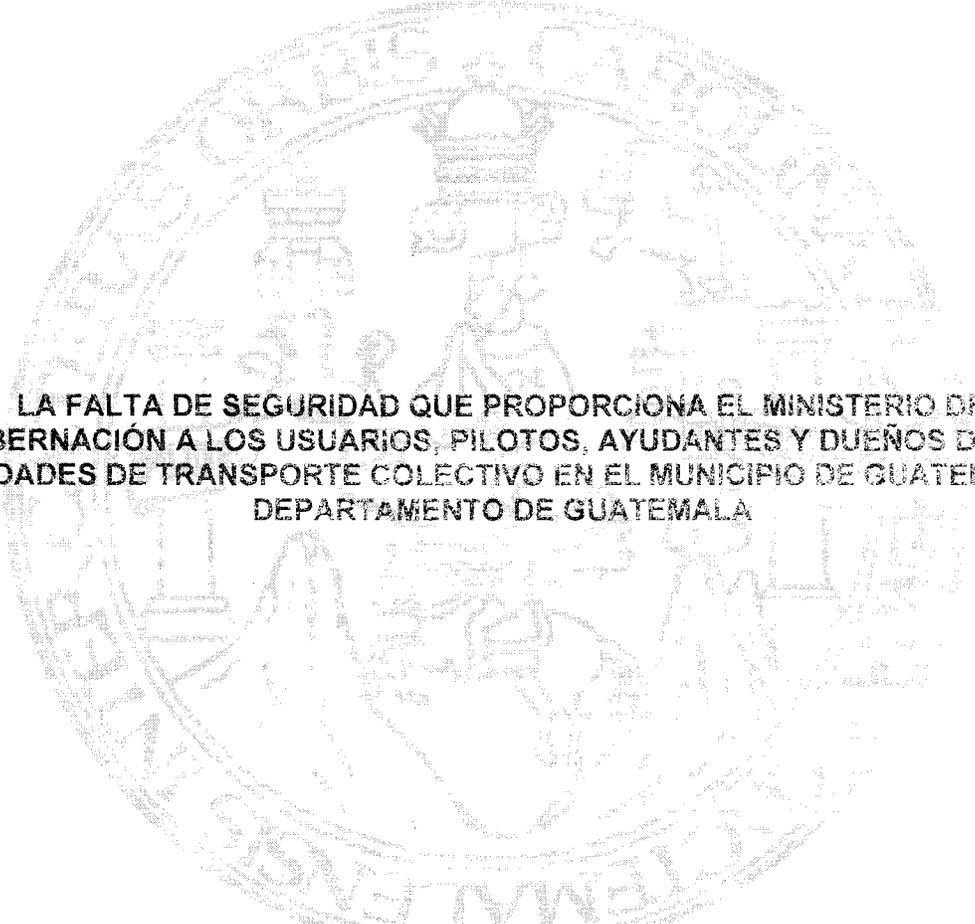


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**LA FALTA DE SEGURIDAD QUE PROPORCIONA EL MINISTERIO DE  
GOBERNACIÓN A LOS USUARIOS, PILOTOS, AYUDANTES Y DUEÑOS DE LAS  
UNIDADES DE TRANSPORTE COLECTIVO EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA,  
DEPARTAMENTO DE GUATEMALA**

**CRUZ ENRIQUE BARRERA ZACARÍAS**

**GUATEMALA, OCTUBRE 2013**

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**LA FALTA DE SEGURIDAD QUE PROPORCIONA EL MINISTERIO DE  
GOBERNACIÓN A LOS USUARIOS, PILOTOS, AYUDANTES Y DUEÑOS DE LAS  
UNIDADES DE TRANSPORTE COLECTIVO EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA,  
DEPARTAMENTO DE GUATEMALA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**CRUZ ENRIQUE BARRERA ZACARÍAS**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Guatemala, octubre 2013

HONORABLE JUNTA DIRECTIVA  
DE LA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
DE LA  
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

DECANO:	Lic. Avidán Ortiz Orellana
VOCAL I:	Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi
VOCAL II:	Licda. Rosario Gil Pérez
VOCAL III:	Lic. Luis Fernando López Díaz
VOCAL IV:	Br. Víctor Andrés Marroquín Mijangos
VOCAL V:	Br. Rocael López González
SECRETARIO:	Licda. Rosario Gil Pérez

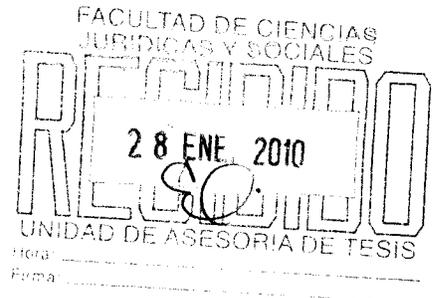
**RAZÓN:** “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis.” (Artículo 43 del Normativo para la elaboración de tesis de licenciatura en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala).



**Lic. SANDRO JAIR MATIAS LOPEZ**  
**Abogado y Notario**  
**Colegiado 6608**

Guatemala, 19 de febrero de 2009

**Lic. Carlos Manuel Castro Monroy**  
**Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis**  
**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales**  
**Universidad de San Carlos de Guatemala**  
**Su Despacho.**



Señor Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis:

En atención a providencia de esa dirección, se me nombra Asesor de Tesis del bachiller: Cruz Enrique Barrera Zacarías, quien se identifica con el carné estudiantil 199519227 quien elaboró el trabajo de tesis intitulado **“LA FALTA DE SEGURIDAD QUE PROPORCIONA EL MINISTERIO DE GOBERNACIÓN A LOS USUARIOS, PILOTOS, AYUDANTES Y DUEÑOS DE LAS UNIDADES DEL TRANSPORTE COLECTIVO”**. Habiendo asesorado el trabajo encomendado, me permito emitir el siguiente:

**DICTAMEN:**

Al recibir el nombramiento, se establece comunicación con el bachiller Cruz Enrique Barrera Zacarias, con quien procedí a efectuar la revisión de los planes de investigación y de tesis, los que se encontraban congruentes con el tema a investigar, y en consenso con el ponente del tema, se decidió sobre la manera de elaborarlo, y a la vez le indique modificar el título del tema de tesis en lo cual no hubo inconveniente alguno ya que el tema propuesto era **“LA FALTA DE SEGURIDAD QUE PROPORCIONA EL MINISTERIO DE GOBERNACIÓN A LOS USUARIOS, PILOTOS, AYUDANTES Y DUEÑOS DE LAS UNIDADES DEL TRANSPORTE COLECTIVO”**. Dicho tema se propone con el título de **“LA FALTA DE SEGURIDAD QUE PROPORCIONA EL MINISTERIO DE GOBERNACIÓN A LOS USUARIOS, PILOTOS, AYUDANTES Y DUEÑOS DE LAS UNIDADES DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA, DEPARTAMENTO DE GUATEMALA”**.

