



Informe de investigación

VIII Encuesta Ciudadana “Xela ¿cómo estamos?”

“Impacto del aumento del precio de los combustibles en la economía familiar de Xela”

Jorge Lemus Chávez
Coordinador de la encuesta



Quetzaltenango mayo de 2026

La Dirección del Sistema de Investigación del Centro Universitario de Occidente (Dicunoc), "JOSÉ BALDOMERO ARRIAGA JEREZ", presenta los resultados de la **VIII Encuesta Ciudadana: "Xela ¿cómo estamos?"**, cuya finalidad en esta edición fue llevar a cabo dos propósitos. El primero, evaluar el ***"Impacto del aumento del precio de los combustibles en la economía familiar de Xela"*** y el segundo, conocer la ***"Intención de voto para la alcaldía del municipio de Quetzaltenango"***. La intención de este trabajo, es que los resultados sean conocidos por los vecinos, autoridades, comunidad universitaria, medios de comunicación y sociedad en general.

Esta encuesta, fue posible gracias al apoyo del profesor Erick Fabricio Barillas Herman y sus estudiantes del séptimo semestre de la carrera de Contaduría Pública y Auditoría secciones B y C del Cunoc. Ellos estuvieron a cargo de la recopilación de los datos de la encuesta, directamente con los vecinos que formaron parte de la muestra.

Introducción

El bienestar socioeconómico de una población se fundamenta en la previsibilidad de sus mercados y en la capacidad adquisitiva real de los ingresos frente al costo de la vida. En el orden económico contemporáneo, la dinámica municipal no opera de forma aislada; todo lo contrario, está intensamente supeditada a choques de oferta y a la incertidumbre geopolítica que configura los mercados internacionales de materias primas. Dentro de este andamio, el petróleo y sus derivados constituyen el insumo transversal más crítico de la matriz productiva global. Cuando los precios internacionales de los combustibles experimentan alzas sostenidas, su efecto no se limita a un simple incremento en el costo de llenar el tanque de un vehículo; se transforma en un vector inflacionario sistémico que viaja a través de las cadenas de suministro, encareciendo los fletes logísticos, elevando los costos de producción agrícola e industrial y presionando al alza las tarifas del transporte público de pasajeros.

El municipio de Quetzaltenango, que históricamente se ha erigido como un eje económico, cultural, educativo y de servicios en la región sudoccidental del país, no es inmune a ese fenómeno macroeconómico. Su posición como nodo de intercambio comercial regional, expone a su población a una asimilación inmediata de los efectos de la inflación importada. En los últimos meses, el encarecimiento de las gasolinas y el diésel, pasa de ser un debate macroeconómico en las páginas financieras hasta convertirse en una crisis doméstica tangible que altera los presupuestos de los hogares, obligando a las familias a reconfigurar drásticamente sus patrones de consumo, movilidad y supervivencia material.

Frente a un escenario de aparente asfixia económica, el debate público suele llenarse de percepciones subjetivas, relatos anecdóticos o discursos políticos polarizados que carecen de un sustento empírico verificable. Es en ese relativo vacío de información estadística local pertinente, donde la academia debe asumir su rol histórico y su mandato constitucional de proyección social. Por esa razón, en la Dirección de Investigación del Cunoc comprendemos que la investigación científica no debe ser solamente un ejercicio de contemplación teórica abstracta, sino también una herramienta empírica de auditoría social y un destello que ilumine la realidad de los sectores más vulnerables.

Con este compromiso como gallardete, se presenta la VIII Encuesta Ciudadana: "Xela ¿cómo estamos?", dedicada en esta edición a desentrañar el **"Impacto del aumento del precio de los combustibles en la economía familiar de Xela"**. Este esfuerzo técnico y logístico fue posible gracias a la cooperación estratégica entre la Dicunoc y la carrera de Contaduría Pública y Auditoría del Centro Universitario de Occidente. Como resultado, se

movilizaron 130 estudiantes del séptimo semestre de las secciones B y C, bajo la rigurosa supervisión del profesor Erick Fabricio Barillas Herman. Como un equipo técnico de la encuesta, se logró el levantamiento de los datos primarios directamente en una muestra de hogares de las doce zonas urbanas del municipio, garantizando una representatividad estadística que dota a este informe de una validez técnica.

La VIII Encuesta Ciudadana se diseñó a partir de una matriz de objetivos multidimensionales que buscan capturar algo de la complejidad del fenómeno inflacionario y sus ramificaciones en la vida cotidiana de los hogares de Quetzaltenango. No se pretendió cuantificar el encarecimiento de los bienes, sino calificar el deterioro del tejido social provocado por dicho encarecimiento. En consecuencia, el diseño de la encuesta y la estructura de este informe se articulan en torno a los siguientes propósitos fundamentales:

