

Boletín Economía al día

Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales (IIES)



Publicación mensual

Guatemala, septiembre 2026

No. 9

Impactos multidimensionales de la jornada laboral extendida por desplazamiento

*Dra. Herlem Isol Reyes López**

Introducción

La adopción del Convenio núm. 1 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 1919, relativo a la jornada laboral de ocho horas diarias, permanece como uno de los hitos más importantes en materia de derechos laborales. La aprobación de esta medida se constituyó tras décadas de demandas y movilizaciones obreras que buscaban fijar límites a jornadas extenuantes de más de quince horas impulsadas durante la Revolución Industrial.

La regulación de la jornada laboral a ocho horas no solo respondió a criterios de productividad, sino a la necesidad de redefinir las fronteras entre el tiempo de trabajo y la vida privada, institucionalizando la histórica consigna que Robert Owen formuló en 1817 con el principio 8-8-8: ocho horas de trabajo, ocho horas de recreo y ocho horas de descanso; lo que permite a la población trabajadora disponer de tiempo propio para la convivencia familiar, el autocuidado y la participación social.

* Investigadora en el Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala (IIES-USAC).

Sin embargo, a más de cien años de este avance y luchas sociales, la problemática en torno a la jornada de trabajo sigue plenamente vigente. En las grandes metrópolis actuales, las jornadas vuelven a extenderse de facto a trece y hasta quince horas debido a las largas horas que implican los traslados diarios de ida y regreso a los lugares de trabajo.

Esta prolongación de la jornada por desplazamiento, *commuting*, como se conoce en inglés, genera impactos multidimensionales que van más allá del ámbito laboral; deteriora la salud física por fatiga crónica, incrementa el estrés y reduce drásticamente los espacios para el autocuidado, la crianza y la vida comunitaria. De esta manera, el tiempo de movilidad se traduce en costos sociales, personales y económicos que desdibujan el límite formal de las ocho horas y afectan la salud, el bienestar y calidad de vida de la población trabajadora.

Impactos multidimensionales de la jornada laboral extendida

En el debate académico actual, el análisis de la jornada laboral ya no se limita al cómputo de horas estipuladas en los contratos de trabajo. La relación entre el tiempo de trabajo y la conciliación con la vida personal y familiar, ha adquirido una renovada centralidad en los estudios contemporáneos. El principal vector de distorsión en este equilibrio es el tiempo de desplazamiento, el cual, lejos de considerarse un espacio de ocio o de libre elección, representa un tiempo cautivo, una pérdida de soberanía sobre la vida cotidiana y una extensión implícita y subordinada al empleo.

Los estudios sobre economía del tiempo evidencian que las horas de traslado asociadas al empleo no pueden ser consideradas como un tiempo

libre o de descanso, sino un tiempo obligatorio y extendido de la jornada laboral y una extensión de la fatiga laboral. El tráfico genera ansiedad y agotamiento físico y mental, lo que impacta directamente en la salud del trabajador y en la productividad de las empresas. De regreso al hogar, los trayectos alargados por la congestión en la movilidad urbana reducen drásticamente los tiempos para un descanso reparador, el cuidado de la familia y la convivencia comunitaria.

Impactos en la dimensión territorial y de relacionamiento

En el plano territorial y de relacionamiento, esta situación adquiere una dimensión especial en el caso del área metropolitana de Guatemala y su periferia urbana: -municipios dormitorio como Mixco, Villa Nueva, San Juan Sacatepéquez, Villa Canales, Amatitlán y Santa Catarina Pinula-, ya que concentra a cientos de miles de trabajadores que diariamente ingresan a la ciudad para asistir a sus lugares de trabajo.

Datos de la Municipalidad de Guatemala en 2025, refieren el ingreso de más de 800 mil vehículos diarios a la ciudad provenientes de municipios vecinos (Municipalidad de Guatemala, 2025). Asimismo, declaraciones del gerente de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito (EMETRA) señalan que el 70 % de los vehículos que transitan en la ciudad tienen como lugar de destino principalmente las zonas 10, 9, 7, 4 y 1, esta última por la cantidad de trabajadores de las entidades de gobierno (Radio Sonora 96.9 FM, 2026).