Durante el desarrollo del trabajo de elaboración de tesis, el bachiller Cruz Enrique Barrera Zacarias, tuvo el empeño y atención cuidadosa en el desarrollo de cada uno de los temas que comprenden el trabajo de tesis, el cual tiene un amplio contenido científico, utilizando el ponente un lenguaje altamente técnico acorde al tema desarrollado; y haciendo uso en forma precisa del contenido científico sobre la metodología y técnicas de investigación utilizadas, lo que se refleja en las conclusiones



**Lic. SANDRO JAIR MATIAS LOPEZ**  
**Abogado y Notario**  
**Colegiado 6608**

---

y recomendaciones que se mencionan en el trabajo las cuales son congruentes con el tema.

Se estima favorable y se considera de parte de su servidor que el tema es de mucha importancia puesto que trata de la falta de seguridad que actualmente afronta la ciudadanía guatemalteca dentro de las unidades del transporte colectivo de personas.

En consecuencia emito **DICTAMEN FAVORABLE**, en virtud que el trabajo de tesis de mérito, cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Reglamento para los Exámenes Técnico Profesionales de Abogacía y Notariado y Examen General Público de Tesis, para ser discutido en el Examen Público, previo DICTAMEN del señor Revisor.

Atentamente,

**Lic Sandro Jair Matías López**  
**Asesor de Tesis**  
**Colegiado: 6608**

**Dirección : 9na. Av. 13-39 zona 1**  
**Teléfonos: 54031288**

**LIC. SANDRO JAIR MATÍAS LÓPEZ**  
**ABOGADO Y NOTARIO**



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, dos de febrero de dos mil diez.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) MARIO RAÚL GARCÍA MORALES, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante CRUZ ENRIQUE BARRERA ZACARIAS, Intitulado: "LA FALTA DE SEGURIDAD QUE PROPORCIONA EL MINISTERIO DE GOBERNACIÓN A LOS USUARIOS, PILOTOS, AYUDANTES Y DUEÑOS DE LAS UNIDADES DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA, DEPARTAMENTO DE GUATEMALA".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual dice: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".

  
**LIC. ROLANDO SEGURA GRAJEDA**  
**JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS**



cc.Unidad de Tesis  
RSG/crla.



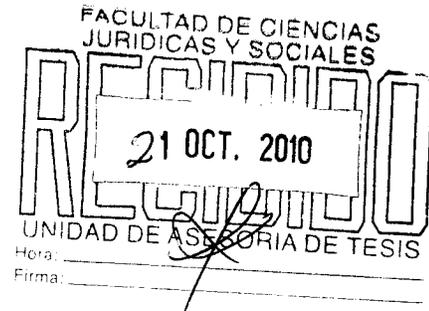
**Lic. Mario Raúl García Morales**  
**ABOGADO Y NOTARIO**



Guatemala 13 de octubre de 2010

Señor

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Licenciado Marco Tulio Castillo Lutín  
Su despacho.



Estimado Licenciado Castillo Lutín:

De conformidad con el oficio emitido por la Unidad de Asesoría de Tesis de fecha dos de febrero del años dos mil diez, me permito informarle que revisé el trabajo de tesis del bachiller Cruz Enrique Barrera Zacarías, intitulado: **"LA FALTA DE SEGURIDAD QUE PROPORCIONA EL MINISTERIO DE GOBERNACIÓN A LOS USUARIOS, PILOTOS, AYUDANTES Y DUEÑOS DE LAS UNIDADES DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA, DEPARTAMENTO DE GUATEMALA"**. Me es grato hacer de su conocimiento:

1. La tesis abarca un amplio contenido técnico y científico relacionado con la importancia de investigar y de impulsar leyes en materia de seguridad para respaldar el trabajo efectuado en contra de los atracos cometidos al servicio del transporte colectivo.
2. Los métodos utilizados fueron los siguientes: analítico, que dio a conocer la inseguridad en el país; el sintético, estableció la importancia de las medidas que debe aplicar el Gobierno de Guatemala para contrarrestar la inseguridad dentro de las unidades del transporte; el inductivo, mostró los índices de delincuencia más frecuentes y el deductivo, señaló las autoridades encargadas de brindar seguridad.
3. Para desarrollar la tesis fueron utilizadas las técnicas de fichas bibliográficas y la documental, con las cuales se logró obtener la información doctrinaria y legal actualizada.
4. La redacción utilizada es la adecuada y el tema es abordado de una forma sistemática, de fácil comprensión y didáctica, abarcando antecedentes, definiciones y doctrina.
5. La tesis contribuye científicamente a la sociedad guatemalteca y señala como la violencia en el país ha aumentado.



**Lic. Mario Raúl García Morales**  
**ABOGADO Y NOTARIO**

6. Las conclusiones y las recomendaciones se relacionan entre sí y con los capítulos de la tesis. Al trabajo de tesis se le hicieron algunas enmiendas, las cuales fueron atendidas por el sustentante. El autor aportó al trabajo sus propias opiniones y criterios.
7. Los objetivos formulados establecieron claramente, lo esencial de contrarrestar la violencia y delincuencia que existe y va en aumento dentro de las unidades del transporte colectivo de personas.
8. La bibliografía empleada es la adecuada y se ajusta perfectamente al análisis del tema investigado. La hipótesis planteada, se comprobó al indicar que es necesario que las autoridades del país investiguen los atracos a buses.

Es por lo antes mencionado, que considero que el trabajo de tesis llena los requisitos necesarios que establece el Artículo 32 para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por lo que emito **DICTAMEN FAVORABLE**, para continuar con la tramitación correspondiente, previo a optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Deferentemente.