- Caracterización sociodemográfica. Identificar el perfil de los encuestados en cuanto a edad, nivel educativo y sector de ocupación laboral, para determinar qué segmentos de la población económicamente activa están absorbiendo el impacto de la crisis.
- Jerarquización de la problemática ciudadana. Evaluar la percepción colectiva sobre los problemas más agudos del municipio, midiendo el peso relativo de la economía en comparación con variables tradicionales como la inseguridad o el ordenamiento vial.
- Análisis del presupuesto doméstico. Determinar el nivel promedio de ingresos y calcular la proporción del gasto familiar destinada a la adquisición de alimentos básicos.
- Seguridad alimentaria y estrategias de afrontamiento. Conocer de qué manera el alza de precios, ha forzado una modificación en la dieta familiar, reduciendo el consumo de nutrientes esenciales y derivado de ello, la adopción de medidas de emergencia en el hogar.
- Matriz de movilidad y tarifas de transporte. identificar los medios de transporte más utilizados por la ciudadanía, cuantificar el costo real por viaje en el transporte colectivo urbano y valorar el impacto específico de las tarifas en la economía familiar.
- Gobernanza y calidad de vida. Diagnosticar la percepción de la ciudadanía respecto a la responsabilidad institucional de las autoridades gubernamentales y municipales, y medir el grado de vulnerabilidad socioeconómica autopercibida por los jefes de hogar en el último trimestre.

El presente informe, se ha estructurado de la siguiente manera:

- **Objetivos.** Se exponen con precisión los objetivos que rigieron el diseño de las variables de estudio.
- **Nota Técnica.** Apartado metodológico, donde se exponen los criterios de muestreo aleatorio estratificado, el tamaño de la muestra, los límites del error de muestreo, nivel de confianza estadística que respaldan los hallazgos, delimitación, instrumento e inversión estimada.
- **Características Generales de los Encuestados.** En este apartado, se ofrece una radiografía sociodemográfica para comprender el perfil de los vecinos de Xela.
- **Descripción de resultados.** Inicia con el desglose analítico de las variables críticas de estudio, subdividido en tres apartados:
 1. **Economía.** Se describe el ingreso, la priorización de problemas municipales y la distribución porcentual del gasto, con énfasis en el costo de la alimentación.
 2. **Transporte.** Aquí se desglosan aspectos de la dinámica de movilidad urbana, el uso del transporte público y privado, así como, el cobro real de las tarifas en el municipio.
 3. **Impacto en la Calidad de Vida.** En este apartado, se examinan las estrategias de supervivencia familiar, la supresión de comidas, las restricciones de movilidad inducidas por el costo del transporte, la percepción de vulnerabilidad y la atribución de responsabilidades políticas ante la crisis.

La entrega de este informe, no es para que sea archivado, la pretensión es que se convierta en un elemento que propicie más debate social. Que sea un insumo analítico para la prensa, investigadores y ciudadanos en general. Que sirva en algún momento como una base de datos científica para exigir acciones concretas a la institucionalidad del Estado, que mitiguen los efectos adversos del aumento de precio de los combustibles y se preserve hasta donde se pueda, el bienestar de la población.

Objetivos

Los objetivos que se formularon para esta encuesta, tuvieron como fin conocer lo siguiente:

1. Características generales de los vecinos;
2. Problema que más les afecta actualmente;
3. Nivel de ingreso;
4. Efecto del aumento de precios en el consumo de alimentos;
5. Acciones tomadas para paliar el aumento de precios.
6. Medio de transporte más utilizado;
7. Tarifa que han pagado por uso del transporte urbano;
8. Valoración del impacto del aumento de precios en su calidad de vida.

Nota técnica

La credibilidad de los hallazgos se sustenta en una metodología rigurosa. A continuación, se resumen los puntos clave que se tomaron en cuenta:

1. **Tamaño de la muestra**, fue de $n = 777$ personas mayores de edad del municipio de Quetzaltenango.
2. **Tipo de muestreo**: Aleatorio estratificado.
3. **Error de muestreo**: $\pm 4.5\%$
4. **Nivel de confianza**: 95%
5. **Tipo de encuesta**: Los datos de la encuesta se obtuvieron mediante la plataforma Google Forms.
6. **Delimitación geográfica**:
Doce zonas del área urbana del municipio de Quetzaltenango.
7. **Delimitación temporal**:
Marzo-mayo.
8. **Recopilación de los datos**:
Abril 28 a mayo 10.
9. **Procesamiento de los datos**:
Excel y SPSS.
10. **Inversión estimada de la encuesta**:
Q 65,000.00.

Características generales de los encuestados.

1. Sexo:

- a. Hombres: 49%
- b. Mujeres: 51%.

2. Edad:

Vecinos de 18 a 73 años, con una media de edad de 34.56 años.

3. Grupos etarios:

- a. Adultos jóvenes (18 a 40 años): 74.6%,
- b. Adultos medios (41 a 64 años): 22.9% y
- c. Adultos mayores (65 a 73 años): 2.4%.

4. Procedencia:

- a. Nacidos en Xela: 81.7%
- b. Otro lugar: 18.3%. (Residentes en el municipio 3 o más años).