En un departamento que supera los 3.7 millones de habitantes en 2026 según las proyecciones del Instituto Nacional de Estadística [INE] (2020), la concentración del empleo en el núcleo urbano genera una marcada

desconexión espacial para la mayoría de trabajadores que habitan en la periferia. El desplazamiento diario (*commuting*) se convierte en una carga desproporcionada dentro de una red vial colapsada, caracterizada por la precariedad del transporte público, la limitada cobertura hacia zonas periféricas y una deficiente planificación territorial.

De este modo, es el trabajador quien asume las externalidades negativas de este modelo, subsidiando con sus propios recursos económicos, con su tiempo y con el deterioro de su salud, el costo de preservar su empleo. Esta transferencia de costos transforma lo que debiera ser tiempo para el descanso, el cuidado familiar o el esparcimiento personal en una prolongación obligatoria de la fatiga, consolidando una rutina donde vivir lejos del trabajo equivale a renunciar al bienestar diario.

El crecimiento desproporcionado del parque vehicular evidencia otra contradicción central en la movilidad urbana: la brecha entre la demanda ciudadana y la distribución de la infraestructura vial. Mientras casi siete de cada diez viajes diarios (68 %) en el Área Metropolitana de Guatemala se efectúan en transporte colectivo frente al 23 % en vehículo particular, el automóvil privado monopoliza tres cuartas partes (76 %) del espacio vial, relegando el transporte público a un 22 % (Banco Interamericano de Desarrollo, 2019, págs. 1-2).

Esta marcada asimetría evidencia que la crisis del tránsito no es un hecho fortuito ni una simple falla técnica, sino el resultado de un modelo que no prioriza las necesidades de la población trabajadora y la condena a absorber, a costa de su salud, su tiempo vital y su economía doméstica, las externalidades negativas de un sistema vial excluyente y del *commuting* diario.

Incremento del parque vehicular y la precarización del *commuting*

Durante el último quinquenio, el parque vehicular del departamento de Guatemala registró una marcada aceleración, al crecer a un ritmo anual promedio del 8.1 % y pasar de 2,078,094 a 2,839,650 unidades. Esta saturación vial encuentra su manifestación más crítica en la proliferación de motocicletas a nivel nacional, cuyo parque creció a una tasa del 12.5 % anual, al escalar de 2.1 a 3.5 millones de unidades e incorporar un promedio de 328,000 vehículos de este segmento cada año, superando con creces la dinámica del parque vehicular total del país, que pasó de 4,829,864 a 6,829,492 unidades en el mismo periodo (Superintendencia de Administración Tributaria, 2026).

Este repunte, muy superior al del parque vehicular general, ilustra cómo la motocicleta se ha consolidado como la principal alternativa —individual y precaria— a la que recurre la clase trabajadora frente al colapso y costo del transporte colectivo. Lejos de resolver el problema de movilidad, esta tendencia intensifica la congestión de una infraestructura estancada y traslada a los trabajadores mayores riesgos viales y costos personales, obligándolos a subsidiar con su propia seguridad la puntualidad y permanencia en el empleo.

Esta presión sobre la red vial a causa del incremento vehicular y la proliferación de motocicletas, se hace visible en el estrangulamiento del espacio urbano. Al respecto, la Municipalidad de Guatemala registra alrededor de cien nodos críticos de congestión vial alrededor de la ciudad. Entre los más representativos destacan el paso por el puente de El Trébol y el bulevar Liberación, el cual alcanza niveles de saturación de hasta el 90 % durante las horas pico de la capital (Radio Sonora 96.9 FM, 2026).

Este cuello de botella paraliza la circulación en los principales accesos metropolitanos —como la calzada Roosevelt, la autopista CA-9 Sur, la calzada San Juan y la carretera a El Salvador—, transformando la movilidad en una jornada laboral extendida de entre 13 y 15 horas diarias que precariza la salud, la economía familiar y la cohesión social de los trabajadores.

Dimensión social y el costo del tiempo de desplazamiento

Impacto subjetivo y en bienestar

El tiempo invertido en los traslados para ir y regresar del trabajo ha dejado de ser un simple detalle logístico para convertirse en un factor decisivo en la vida cotidiana de la población trabajadora. Pese a las presiones del desempleo y la precariedad laboral, cada vez más personas valoran el impacto del viaje diario antes de aceptar una oferta de trabajo, conscientes de que los trayectos excesivos figuran entre los principales detonantes de infelicidad, agotamiento y desajuste presupuestario en los hogares.