*Mario Raúl García Morales*  
*Abogado y Notario*

**Lic. Mario Raúl García Morales**  
**Revisor de Tesis**  
**Colegiado 4786**  
**8ª. Calle 3-11 zona 1**  
**Tel. 55250889**



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 03 de septiembre de 2013.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante CRUZ ENRIQUE BARRERA ZACARÍAS, titulado LA FALTA DE SEGURIDAD QUE PROPORCIONA EL MINISTERIO DE GOBERNACIÓN A LOS USUARIOS, PILOTOS, AYUDANTES Y DUEÑOS DE LAS UNIDADES DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA, DEPARTAMENTO DE GUATEMALA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/sllh.

Lib. Avidán Ortiz Orellana  
**DECANO**



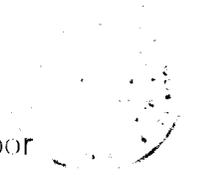


## DEDICATORIA

- A DIOS:** Por ser el centro de mi vida y darme la sabiduría y la oportunidad de llegar a la culminación de uno de mis propósitos y por haberme permitido en este arduo camino encontrar a muchas personas que me han apoyado.
- A MIS PADRES:** Enrique Barrera (Q.E.P.D.) y Virginia Zacarías, por su apoyo incondicional, sus sabios consejos, por ser mis amigos y formar al hombre que hoy soy. Que Dios los bendiga poderosamente.
- A MIS HERMANOS:** Angelina, Rita, Elvira, Héctor, por apoyarme espiritualmente, emocionalmente. Que Dios los bendiga poderosamente.
- A MI ESPOSA:** Noemy Gómez Hernández, por su apoyo incondicional.
- A MIS HIJAS:** Priscila Guadalupe y Emily Virginia, mis dos grandes amores
- A MIS CUÑADOS:** Por su apoyo espiritual, bendiciones del creador del universo.
- A MIS SOBRINOS:** Por darme su cariño y amor, bendiciones.
- A MIS AMIGOS:** Todos y todas, por el apoyo y ayuda en el transcurso de la carrera.
- A:** La Universidad de San Carlos de Guatemala, por haber abierto sus puertas y dejar en mí toda la ciencia y el conocimiento social para ser un buen profesional.

**A:**

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por haberme preparado en mi formación académica.





## INTRODUCCIÓN

La presente tesis es elaborada debido a considerar que el tema seleccionado es de trascendencia y en el marco del compromiso de contribuir a la problemática nacional, la misma ayudará a evidenciar en base a criterios objetivos que es necesario fortalecer los procesos de investigación policial, para erradicar la violencia y los hechos criminales en los buses urbanos, tanto para los pilotos, ayudantes y usuarios, ya que son víctimas de extorsiones de mareros o grupos de pandilleros que se dedican a realizar asaltos a mano armada, violaciones sexuales a las usuarias, como también son objeto de abusos físicos y psicológicos por dichas pandillas.

Varios han sido los intentos para contrarrestar la ola de atracos en las unidades del transporte colectivo de personas, pero cada una de ellas han sido un fracaso, debido a que las autoridades encargadas no realizan planes estratégicos para acabar con esta realidad que cada vez se incrementa, además se le deben sumar la corrupción policial que ha propiciado más delincuencia.

La hipótesis formulada fue comprobada al determinar la falta de seguridad que proporciona el Ministerio de Gobernación a las unidades del transporte colectivo de personas. Para el desarrollo de la presente investigación se utilizaron los métodos: analítico, sintético, inductivo y deductivo; como la técnica de investigación bibliográfica fue utilizada para el estudio y desarrollo doctrinario del tema de investigación.



Para analizar los textos que refieren al tema y contribuyen al desarrollo del mismo utilizando para ello las técnicas de observación, bibliográfica y documental.

Para comprender la tesis se dividió en cuatro capítulos: en el primero, se desarrolla lo referente al transporte colectivo de personas; el segundo capítulo se refiere a la clase de delitos que se cometen dentro de las unidades de transporte colectivo de personas; el tercer capítulo desarrolla el sistema de seguridad e instituciones encargadas de brindar esta a los usuarios, pilotos, ayudantes y empresarios del transporte colectivo de personas a nivel nacional; y por último, el capítulo cuarto en el cual se mencionan las medidas que se deben aplicar a través del Gobierno de Guatemala para contrarrestar la falta de seguridad que proporcionan en la actualidad a estos sectores sociales, así como también se menciona información proporcionada por el gremio transportista.

Por tanto al determinar que efectivamente se dan tales controversias es necesario que en Guatemala exista un verdadero control y análisis de la situación actual que vive el transporte de buses día a día, ya que es uno de los escenarios predilectos para cometer cualquier tipo de delito, y que es necesario que el Ministerio de Gobernación implemente una comisión especial de investigación sobre este tipo de hechos delictivos.



## ÍNDICE

Pág..

Introducción.....	i
-------------------	---

### CAPÍTULO I

1. El transporte colectivo de personas.....	1
1.1. Definiciones.....	3
1.2. Forma de organización.....	5
1.3. Naturaleza jurídica.....	8
1.4. Beneficios.....	9
1.5. Críticas.....	10

### CAPÍTULO II

2. Clases de hechos delictivos cometidos dentro de las unidades del transporte público de personas en el municipio de Guatemala.....	15
2.1. Robos.....	16
2.2. Agresiones sexuales.....	21
2.3. Maltrato físico y verbal.....	25
2.4. Secuestro.....	26
2.5. Extorsiones.....	28
2.6. Asesinatos.....	29

### CAPÍTULO III

3. Autoridades encargadas de brindar seguridad a los usuarios, pilotos, ayudantes y empresarios del transporte público de personas.....	33
---	----

3.1. Policía Nacional Civil.....	34
3.2. Ministerio Público.....	47
3.3. Ministerio de Gobernación.....	51
3.4. División Estratégica de Investigación Criminal DEIC.....	61

## CAPÍTULO IV

4. Medidas que debe aplicar el Gobierno de Guatemala para contrarrestar la falta de seguridad que proporcionan a los usuarios, pilotos, ayudantes y transportistas.....	63
4.1. Información por parte del gremio de transportistas.....	68
4.2. Investigaciones.....	69
4.3. Rastreo de llamadas.....	71
4.4. Impulso de leyes.....	72
4.5. Corrupción.....	73
4.6. Asesinato a pilotos.....	74
4.7. Paradas seguras y cámaras de vigilancia.....	78
4.8. Sistema prepago.....	79
4.9. Vigilancia motorizada.....	79
<b>CONCLUSIONES</b> .....	81
<b>RECOMENDACIONES</b> .....	83
<b>ANEXO</b> .....	85
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	91



## CAPÍTULO I

### 1. El transporte colectivo de personas

“La palabra transporte se deriva del latín trans, que significa al otro lado, y de la palabra portare, que significa llevar. Se denomina transporte al traslado de personas o bienes de un lugar a otro.”<sup>1</sup>

Dentro de esta acepción se incluyen numerosos conceptos, de los que los más importantes son infraestructuras, vehículos y operaciones.