5. Nivel de escolaridad:

- a. Primaria: 9.7%
- b. Básica: 16.7%
- c. Diversificado: 39.1%
- d. Universitaria: 31.5%
- e. Ninguna: 3.0%

6. Estado civil:

- a. Casado: 47.5%
- b. Soltero: 40.2%
- c. Unido: 5.4%
- d. Separado: 3.6%.
- e. Viudo: 1.9%
- f. Divorciado: 1.4%

7. Situación laboral:

- a. Tiene trabajo: 80.8%
- b. No tiene trabajo: 19.2%

8. Sector donde trabaja (quienes gozan de empleo):

- a. Servicios: 40.5%
- b. Comercio: 36.8%
- c. Industria: 18.6%
- d. Agropecuario: 4.6%.

9. Religión:

- a. Católica romana: 50.1%
- b. Protestante (evangélica): 36.7%
- c. Adventista: 3.9%
- d. Otras: 5.7%
- e. Ninguna: 3.7%.

10. Etnia:

- a. Ladina: 51.4%
- b. Indígena: 36.8%.
- c. Mestizo: 11.8%

Descripción de resultados

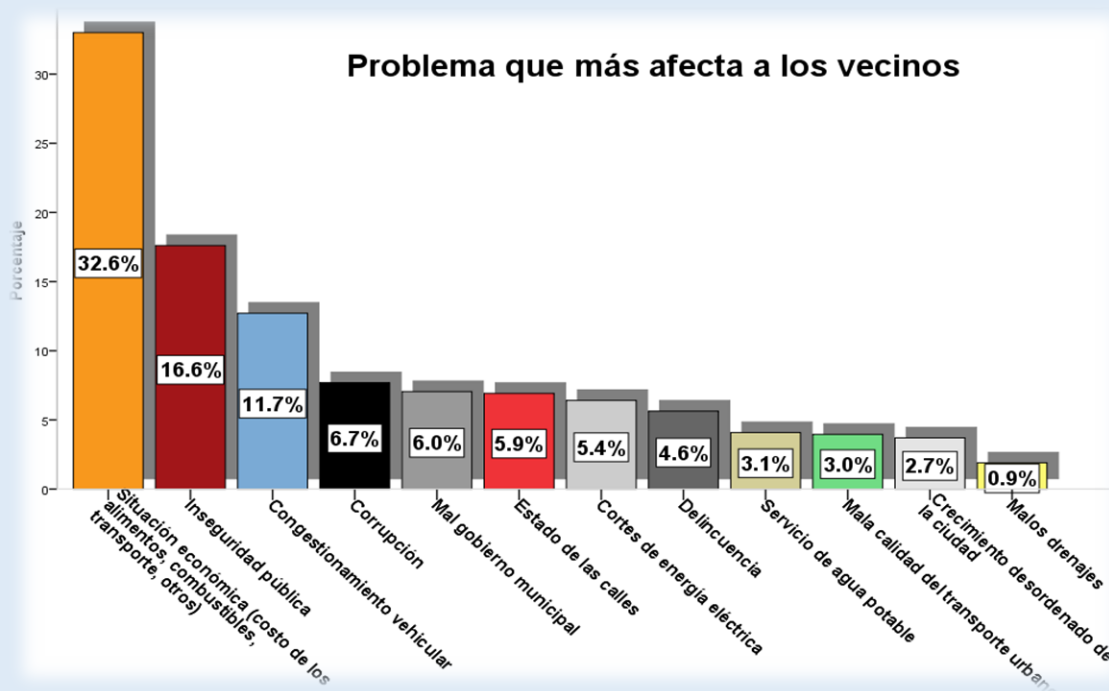
A continuación, se presentan los resultados de la encuesta, ordenados en tres apartados con las preguntas y enunciados que se formularon en el instrumento.

I. Economía

1. Problema que más afecta a los vecinos y a su familia.

Pregunta: De los siguientes problemas, ¿Cuál es el que más le afecta a usted y a su familia actualmente?

Gráfico 1



2. Ingreso mensual.

Pregunta: Aproximadamente, ¿a cuánto asciende el ingreso familiar?

n = 552

Mínimo: Q600.00

Máximo: Q22,000.00

Promedio: Q5,137.54

Más frecuente: Q4,000.00

3. Porcentaje del ingreso que se destina a la compra de alimentos.

Pregunta: Aproximadamente, ¿Qué porcentaje de su ingreso mensual destina actualmente a alimentos?