Esta realidad impone una triple carga que trasciende los muros de las empresas: no solo erosiona la economía familiar y la salud individual, sino que altera profundamente la organización de la vida social al desdibujar los límites de la jornada formal, extendiendo el cansancio laboral a cada dimensión de la esfera privada.

Esta correlación negativa entre movilidad forzada y bienestar encuentra un claro respaldo empírico en las investigaciones sociológicas y de la salud. En efecto, estudios desarrollados en Canadá han constatado que, a mayor duración del tiempo de desplazamiento cotidiano, disminuye significativamente el grado de satisfacción general con la vida (Hilbrecht et al., 2014, pp. 151,156).

Estos hallazgos desmitifican la noción tradicional de que las horas invertidas en el tránsito puedan asumirse como un espacio de desconexión o de aprovechamiento personal, demostrando que operan, en cambio, como una fuente directa de sobrecarga física y psicosocial que restringe el tiempo disponible para el descanso y la convivencia.

La medición del tiempo y la jornada no remunerada

Para comprender la magnitud de este fenómeno, las encuestas sobre el uso del tiempo se han vuelto una herramienta indispensable, capaz de visibilizar aquellas actividades obligatorias que no reciben un pago ni figuran en los registros de las cuentas nacionales. Mientras las mediciones habituales del empleo suelen ignorar lo que ocurre antes de marcar la entrada y después de marcar la salida, las encuestas sobre el uso del tiempo permiten documentar cómo las personas distribuyen las actividades de su vida diaria (Organización Internacional del Trabajo, 2026).

Al medir este desplazamiento cotidiano, se hace evidente que las horas pasadas en el tráfico representan una jornada extendida no remunerada, un espacio temporal expropiado que le resta horas esenciales a la vida privada y distorsiona el equilibrio elemental entre trabajo y reproducción social. Así, lo que debiera constituir tiempo de recuperación individual y convivencia familiar se ve erosionado por la precariedad de la red vial, imponiendo un desgaste invisible que profundiza la desigualdad en el uso del tiempo.

El deterioro de la vida familiar y desarticulación social

Esta pérdida sistemática de tiempo repercute de lleno en la dimensión social de la vida humana: la familia, el afecto y la comunidad. Por un lado, la ausencia prolongada en el hogar agudiza la crisis de los cuidados y la crianza, recortando la convivencia con hijas e hijos y recargando de manera desproporcionada a las mujeres con dobles o triples jornadas de trabajo doméstico. Por otro lado, regresar tarde y con cansancio acumulado deteriora el clima de convivencia familiar, propiciando tensiones y distanciamientos en el núcleo más cercano.

En el plano colectivo, este ritmo extenuante priva a las personas de la posibilidad de involucrarse en actividades vecinales, religiosas o cívicas. De esta manera, los municipios dormitorio quedan reducidos a espacios de reposo transitorio donde apenas se recupera la energía para la jornada laboral siguiente, lo cual desarticula la vida comunitaria y debilita la construcción de ciudadanía.

Dimensión Personal y el costo del tiempo de desplazamiento

El cuerpo y la salud psicofísica

El costo del tráfico metropolitano no se mide solo en gasolina o kilómetros, sino en la huella invisible que deja sobre el cuerpo de las personas. La jornada laboral no empieza cuando se marca la entrada, sino en esa madrugada forzada de las 4:30 de la mañana, donde levantarse a oscuras roba horas vitales de sueño para ganarle tiempo al colapso vial. Según la Organización Mundial de la Salud (2020, pág. 10), vivir con una deuda crónica

de descanso debilita el sistema inmunológico y eleva el riesgo de problemas cardiovasculares, convirtiendo el amanecer en una carrera diaria contra el agotamiento biológico.

A ese desvelo cotidiano se añade el esfuerzo físico silencioso que exige el trayecto. Viajar apretado e incómodo en un autobús abarrotado o pasar horas con el pie sobre el pedal en una fila interminable somete al organismo a una postura de resistencia forzada. Diversas investigaciones en salud laboral vinculan estas condiciones con dolores crónicos de espalda y trastornos articulares severos (Wener & Evans, 2011); en términos sociológicos, el cuerpo de los trabajadores llega al centro de labores con un desgaste previo, habiendo agotado buena parte de sus energías físicas antes de cumplir la primera hora del contrato formal.