Los transportes pueden también distinguirse según la posesión y el uso de la red. Por un lado, está el transporte público, sobre el que se entiende que los vehículos son utilizables por cualquier persona previo pago de una cantidad de dinero.

Por otro, está el transporte privado, aquel que es adquirido por personas particulares y cuyo uso queda restringido a sus dueños.

“En inglés se denomina transit al transporte público y traffic al transporte privado.”<sup>2</sup>

“Sin embargo, en castellano no se hace esa distinción, usándose las palabras tránsito y tráfico indistintamente para referirse a la circulación de vehículos de transporte; en tanto

---

1 [http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte#Sistema\\_de\\_transporte](http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte#Sistema_de_transporte)

2 <http://www.wordreference.com/es/translation.asp?tranword=transit>



que se le llama transporte pesado al tráfico de mercancías y carga.”<sup>3</sup>

El servicio que prestan las unidades del servicio colectivo, es un medio muy importante, ya que la mayor parte de la población guatemalteca debido a la situación económica se transporta por medio de el servicio de buses de transporte colectivos a diferentes partes de la ciudad y del país.

Francisco José Sagone Cáceres, determina que: “El servicio que prestan los buses, es económico ya que desde el año 1992 no se ha aumentado el pasaje quedando siempre la cuota por bus de un quetzal con diez centavos”<sup>4</sup>.

La importancia del transporte colectivo de personas queda clara en cuanto al traslado de personas a diferentes destinos y rutas que tienen los autobuses, ya que por economía familiar es la mejor solución para la población estudiantil, trabajadora y a todos en general.

El territorio urbano de Guatemala cuenta con 2,925 unidades de transporte colectivo de personas de las cuales se encuentran normadas por cooperativas o asociaciones de transportistas.

Gracias al servicio del transporte colectivo de personas, los pasajeros se pueden movilizar a cualquier destino en toda la ciudad capital y el territorio de Guatemala.

---

3 Matzar Reynoso, Victor Manuel. **Garantizar el cumplimiento del pago de la indemnización asegurada a favor de los usuarios del transporte extra urbano al momento de ocurrir un accidente de tránsito.** Pág. 1.

4 Francisco José Sagone Cáceres **Hacia un autobús extraurbano más seguro para Guatemala.** Pág. 3



El Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece:

“Servicio de transporte comercial. Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidos las naves, vehículos, instalaciones y servicios.

Las terminales terrestres, aeropuertos y puertos marítimos comerciales, se consideran bienes de uso público común y así como los servicios del transporte, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles. Queda prohibida la utilización de naves, vehículos y terminales, propiedad de entidades gubernamentales y del ejército nacional, para fines comerciales; esta disposición no es aplicable a las entidades estatales descentralizadas que presten servicio de transporte.

Para la instalación y explotación de cualquier servicio de transporte nacional o internacional, es necesaria la autorización gubernamental. Para este propósito, una vez llenados los requisitos legales correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernativa deberá extender la autorización inmediatamente.”

## **1.1 Definiciones**

Para el autor Guillermo Cabanellas “Transporte es el medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicados en el

movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes.”<sup>5</sup>

“El autobús es un vehículo automotor con características especiales que definen su gran movilidad y la capacidad de transportar una gran cantidad de pasajeros, específicamente la Insurance Institute for Highway Safety lo define con capacidad hasta de 54 pasajeros.”<sup>6</sup>

Por otro lado los autores Michael Etzel y Walter Bruce dicen que el servicio se entiende como: “actividades intangibles que son el objeto principal de una transacción ideada para brindar a los clientes satisfacción de deseos o necesidades.”<sup>7</sup>

“Los autobuses son vehículos especialmente contruidos y su proceso de producción es diferente a otro tipo de vehículo. Lleva dos etapas: elaboración del chasis y la segunda es carrozado.”<sup>8</sup>

El diccionario de la Real Academia Española (RAE) define el concepto de usuario con simpleza y precisión: “un usuario es quien usa ordinariamente algo. El término, que procede del latín “usuarius”, hace mención a la persona que utiliza algún tipo de objeto o que es destinataria de un servicio, ya sea privado o público.”<sup>9</sup>

---

5 Cabanellas, Guillermo, **Diccionario enciclopédico de derecho usual**, tomo IV. pág. 505

6 <http://www.pacosagone.com/thesis/pages/autobus.htm>

7 Etzel, Michael y Walter Bruce. **Fundamentos de Marketing**. Pág. 333 y 334

8 **Ibid.**

9 <http://definicion.de/usuario/>

También se entiende por usuario como: "...el que usa con frecuencia una cosa o es cliente de un servicio."<sup>10</sup>

Piloto se denomina como: "Nombre de quien dirige un medio de transporte, sea buque, globo, avión o automóvil. En todos los casos se requiere un documento que acredite la competencia personal."<sup>11</sup>

Como se puede apreciar existe una terminología aplicada específicamente al transporte público, por diferentes autores así como el diccionario de la Real Academia y La Constitución Política de la República de Guatemala, en donde establece que el Estado de Guatemala brindará la protección a ella, sin embargo en este caso no ha habido tal seguridad por parte del Ministerio de Gobernación a pilotos, usuarios, ayudantes y dueños del transporte colectivo debido a la violencia imperante que existe hacia este sector por medio de la delincuencia en general que provocan los asesinatos y otros delitos que están sufriendo los pilotos ayudantes y usuarios, que se cometen a diario en el transporte público.