n = 745

Promedio: 70.4%

Mínimo: 10%

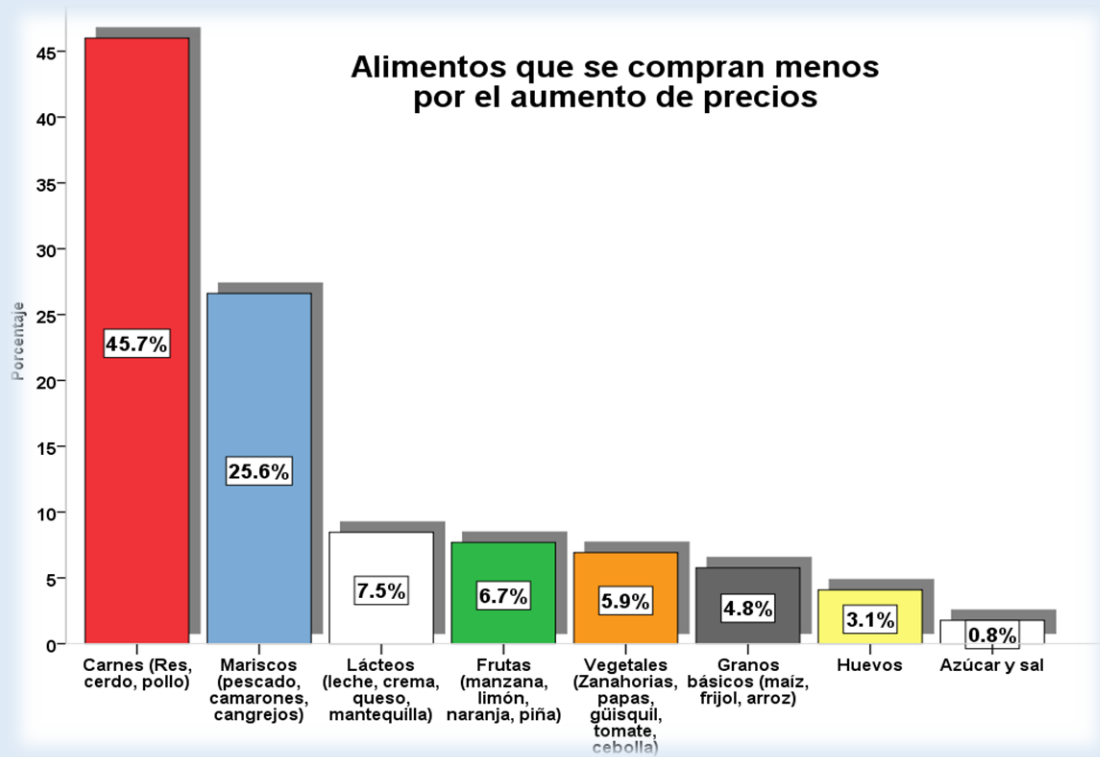
Máximo: 100%

Más frecuente: 50%

4. Alimentos que se compran menos por el aumento de su precio.

Pregunta: ¿De cuál de los siguientes grupos de alimentos, se ha visto obligado a comprar menos, por el aumento de su precio?

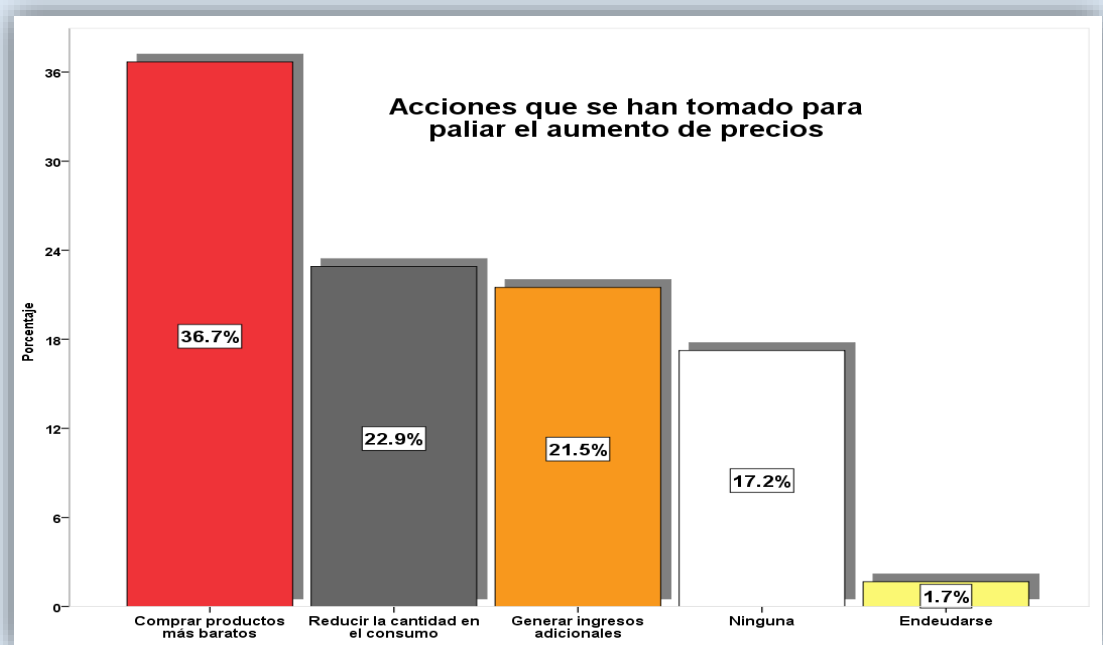
Gráfico 2



5. Acciones que se han tomado para paliar el aumento de precios.

Pregunta: En primer lugar, ¿Qué acción ha tomado en el seno familiar, para paliar el aumento de precios?