En el plano emocional, el trayecto se experimenta como una fuente permanente de estrés y zozobra que vulnera la estabilidad anímica. No se viaja con calma: se viaja con la mirada puesta en el reloj, con el temor constante a las multas de tránsito, a los accidentes imprevistos y, sobre todo, a las sanciones y descuentos salariales por llegar tarde. Informes conjuntos de la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Mundial de la Salud, (OIT y OMS, 2023, pp. 3-4), advierten que esta angustia anticipatoria sostenida detona altos niveles de ansiedad y frustración, haciendo que la persona inicie sus labores con una carga de saturación mental que desborda el ánimo diario.

A esta presión se suma la agresividad que se respira en la calle, donde el asfalto se vuelve un escenario de disputa cotidiana por avanzar un par de metros. La tensión al volante, los bocinazos y el miedo al asalto o al choque

desgastan las reservas afectivas de la persona mucho antes de llegar a su destino, manifestándose como un estrés urbano agudo. Esta hostilidad vial deshumaniza el desplazamiento cotidiano: el trayecto deja de ser un viaje para convertirse en una prueba de supervivencia que altera los nervios, normaliza la irritabilidad y deteriora el equilibrio emocional con el que se encara la vida.

La expropiación del tiempo y la autonomía

Por último, el mayor despojo que provoca el tráfico ocurre sobre el tiempo propio y la autonomía individual. Cuando ir y venir del trabajo devora tres o cuatro horas diarias, el autocuidado desaparece por completo: no hay espacio para hacer deporte, alimentarse con calma, estudiar o simplemente descansar sin prisas. Esta dinámica impone una aceleración constante que termina por confiscar la vida personal: al final del día, el tiempo no remunerado que devora la calle convierte la existencia en un ciclo monótono donde solo se sobrevive para trabajar y desplazarse, renunciando al derecho elemental de cuidar de uno mismo.

Dimensión Económica y el costo del tiempo de desplazamiento

El tráfico no solo devora horas; también golpea directamente el bolsillo de las familias. La falta de un transporte público digno funciona como una trampa económica invisible: el Estado y las empresas trasladan el peso de una red vial y un transporte colapsado al trabajador, quien se ve obligado a financiar de su propio sueldo el simple hecho de llegar a laborar. La remuneración que entra por una puerta se escapa por la otra antes de cubrir necesidades elementales, convirtiendo la movilidad en una suerte de peaje forzoso para conservar el empleo.

Este desgaste económico se hace tangible al reconstruir un trayecto habitual: una persona que se traslada a diario desde las colonias de Mixco, conectadas por la calzada San Juan o la calzada Roosevelt, para laborar en oficinas o comercios del bulevar Los Próceres, en la zona 10 capitalina. Al no existir una ruta directa e integrada, debe abordar al menos dos transportes de ida y dos de regreso: un bus local o microbús hacia El Trébol y luego otro hacia el oriente de la ciudad. Con tarifas arbitrarias que cobran entre 5 y 7 quetzales por tramo, el viaje diario cuesta fácilmente entre 20 y 24 quetzales.

Ese gasto diario pasa una factura enorme a fin de mes. En una jornada de seis días a la semana, esos pasajes suman entre 480 y casi 600 quetzales mensuales solo en transporte. Frente a un salario mínimo no agrícola del departamento de Guatemala —fijado en 4,252.28 quetzales mensuales—, el trabajador destina entre el 11 % y el 14 % de su sueldo exclusivamente para ir y venir del trabajo (Ministerio de Trabajo y Previsión Social de Guatemala, 2026). Muchos intentan sortear el problema comprando una motocicleta a plazos como una salida lógica, pero pronto descubren que no trae ningún alivio: entre la gasolina semanal, los cambios de aceite y los pinchazos causados por las calles destruidas, el gasto mensual sigue siendo igual de asfixiante.

Para quienes recurren al automóvil particular, la carga económica resulta aún más desproporcionada: entre el gasto mensual de combustible en horas de tráfico detenido, el desgaste acelerado de repuestos por la red vial deteriorada, los servicios de mantenimiento y el seguro básico, el vehículo llega a absorber entre un 30 % y un 40 % de un sueldo medio, confirmando que la movilidad individual no resuelve el problema, sino que amplifica el deterioro del ingreso familiar.