## **1.2 Forma de organización**

Las cooperativas de transporte se organizan de acuerdo a estatutos internos que forman los socios y propietarios de los buses, donde determinan la junta directiva y obligaciones y derechos de los socios y propietarios.

---

<sup>10</sup> Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Pág. 1003

<sup>11</sup> Ossorio, **Ob. Cit.** Pág. 755

El Artículo 1 de la Ley General de Cooperativas y su Reglamento, Decreto Número 82-78 del Congreso de la República de Guatemala, regula que: “Se declara de interés nacional la promoción de las organizaciones cooperativas. El estado impulsará una política de apoyo a las cooperativas y establecerá un régimen de fiscalización y control adecuados. Las entidades estatales, incluyendo las descentralizadas, cuyas actividades tengan relación con el movimiento cooperativo, coordinaran sus actividades de dicha política.”

La forma de organización de las unidades de transporte colectivo de personas, son formadas por cooperativas o asociaciones donde su objetivo y razón de ser es el desarrollo de actividades económicas, tanto para los transportistas como para el mejoramiento del servicio urbano.

La Ley General de Cooperativas y su Reglamento, Decreto Número 82-78 del Congreso de la República de Guatemala, regula en su Artículo 3 que: “toda cooperativa deberá estar integrada por lo menos con veinte asociados.”

En este artículo se determina que para la prestación del servicio no pueden constituirse con un número menor de veinte asociados por lo tanto se necesita de un número de veinte buses para el servicio colectivo de personas.

Las cooperativas deben regirse por estatutos que la Ley General de Cooperativas y su Reglamento, Decreto Número 82-78 del Congreso de la República de Guatemala, regula en el Artículo 10 que: “Las reglas de funcionamiento de toda cooperativa



constituirán sus estatutos, los cuales deben contener por lo menos:

- a) La forma en que se administra y fiscaliza internamente la cooperativa, sus órganos, atribuciones y período de sus integrantes;
- b) La manera en que se ejercerá la representación legal;
- c) Requisitos de las convocatorias a asambleas generales y mayoría requerida para la validez de sus resoluciones;
- d) Plazo de reunión de asamblea general anual para elegir a los miembros de los órganos de la cooperativa, conocer y aprobar los estados financieros y los informes de los órganos obligados a presentarlos. La asamblea anual podrá conocer otros asuntos que ameriten ser conocidos por ella;
- e) Reglas para la disolución y liquidación de la cooperativa. Los sobrantes, si los hubiere, solamente pueden usarse para la promoción del movimiento cooperativo y en consecuencia, se entregaran a la federación a que pertenezca la cooperativa en cuestión, y en su defecto, a la confederación;
- f) Los requisitos necesarios para la reforma de los estatutos. En todo caso será necesario el voto de las dos terceras partes de los miembros presentes en una asamblea general expresamente convocada para conocer de la reforma a los estatutos;

disposiciones de la presente ley. Tendrán personalidad jurídica propia y distinta de la de sus asociados, al estar inscritas en el registro de cooperativas.”

Este Artículo determina la forma debida de su organización como también el funcionamiento, de los autobuses deben de estar debidamente registrados en la Municipalidad de Guatemala como autobús del servicio de personas, donde le entregan una tarjeta de operación a la ruta, sector y número de línea que debe tener el bus para que preste el respectivo servicio.

#### **1.4 Beneficios**

El transporte colectivo de personas determina incalculables beneficios a la población de cualquier país ya que toda sociedad esta dividida en distintos rangos económicos en la cual la mayoría necesita de los beneficios del transporte colectivo debido a su situación económica siendo estos los siguientes:

- a) El precio;
- b) La diversidad de rutas que cubren todo el departamento de Guatemala;
- c) Las fuentes de trabajo que generan;
- d) La accesibilidad;
- e) La existencia de equidad para la población;

Las unidades del transporte colectivo no tiene feriados, esto da a entender que en cualquier fecha del año se encuentra el servicio del transporte.

## 1.5 Críticas

El servicio del transporte colectivo de personas es severamente criticado por la mayoría de los ciudadanos, el problema radica en que los usuarios normalmente se quejan:

- a) Del mal trato verbal que reciben de los pilotos y ayudantes de los buses;
- b) De las condiciones en las que se encuentran las unidades del transporte;
- c) Del aspecto físico que tienen los chóferes y los ayudantes de las unidades de transporte;
- d) De las paradas de los buses;
- e) Del precio;
- f) De la tarifa que se cobra a determinadas horas de la noche;
- g) Del subsidio que el gobierno le proporciona a los transportistas para que estos puedan mantenerse y así no le suban al pasaje;
- h) De la forma de conducir de los chóferes;
- i) De la falta de seguridad;
- j) La falta de educación vial;
- k) La educación ambiental y
- l) Las amenazas de paro del servicio;

Las unidades del transporte colectivo de personas no cuentan con accesibilidad para personas discapacitadas, son innumerables las críticas de los ciudadanos guatemaltecos en cuanto al servicio del transporte colectivo de personas, pero se debe reconocer que este servicio es demasiado económico.



Las autoridades guatemaltecas deben de implementar medidas que ayuden a la solución de cada una de estas críticas.

“Para los usuarios del transporte urbano y extraurbano, en su mayoría son personas que en términos económicos se encuentran ubicadas entre 51% de los niveles de pobreza del país, el problema es álgido, dado que existe una mayor demanda de autobuses y rutas, comparada con la poca oferta existente. Las quejas son continuas por el pésimo servicio, unidades en mal estado y el agravante de las condiciones de seguridad generalizada. Por otra parte las condiciones de contaminación producida por las emisiones vehiculares generan riesgo a la salud, especialmente, en el sistema respiratorio. Queja continua de los usuarios por los problemas y costos al sector salud.”<sup>12</sup>

La mayoría de los usuarios critican sobre las condiciones tan malas en las que se encuentran las unidades del servicio colectivo, pero es importante mencionar que son los mismos usuarios los que destruyen los buses.

Es obvio que con el alza del combustible, los transportistas no tengan los medios económicos para poder mantener las unidades del transporte colectivo de personas en buenas condiciones.