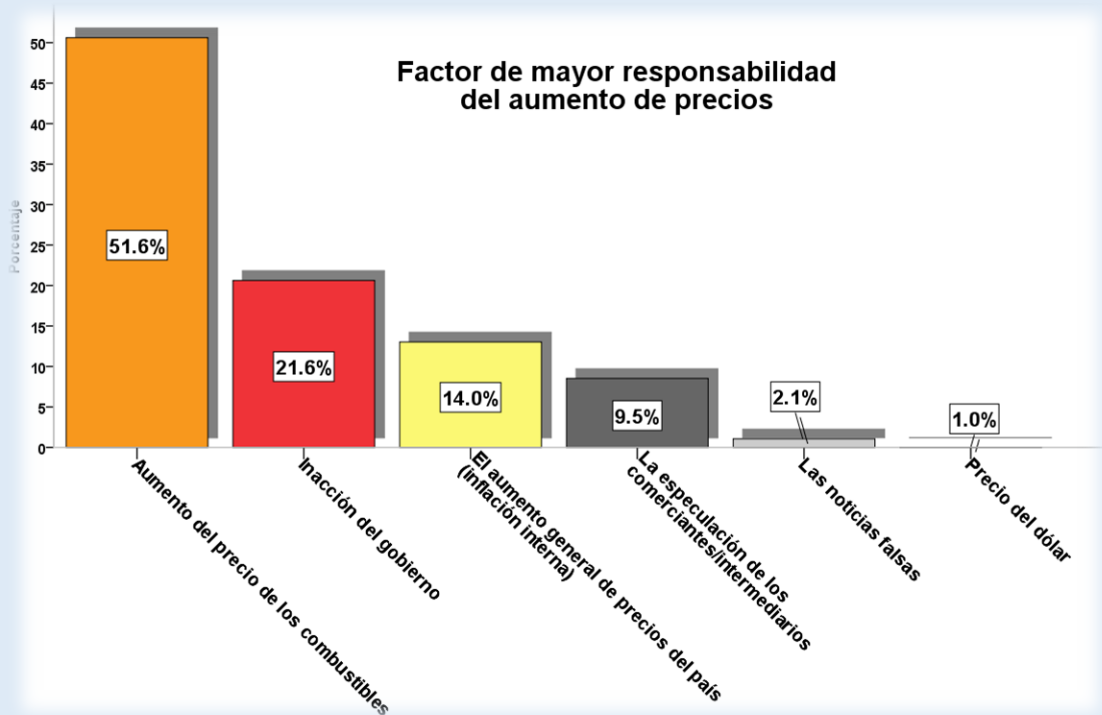
Gráfico 3



6. Factor de más responsabilidad en el aumento de precios.

Pregunta: ¿Qué factor considera como el más responsable del aumento de los precios?

Gráfico 4

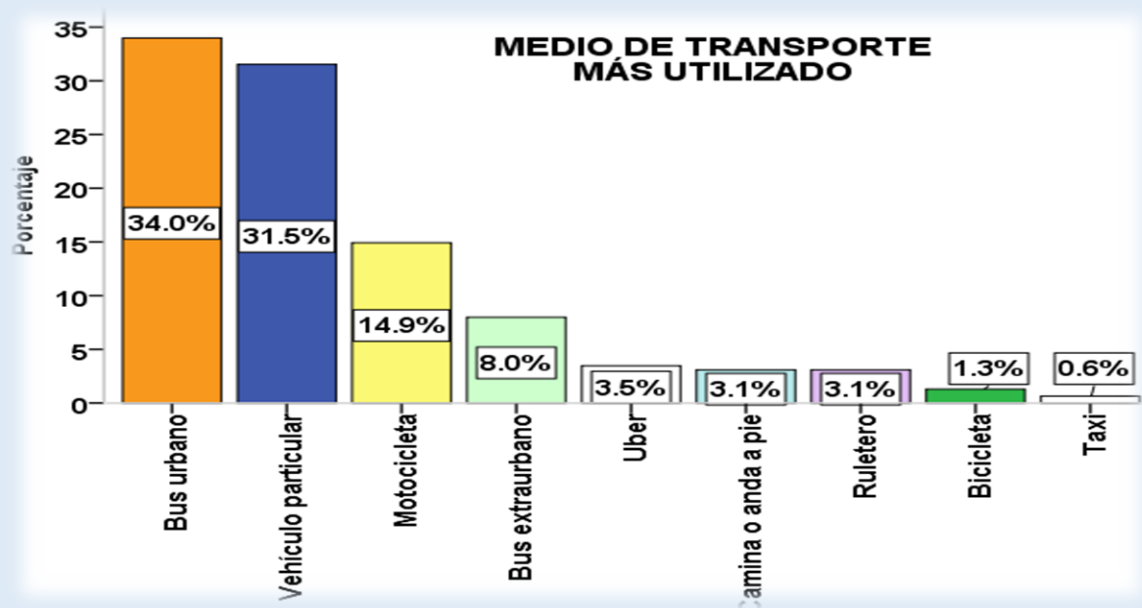


II. Transporte

1. Medio de transporte más utilizado:

Pregunta: ¿Cuál es el medio de transporte que usted utiliza con mayor frecuencia?