El costo en la salud y el freno a la superación personal

Además del transporte, la movilidad forzada impone un costo encubierto sobre la salud. El dolor muscular por viajes interminables, los problemas respiratorios por el humo negro del tráfico y la tensión gástrica que provoca la angustia de llegar tarde al trabajo desgastan el organismo día tras día. Cuando el tiempo no alcanza para acudir a los servicios públicos de salud, la solución inmediata sale del propio salario: analgésicos de farmacia o consultas de urgencia. Así, el trabajador termina financiando por su cuenta la recuperación física que el entorno urbano le arrebató a diario.

Por último, el tráfico impone un castigo silencioso a la posibilidad de mejorar las condiciones de vida de la población trabajadora. Esas tres a cinco horas diarias perdidas en el desplazamiento representan un tiempo vital que no puede invertirse en formación técnica, educación superior ni en actividades productivas extras. Al final, el salario no remunera únicamente una jornada de ocho horas, sino doce a trece horas de vida consagradas por completo al empleo. En ese sentido, el valor real de cada hora se devalúa y se vuelve insignificante, dejando a la persona sin margen ni energía para transformar su futuro y alcanzar una verdadera movilidad social.

Consideraciones finales

A más de un siglo de la institucionalización de la jornada de ocho horas, la realidad metropolitana de Guatemala ha instaurado de facto jornadas reales de trece a quince horas diarias para miles de familias trabajadoras. El colapso del tránsito y las horas invertidas en el desplazamiento diario (*commuting*) no constituyen un simple contratiempo logístico ni una contingencia individual, sino una extensión forzada, subordinada y no remunerada de la jornada de trabajo.

Esta dinámica despoja del tiempo indispensable para el descanso reparador, el autocuidado y la convivencia afectiva, desarticulando los vínculos en los municipios de la periferia urbana y reduciéndolos a meras ciudades dormitorio donde apenas queda tiempo para el descanso y el encuentro familiar.

La crisis de movilidad expone una marcada inequidad social y una transferencia estructural de costos. El gobierno central y las municipalidades eluden asumir el transporte público masivo como un derecho ciudadano y una inversión estratégica; toleran tarifas arbitrarias, delegan el servicio en iniciativas privadas fragmentadas y tratan el colapso vial como un simple problema de gestión puntual (semáforos, conos o pasos a desnivel) en lugar de una falla estructural. Ante esta inacción, es la población trabajadora quien absorbe los costos de la parálisis urbana: al destinar entre el 11 % y el 14 % de su salario al transporte, endeudarse en motocicletas y costear de su propio bolsillo el desgaste físico del *commuting*, termina subsidiando la operatividad diaria de la ciudad. El trayecto se convierte así en una trampa económica y en un peaje forzoso para conservar el empleo, neutralizando cualquier posibilidad real de movilidad social.

Frente a este escenario, resulta especialmente contradictoria la respuesta predominante en el entorno laboral formal. En lugar de reconocer la precariedad de la red vial metropolitana como una falla pública y colectiva que escapa al control individual, muchas empresas e instituciones profundizan medidas disciplinarias mediante el control del reloj biométrico, amonestaciones y descuentos salariales por impuntualidad. Este control ciego e inflexible individualiza la culpa y profundiza la violencia estructural del entorno urbano, forzando a la población trabajadora a arriesgar su integridad en el trayecto y a iniciar su jornada bajo un estado de zozobra y ansiedad incompatible con la salud mental.

Superar este círculo de precarización exige abandonar las soluciones individuales y abordar el problema desde su raíz estructural e institucional. En el plano laboral, el Ministerio de Trabajo y el sector empleador deben desterrar la cultura punitiva del control horario rígido y avanzar hacia esquemas de flexibilidad horaria, bandas escalonadas de ingreso, tolerancia justificada ante contingencias viales y el impulso del teletrabajo en puestos que lo permitan. A nivel metropolitano, es inaplazable revertir la inequidad vial mediante una inversión pública masiva en un sistema de transporte colectivo digno, seguro, intermunicipal y con carriles exclusivos que conecte eficazmente a los municipios satélite con los polos urbanos. Asimismo, la descentralización de los servicios y del empleo hacia subcentros regionales se perfila como la única vía para devolver a la población trabajadora su tiempo vital, su salud y su derecho legítimo a una vida más allá del trabajo y del *commuting*.