Como también es importante mencionar que debido a la falta de educación vial que tienen la mayoría de conductores a nivel general en el país de Guatemala, es tan baja y

---

<sup>12</sup> [http://www.un.org/esa/dsd/dsd\\_aofw\\_ni/ni\\_pdfs/NationalReports/guatemala/transport.pdf](http://www.un.org/esa/dsd/dsd_aofw_ni/ni_pdfs/NationalReports/guatemala/transport.pdf)

mala, razón por la cual la mayoría de los buses se encuentran en malas condiciones.

“Revisión de buses, como parte de sus actividades los agentes de la Policía Municipal de Transito revisan los automotores, esas revisiones incluyen estado de las unidades y que los documentos tanto del piloto como de los vehículos estén conforme a ley”<sup>13</sup>.

“Los propietarios de las unidades del servicio urbano cuentan con un presupuesto del subsidio de treinta y tres millones de quetzales lo que representa un beneficio de veinticuatro mil ochocientos ochenta y seis quetzales para cada propietario.”<sup>14</sup>

Esta cantidad de dinero que reciben los transportistas determina mucha polémica debido a que los usuarios se quejan del mismo tipo de servicio, sin que este tenga algún cambio positivo, pero también es importante que la sociedad guatemalteca tenga también un poco de cambio positivo y cultura.

Es importante que se realicen inspecciones de calidad a los autobuses, donde se verifique el buen funcionamiento de los mismos y tomar en cuenta cada una de las denuncias que realizan los usuarios, a los números de EMETRA.

El servicio de transporte colectivo es un servicio público tan importante que la mayoría de la población lo utiliza para poder movilizarse a distintos destinos debido a la situación económica en que se encuentra.

---

<sup>13</sup> <http://www.muniguate.com/index.php/emetra/63-operativos/5790-revisionbusesytax>.

<sup>14</sup> Sagone Cáceres, Francisco José. **Hacia un autobús extraurbano más seguro para Guatemala.**  
Pág.20.

Dentro de los problemas que afecta el servicio de transporte colectivo y una de las tantas críticas que le dan es por el mal servicio y trato que tienen los chóferes y ayudantes que manejan las unidades; y esto es porque la mayoría no posee estudios y poca cultura, donde tratan mal a los pasajeros y a las personas de sus alrededores.

Los problemas de transporte en Guatemala, son más grandes en comparación a otros países menos ricos en recursos naturales y con una infraestructura diferente a la de Guatemala. La situación es tal que en algunas regiones no se puede contar con los medios para realizar un viaje cómodo, confiable y seguro, el primer párrafo del Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece: “Servicio de transporte comercial: por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestre, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios”.

La situación del transporte terrestre en Guatemala cada día se torna más crítica, debido a que no solamente existe cierta manipulación de leyes y reglamentos, si no también desde el punto de vista económico y político, no existen reglas claras para el proceso de inversión, originando como consecuencia de ello un sistema de transporte precario, insuficiente y descuidado por parte de las autoridades encargadas del mismo.



## CAPÍTULO II

### **2. Clases de hechos delictivos cometidos dentro de las unidades del transporte público de personas en el municipio de Guatemala**

La problemática del transporte público urbano del departamento y la ciudad de Guatemala ha sido objeto de mucha controversia y diversidad de análisis en las últimas tres décadas, pero pocas veces se ha enfatizado en cómo la organización administrativa del mismo contribuyó de manera importante a recrear las precarias condiciones del servicio y el conflicto permanente entre usuarios y pilotos de los autobuses.

La existencia de múltiples propietarios privados que operan como arrendadores de buses y múltiples operadores de los autobuses actuando cada uno como unidades independientes, sin directrices comunes, derivó en la prestación anárquica del servicio, los excesos en el cobro del pasaje y el maltrato a los usuarios, y es actualmente también una de las razones que han llevado a hacer del servicio de transporte público tradicional un objetivo importante de la violencia organizada que logró con el tiempo imponer sus mecanismos de coacción y control sobre los pequeños empresarios y pilotos, quienes hoy, por la fuerza, calladamente, pagan extorsiones y en algunos casos, con conocimiento previo, permiten a los pandilleros ingresar a los buses para asaltar a los pasajeros, absteniéndose de denunciar el hecho.

La violencia que atraviesa Guatemala es alarmante y uno de los escenarios predilectos



de los ladrones y pandilleros para realizar sus actos delictivos son los buses, que la mayoría de la población guatemalteca se ve en la necesidad de vivir día a día ese temor.

La inseguridad en los buses de transporte urbano cada día se incrementa más y donde los pandilleros no respetan edades ni sexo.

Entre los actos delictivos más comunes dentro de las unidades del transporte colectivo de transporte están:

## **2.1 Robos**

Este tipo de delito es uno de los hechos más comunes que se dan dentro de los buses de transporte colectivo de personas urbano, es tan común que a los delincuentes no les importa la hora del día .

Es un conflicto social que se genera por una o más personas y ese conflicto social da como resultado una lesión o una destrucción de un bien protegido tutelado por la Constitución Política de la República.

Esa conducta que pone en peligro un bien protegido, debe estar prevista en una ley en donde esa conducta no está autorizada para realizarla por lo que se convierte en un hecho delictivo que trae como consecuencia una sanción.



Al hablar de acción o conducta humana, no necesariamente debe estar prevista en la ley, sino, ver si hay normas que permiten o autorizan esa conducta humana y que esa conducta genere resultados dañosos y que como consecuencia de ese resultado de daño y este sea sujeto de una sanción.

El delito es un elemento del concepto del derecho penal, y es la Teoría general del delito la que se ocupa de estudiar sus características a efecto de establecer si el hecho se considera como tal, así como la pena que debe imponerse.

La teoría del delito es la parte de la ciencia del derecho penal que se ocupa de explicar qué es el delito en general, y cuáles son las características que ha de tener cualquier delito.

El objeto de la Teoría del delito es explicar cuáles son los presupuestos que en todos los casos deben cumplirse para que una determinada acción sea punible. El delito como razón de ser del Derecho penal y como razón de la existencia de toda actividad punitiva del Estado al igual que el mismo Derecho Penal, ha recibido diversas denominaciones a través de la evolución histórica.

El Código Penal guatemalteco, simplifica la figura de robo al regular en el Artículo 251, que: “Comete delito de robo quien, sin la debida autorización y con violencia anterior, simultánea o posterior a la aprehensión, tomare cosa mueble, total o parcialmente ajena”.