Gráfico 5



Cobro en el último mes por utilizar bus urbano o ruletero.

Pregunta: Si ha utilizado en el último mes transporte en bus urbano o ruletero, ¿cuánto le han cobrado?

- a. **n = 619**
- b. **Mínimo: Q2.00**
- c. **Máximo: Q18.00**
- d. **Promedio: Q4.25**
- e. **Más frecuente: Q3.50**

2. Diferencia del gasto en transporte entre febrero y mayo.

Preguntas: ¿Cuánto gastaba mensualmente en transporte hace 3 meses? Y ¿Cuánto gasta actualmente en transporte?

Tabla 1

DIFERENCIA DEL GASTO EN TRANSPORTE EN TRES MESES		
	GASTO MENSUAL EN TRANSPORTE HACE TRES MESES	GASTO MENSUAL EN TRANSPORTE EN LA ACTUALIDAD
n	574	585
Media	Q305.02	Q388.20
Mediana	Q200.00	Q275.00
Moda	Q100.00	Q200.00
Mínimo	Q100.00	Q400.00
Máximo	Q4,000.00	Q6,000.00

3. Aumento en el gasto de transporte.

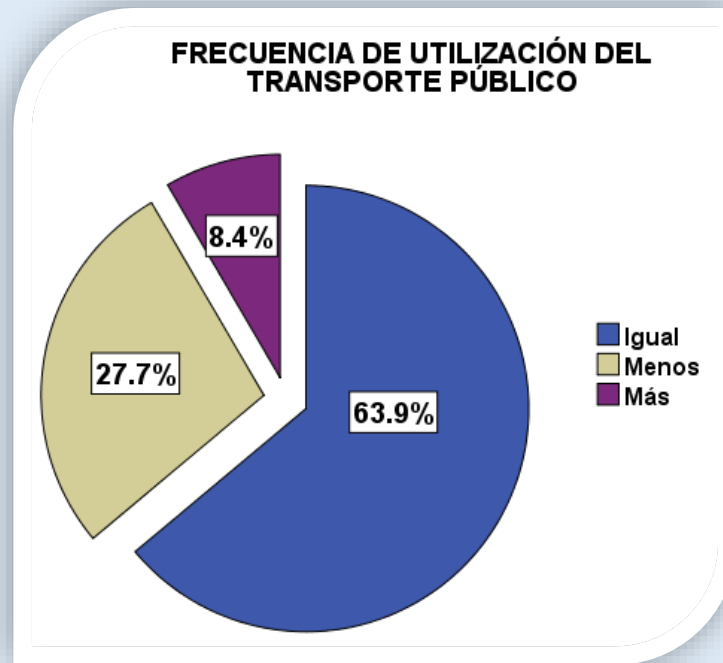
Enunciado: El aumento en el precio de los combustibles ha incrementado significativamente mis gastos en transporte.

Tabla 2

EL GASTO EN TRANSPORTE HA AUMENTADO SENSIBLEMENTE		
	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	270	34.7
De acuerdo	378	48.6
Ni en desacuerdo ni de acuerdo	75	9.7
En desacuerdo	26	3.3
Totalmente en desacuerdo	28	3.6
Total	777	100.0

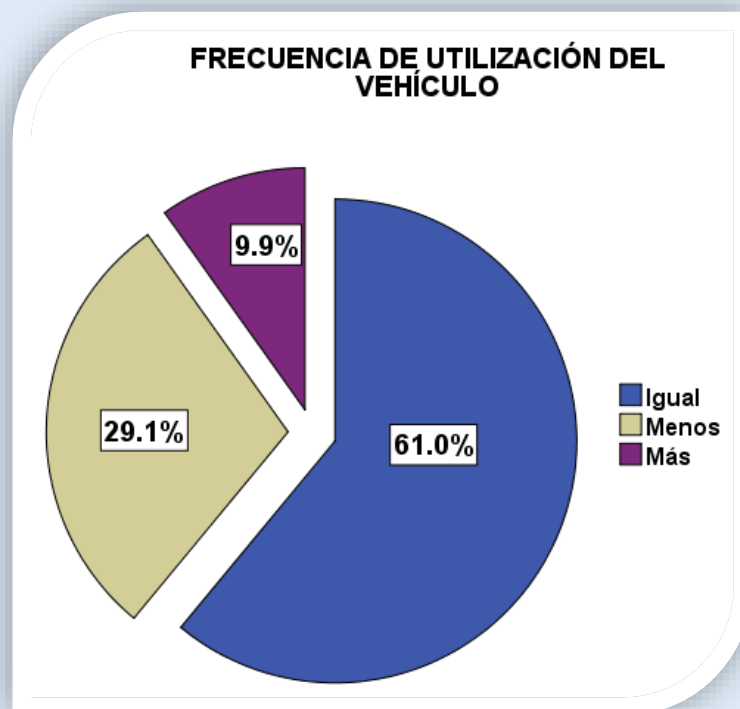
4. Frecuencia en el uso del transporte público (quienes lo utilizan).
Pregunta: ¿Ahora utiliza más, igual o menos el transporte público?