Referencias

- Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). *Género y Transporte: Guatemala*. publications.iadb.org/publications/spanish/document/genero_y_transporte_guatemala-pdf
- Instituto Nacional de Estadística (INE). (2020). *Departamento de Guatemala: Estimaciones y proyecciones de población total, según sexo y edad. Periodo 2010 - 2050 (al 30 de junio de cada año)*. Guatemala: INE. <https://www.ine.gob.gt/proyecciones/>
- Margo Hilbrecht, B.S. (2014). *¿Autopista hacia la salud? Tiempo de desplazamiento al trabajo y bienestar (Highway to health? Commute time and well-being)*. Revista Mundial de Ocio Vol. 56, No. 2, Promoción de la salud y el bienestar a través del ocio. DOI: 10.1080/16078055.2014.903723, 151-163. https://web.archive.org/web/20171121213745id_/http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/16078055.2014.903723
- Ministerio de Trabajo y Previsión Social de Guatemala. (2026). *Sueldo Mínimo 2026 en Guatemala: Tabla Oficial CE1 y CE2 (Monto Mensual Neto y por Hora)*. <https://www.mitrabajogt.com/blog/salario-minimo-2026-guatemala-tabla-oficial/>
- Municipalidad de Guatemala. (2025). *Todos los días la ciudad...* <https://www.facebook.com/muniguatemala/posts/ingresan-m%C3%A1s-de-800000-veh%C3%ADculos-diarios-a-ciudad-de-guatemala-conoce-m%C3%A1s-sobre-/1038134088341022/>

Organización Internacional del Trabajo. (2026). *Tiempo de trabajo y bienestar: aportes de las encuestas de uso del tiempo al análisis del mercado laboral en América Latina*. OIT Cono Sur, Informes Técnicos /56. https://ilo.org/sites/default/files/2026-03/IT56-Tiempo-trabajo-bienestar-America-Latina_v4.pdf

Organización Internacional del Trabajo y Organización Mundial de la Salud. (2023). *[Salud mental en el lugar de trabajo: Informe de políticas]*. https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/%40europe/%40ro-geneva/%40sro-budapest/documents/publication/wcms_865200.pdf

Organización Mundial de la Salud. (2020). *Directrices de la OMS sobre actividad física y hábitos sedentarios: de un vistazo*. <https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/35b2506b-ddf8-40f5-8e82-9716b37f55e9/content>

Radio Sonora 96.9 FM. (2026). *EMETRA identifica más de 100 puntos críticos de congestión en la ciudad: Autoridades de tránsito informan sobre los operativos viales [Video]*. Guatemala. <https://facebook.com/RadioSonora96.9fm/videos/-emetra-identifica-mas-de-100-puntos-criticos-de-congestion-en-la-ciudadautorida/1808840420081312>

Superintendencia de Administración Tributaria. (2026). *Boletín Estadístico. Estadísticas e indicadores tributarios de Guatemala. Indicadores: Vehículos. Parque Vehicular por Departamento. Guatemala*. <https://portal.sat.gob.gt/portal/estadisticas-tributarias-sat/>. <https://portal.sat.gob.gt/portal/estadisticas-tributarias-sat/>

Wener, R., & Evans, G. (2011). *Comparación del estrés que experimentan los viajeros en coche y en tren*. *Investigación en Transporte, Parte F: Psicología y Comportamiento del Tráfico*. Revista Science Direct. doi: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847810000902>



📍 Edificio S-6, Tercer Nivel,
Zona 12, Campus Central
☎ PBX: 2418-8523
✉ iies@usac.edu.gt
🌐 iies.usac.edu.gt
📘 @IIES.USAC
Guatemala, América Central

Libre de Porte/Art. 50, Dto. 325

El contenido, redacción, opinión y enfoque teórico del artículo publicado en este boletín, en su formato digital e impresa, son responsabilidad total de su autor o autora.

Los materiales de este boletín pueden ser utilizados libremente, citándose debidamente la fuente.

Diagramado por:

Margoth Colmenares

En el sitio web identificado en la parte superior, anverso de este boletín, encontrará más detalles sobre las actividades del IIES, así como referencias de los investigadores.

Impreso en el Taller del IIES
60 ejemplares
Guatemala, septiembre 2026