El delito se agrava, de conformidad con lo que estipula el Artículo 252, numeral 6 del Código Penal al indicar que “cuando el delito se cometiere asaltando automóvil u otro vehículo”.

Podría encajar aquí la figura del robo por darse el ilícito en un vehículo automotor, como lo son los buses del transporte público urbano, sin embargo, la intención del delincuente va más allá del simple robo, pues al cometerlo, no sólo está creando mucho temor en la población que hace uso de este medio de transporte, sino que conoce que es una forma de obtener una buena suma de dinero u otros objetos dado que, los buses urbanos casi siempre van llenos y las personas que los abordan, siempre llevan consigo dinero, teléfonos celulares y, en algunos casos, joyas u otros objetos de valor como lo puede ser, un documento importante.

Según el informe de fortalecimiento institucional de la policía nacional civil –FORPOL- (2008), criminalidad y violencia en Guatemala, análisis y recomendaciones bajo una perspectiva de género. “El análisis de robos que se realizan en las unidades del transporte colectivo es de 13 a 15 veces al día. El robo a los pasajeros y pilotos es de 18 a 22 buses cada dos horas y la cantidad de 365 días del año.”<sup>15</sup>

De acuerdo a este análisis que proporciona el informe de fortalecimiento institucional de la Policía Nacional Civil –FORPOL- (2008), criminalidad y violencia en Guatemala, análisis y recomendaciones bajo una perspectiva de género. Se determina que las

---

15 PNUD/ Ministerio de Gobernación. **El informe de fortalecimiento institucional de la Policía Nacional Civil –FORPOL-**. (2008),.. Pág. 8.

unidades del transporte colectivo de personas, es un medio inseguro y con demasiada peligrosidad generada con violencia.

"El robo es un delito contra el patrimonio, consistente en el apoderamiento de bienes ajenos, con intención de lucrarse, empleando para ello fuerza en las cosas o bien violencia o intimidación en la persona...." "El robo es la apropiación de una cosa ajena, con ánimo de lucro, mediante fuerza en las cosas o violencia o intimidación en las personas."<sup>16</sup>

El Código Penal de Guatemala, regula en el Artículo 251 Decreto Número 17-73 (Reformado por el Artículo 11 del Decreto 20-96 del Congreso de la República,): "Quien, sin la debida autorización y con violencia anterior, simultánea o posterior a la aprehensión, tomare cosa mueble, total o parcialmente ajena, será sancionado con prisión de tres a doce años".

El mismo cuerpo legal regula en su Artículo 252 que: "Es robo agravado:

1. Cuando se cometiere en despoblado o en cuadrilla.
2. Cuando se empleare violencia, en cualquier forma, para entrar al lugar del hecho.
3. Si los delincuentes llevaran armas o narcóticos, aun cuando no hicieren uso de ellos.
4. Si lo efectuaren con simulación de autoridad o usando disfraz.
5. Si se cometiere contra oficina bancaria, recaudatoria, industrial, comercial o mercantil u otra en que se conserven caudales o cuando la violencia se ejerciere sobre sus

---

<sup>16</sup> Cabanellas, Guillermo. *Diccionario de derecho usual*. Pág. 523.

custodios.

6. Cuando el delito se cometiere asaltando ferrocarril, buque, aeronave, automóvil u otro tipo de vehículo.

7. Cuando concurrieren alguna de las circunstancias contenidas en los incisos 1º, 2º, 3º, 6º, 7º, 8º, 9º, 10º y 11º del Artículo 247 de este Código.

El responsable de robo agravado será sancionado con prisión de 6 a 15 años”.

La mayoría de los pasajeros que hacen uso de las unidades de transporte público son víctimas de asaltos y robo de sus objetos de valor, ya sea bajo amenaza o mediante arrebatos.

Las autoridades guatemaltecas no pueden determinar las rutas de buses que tiene mayor índice de criminalidad, y esto es debido a que todo el territorio está en términos delictivos iguales. Hay atracadores en el que se comete el hecho, sin que la víctima se dé cuenta, esto normalmente ocurre cuando los buses se encuentran muy llenos y en la mayoría de estos casos las víctimas son mujeres o estudiantes, y se da cuando desprevenidamente sacan cosas de los bolsos de las mujeres o de los bolsos de los estudiantes.

Otra forma de robar es cuando los pandilleros en grupos asaltan los buses, esto suele ser mucho más traumático para los pasajeros, pilotos y ayudantes, debido a la cantidad de integrantes del grupo delincuenciales ya que es mucho más fácil utilizar la agresión física y psicológica al momento de despojar de sus pertenencias a los que abordan el transporte público, el temor que ocasionan por ser un grupo los beneficia porque es



mucho mas fácil poder despojarlos y someterlos a sus ordenes y en muchos casos este tipo de robo se convierte en un secuestro ya que le piden al conductor del transporte que tome una ruta que no es la que normalmente acostumbra para poder cometer el hecho delictivo y escapar con facilidad del lugar.

## **2.2 Agresiones sexuales**

### **a) Violaciones**

La violación se puede definir como: “contacto sexual con cualquier persona que no puede o no quiere dar consentimiento voluntario.”<sup>17</sup>

Este es uno de los hechos más despreciables que se pueden cometer, en el servicio urbano del transporte colectivo de personas, se ha escuchado casos de mujeres que han sido asaltadas y luego violadas dentro de los buses, frente de los demás pasajeros no importándoles si hay menores de edad presenciándolo.

En el Código Penal de Guatemala, Decreto Número 17-73, el Artículo 173 (Reformado por el Artículo 28 del Decreto 9-2009 del Congreso de la República. Ley Contra la Violencia Sexual Explotación y Trata de Personas) Violación. “Quien con violencia física o Psicológica, tenga acceso carnal, vía vaginal, anal o bucal con otra persona, o le introduzca cualquier parte del cuerpo u objetos, por cualquiera de las vías señaladas, u obligue a otra persona a introducirselos a sí misma, será sancionado con pena de

---

<sup>17</sup> González Blanco, Alberto. **Delitos sexuales en la doctrina y en el derecho positivo mexicano**. Pág. 16.

prisión de ocho a doce años.

Siempre se comete este delito cuando la víctima sea una persona menor de 14 años de edad, o cuando sea una persona con incapacidad volitiva o cognitiva, aún cuando no medie violencia física o psicológica”.