Gráfico 6



5. Frecuencia en el uso del vehículo propio (quienes poseen).
Pregunta: Si tiene vehículo, ¿lo utiliza más, igual o menos?

Gráfico 7



III. Impacto en la calidad de vida

1. Hay mayor preocupación por la situación económica del hogar.

Enunciado. En los últimos 3 meses, mi nivel de preocupación por la situación económica de mi hogar ha aumentado.

Tabla 3

HAY MAYOR PREOCUPACIÓN POR LA SITUACIÓN ECONÓMICA DEL HOGAR		
	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	129	16.6
De acuerdo	336	43.2
Ni en desacuerdo ni de acuerdo	205	26.4
En desacuerdo	90	11.6
Totalmente en desacuerdo	17	2.2
Total	777	100.0

2. Dificultad para pagar servicios básicos de la casa.

Enunciado: He tenido dificultades para pagar servicios básicos (electricidad, agua, transporte) debido al aumento de precios.

Tabla 4

DIFICULTAD PARA CUMPLIR CON EL PAGO DE LOS SERVICIOS BÁSICOS DE LA CASA		
	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	79	10.2
De acuerdo	249	32.0
Ni en desacuerdo ni de acuerdo	262	33.7
En desacuerdo	156	20.1
Totalmente en desacuerdo	31	4.0
Total	777	100.0

3. Aumento sensible en el precio de los alimentos.

Enunciado: El precio de los alimentos que consumo ha aumentado sensiblemente debido al alza de los combustibles.

Tabla 5

EL PRECIO DE LOS ALIMENTOS HA AUMENTADO SENSIBLEMENTE		
	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	227	29.2
De acuerdo	397	51.1
Ni en desacuerdo ni de acuerdo	98	12.6
En desacuerdo	33	4.2
Totalmente en desacuerdo	22	2.8
Total	777	100.0

4. Disminución en la capacidad de compra de alimentos.

Enunciado: Mi capacidad de compra de alimentos ha disminuido sensiblemente en los últimos 3 meses.

Tabla 6

MI CAPACIDAD DE COMPRA DE ALIMENTOS SE HA REDUCIDO SENSIBLEMENTE		
	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	121	15.6
De acuerdo	317	40.8
Ni en desacuerdo ni de acuerdo	214	27.5
En desacuerdo	104	13.4
Totalmente en desacuerdo	21	2.7
Total	777	100.0

5. **Disminución del consumo de alimentos por aumento de precios.**
Enunciado: En mi familia hemos tenido que omitir comidas o reducir porciones por el aumento de precios.

Tabla 7

DISMINUCIÓN DEL CONSUMO DE ALIMENTOS POR AUMENTO DE PRECIOS		
	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	70	9.0
De acuerdo	207	26.6
Ni en desacuerdo ni de acuerdo	237	30.5
En desacuerdo	189	24.3
Totalmente en desacuerdo	74	9.5
Total	777	100.0

6. **Reducción en el desplazamiento a lugares importantes, por el aumento del costo del transporte.**
Enunciado: He reducido mi desplazamiento a lugares importantes (como el trabajo, estudio, salud) debido al aumento del costo del transporte.

Tabla 8

REDUCCIÓN EN EL DESPLAZAMIENTO A LUGARES IMPORTANTES, POR EL AUMENTO DEL COSTO DEL TRANSPORTE		
	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	70	9.0
De acuerdo	211	27.2
Ni en desacuerdo ni de acuerdo	212	27.3
En desacuerdo	224	28.8
Totalmente en desacuerdo	60	7.7
Total	777	100.0

7. Deterioro de la economía familiar derivado del aumento del costo del transporte.

Enunciado: El costo del transporte público ha afectado mi economía familiar.

Tabla 9

AUMENTO DEL COSTO DE TRANSPORTE PUBLICO HA DETERIORADO MI ECONOMÍA FAMILIAR		
	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	146	18.8
De acuerdo	346	44.5
Ni en desacuerdo ni de acuerdo	187	24.1
En desacuerdo	78	10.0
Totalmente en desacuerdo	20	2.6
Total	777	100.0

8. Las familias ahora son más vulnerables económicamente que hace tres meses.

Enunciado: Considero que mi familia es más vulnerable económicamente ahora que hace 3 meses.

Tabla 10

LAS FAMILIAS AHORA SON MÁS VULNERABLES ECONÓMICAMENTE QUE HACE TRES MESES		
	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	100	12.9
De acuerdo	299	38.5
Ni en desacuerdo ni de acuerdo	240	30.9
En desacuerdo	114	14.7
Totalmente en desacuerdo	24	3.1
Total	777	100.0

21. Calidad de vida se ha reducido por el aumento del precio de los combustibles.

Enunciado: El aumento del precio de los combustibles ha reducido mi calidad de vida

Tabla 11

AUMENTO DE PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES HA REDUCIDO MI CALIDAD DE VIDA		
	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	115	14.8
De acuerdo	280	36.0
Ni en desacuerdo ni de acuerdo	237	30.5
En desacuerdo	121	15.6
Totalmente en desacuerdo	24	3.1
Total	777	100.0

22. Impacto en el bienestar general y familiar.

Enunciado: El aumento en el precio de los combustibles, transporte y alimentos, ha reducido mi bienestar general y el de mi familia.

Tabla 12

IMPACTO NEGATIVO EN EL BIENESTAR GENERAL Y FAMILIAR		
	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	117	15.1
De acuerdo	312	40.2
Ni en desacuerdo ni de acuerdo	223	28.7
En desacuerdo	105	13.5
Totalmente en desacuerdo	20	2.6
Total	777	100.0

Principales hallazgos

La realidad socioeconómica del municipio de Quetzaltenango en la actualidad, muestra una transformación en las prioridades y demandas ciudadanas, donde la crisis global se ha materializado en la economía doméstica. Históricamente, problemas como la inseguridad solían hegemonizar la opinión pública. Sin embargo, en esta encuesta se demuestra de forma contundente que la situación económica (asociada al alto costo de los alimentos, combustibles y transporte), constituye la principal complicación para el 32.6% de la población, relegando la inseguridad pública a un segundo plano con el 16.6%. Este desplazamiento, evidencia que la vulnerabilidad material y la pérdida de poder adquisitivo, constituyen hoy, el elemento de mayor desestabilización social en Xela.

Con un ingreso promedio de Q5,137.54 y un ingreso modal de Q4,000.00, la mayoría de los hogares opera bajo condiciones de insuficiencia estructural frente al costo real de vida. Un dato alarmante es que, las familias destinan en promedio el 70.4% de sus ingresos para la adquisición de alimentos. Este indicador, refleja una sensible reducción de la calidad de vida, porque el resto, menos del 30% del ingreso, debe estirarse para atender otras necesidades, como servicios municipales y transporte, limitando aún más la capacidad de ahorro e inversión. El estudio muestra que el impacto económico, no se limita únicamente al ámbito financiero, sino también, repercute en la percepción de bienestar y estabilidad de los hogares. Variables relacionadas con la ansiedad económica, vulnerabilidad familiar y reducción de calidad de vida, apuntan a la existencia de una percepción creciente de inseguridad económica entre la población.

La presión inflacionaria, ha forzado la adopción de estrategias de supervivencia familiar que comprometen la salud de la población a mediano y largo plazo. Ante el encarecimiento de los insumos, el 71.3% de las familias se ha visto obligado a reducir drásticamente o eliminar por completo el consumo de proteínas de alto valor biológico, afectando la compra de carnes (res, cerdo y pollo) en un 45.7% y de mariscos en un 25.6%. Asimismo, la crisis ha escalado a un nivel crítico en seguridad alimentaria, si se toma en cuenta que el 22.9% de los encuestados, reporta como principal paliativo la reducción de las porciones consumidas y, en el peor de los casos, podría haber omisión de tiempos de comida.

La movilidad en Quetzaltenango adolece de deficiencias estructurales que trasladan directamente el incremento de los combustibles al bolsillo del usuario masivo. Considerando que, el 34.0% de la población depende de autobuses urbanos y un 3.1% de ruleteros. La encuesta revela un cobro promedio por viaje de Q4.25 y una moda de Q3.50, montos significativamente superiores a la tarifa vigente. Este encarecimiento, no solo deteriora la economía de los trabajadores, sino que ha mutado en una exclusión socioespacial que fuerza a una proporción considerable de ciudadanos a reducir su desplazamiento a los lugares de empleo, estudio y atención en salud, por ejemplo.

El quezalteco no percibe la inflación como un fenómeno puramente abstracto, sino más bien, como el resultado de la ausencia estatal en la protección del ciudadano con más

limitaciones económicas. Si bien es cierto que la mayoría encuestada, equivalente al 61.6% atribuye el aumento de la inflación al incremento del precio internacional de los combustibles, también lo es que, existe una condena política hacia las instituciones públicas. Es así que, el 21.8% señala como principal responsable a la inacción del gobierno central y el 9.5% lo asocia a la especulación de intermediarios en los mercados, un área donde la Dirección de Atención y Asistencia al Consumidor (Diac), debería ejercer un rol represivo. Esta percepción de abandono institucional, se relaciona directamente con la autovaloración subjetiva de la crisis, donde la gran mayoría de encuestados, coincide en que sus familias son sustancialmente más vulnerables económicamente hoy, que hace tres meses y que el incremento de precio de los energéticos, ha reducido sensiblemente su calidad de vida.

Finalmente, la encuesta confirma que el aumento del precio de los combustibles, no debe entenderse únicamente como un problema energético o de transporte, sino como un fenómeno con repercusiones sociales amplias que afectan directamente el bienestar, el consumo, ahorro y las condiciones de vida de la población.