Así mismo el Artículo 173 Bis. Establece: (Adicionado por el Artículo 29 del Decreto 9-2009 del Congreso de la República. Ley Contra la Violencia Sexual Explotación y Trata de Personas). Agresión sexual. “Quien con violencia física y psicológica, realice actos con fines sexuales o eróticos a otra persona, al agresor o así misma, siempre que no constituya delito de violación será sancionado con prisión de cinco a ocho años.”

El mismo cuerpo legal regula en su Artículo 174. (Reformado por el Artículo 30 del Decreto 9-2009 del Congreso de la República. Ley Contra la Violencia Sexual Explotación y Trata de Personas). Agravación de la pena. “La pena a imponer por los delitos enunciados en los artículos anteriores, se aumentará en dos terceras partes en los siguientes casos:

- a) Cuando la conducta se cometa por la acción conjunta de dos o más personas.
- b) Cuando la víctima sea especialmente vulnerable por ser adulto mayor, padecer de enfermedad, estar en situación de discapacidad física o mental, o por encontrarse privada de libertad.
- c) Cuando, el autor actúe con uso de armas o de sustancias alcohólicas, narcóticas o estupefacientes o de otros instrumentos o sustancias que lesionen gravemente la salud



de la persona ofendida o alteren su capacidad volitiva.

d) Cuando se cometa en contra de una mujer en estado de embarazo o cuando se produzca dicho estado como consecuencia del delito.

(...), 6. Cuando a consecuencia de la conducta, el autor produjere contagio de cualquier enfermedad de transmisión sexual a la víctima.”

“Por violación se entiende al delito de forzar a tener relaciones sexuales con otra persona sin su consentimiento empujando violencia en la acción, o amenaza de usarla.”<sup>18</sup>

En estos casos la mayoría de las víctimas no denuncian el caso debido al trauma de la violación como también al temor y la vergüenza de hacer pública la violación ante el resto de los pasajeros y población en general ya que tendrían que estar sometidas a una serie de investigaciones y exámenes que el sistema de justicia esta obligado a realizar para poder esclarecer los hechos y así poder identificar a el o los delincuentes para poder ligarlos a proceso, sin embargo la mayoría de estos casos quedan impunes ya sea por falta de denuncia o por no poder identificar al delincuente por la falta de acción judicial a pesar de haber cumplido con el procedimiento a seguir.

El panorama de delincuencia y criminalidad que se vive dentro de las unidades de transporte colectivo de personas es altamente alarmante. El autor Barudy, determina los tipos de violadores que existen:

---

18 González Blanco. **Ob. Cit.** Pág. 18



**b) Violadores ocasionales**

Son individuos impulsados por una excitación sexual circunstancial y condicionados por los efectos de determinados estimulantes (drogas, alcohol...), cometen la violación de forma no planificada y normalmente presentan remordimientos después de la misma, al ser una conducta contraria a sus valores y creencias personales. Psicológicamente, con individuos con baja autoestima, tendentes a la frustración y socialmente inhibidos.

**c) Violadores delincuentes**

Este tipo de violador suele cometer este delito dentro de los buses del transporte colectivo, la mayoría de estos son pandilleros delincuentes, debido a que la única actividad a la que se dedican es robar y dedicarse a ser grandes criminales.

**d) Violadores sádicos**

El sadismo es un trastorno psicosexual en el que el sujeto obtiene placer del acto del acto sexual al infligir dolor y humillación a otra persona para satisfacer sus deseos sexuales.

Es casi imposible determinar la clase de violadores a la que pertenecen los pandilleros guatemaltecos que cometen este delito dentro de las unidades del transporte colectivo de personas, ya que la mayoría cumplen con la totalidad de los perfiles que se describen anteriormente.

### **2.3 Maltrato físico y verbal**

La mayoría de los asaltos que se cometen dentro de las unidades del transporte colectivo de personas, son con maltrato físico y verbal, ya que tienen que utilizar altos grados de intimidación para atemorizar a los pasajeros para despojarlos de sus pertenencias.

Normalmente el maltrato físico, psicológico y verbal se da cuando los pasajeros se rehúsan a ser despojados de sus pertenencias.

Los atracos ocurridos dentro de las unidades del transporte colectivo de personas son con un alto índice de violencia innegable, donde los pandilleros imponen el poder y el control.

La característica fundamental del maltrato físico es el uso de violencia, prepositiva, repetitiva y cuya finalidad es causar dolor, generalmente producida como consecuencia de una conducta negativa, la mayoría de los pandilleros que realizan atracos a los buses, normalmente llevan consigo armas de fuego, punzo cortantes, palos, cadenas, etc.

El maltrato emocional es más sutil, pero no menos doloroso, su característica principal es provocar malestar (dolor) emocional, donde los pasajeros son humillados y desagrados donde producen sentimientos de desesperanza, inseguridad, debido a los múltiples insultos y vulgaridades que reciben de los delincuentes.



El maltrato físico abarca una serie de actos perpetrados utilizando la fuerza física de modo inapropiado y excesivo.

El maltrato emocional: “es aquel conjunto de manifestaciones crónicas, persistentes y muy destructivas que amenazan con la tranquilidad y seguridad de las personas. Estas conductas comprenden insultos, desprecios, rechazos, indiferencia, confinamientos, amenazas, en fin, toda clase de hostilidad verbal.”<sup>19</sup>

## 2.4 Secuestros

La etimología de la palabra secuestro proviene del vocablo latino sequestrare que significa apoderarse de una persona para exigir rescate o encerrar ilegalmente a una persona sin su consentimiento.

Secuestrar es: “Detención o retención forzada de una persona, para exigir por su rescate o liberación una cantidad u otra cosa, sin derecho, como prenda ilegal.”<sup>20</sup>

“secuestro de personas: Para la academia, el verbo secuestrar quiere decir, en la acepción jurídica que interesa, aprehender indebidamente a un apersona para exigir dinero por su rescate o para otros fines.”<sup>21</sup>

El Código Penal, Decreto 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, regula en

---

19 <http://www.psicologia-online.com/infantil/maltrato.shtml>

20 Ossorio, Manuel. **Ob. Cit.** Pág. 903.

21 **Ibid.** Pág. 904.

el Artículo 201 (Reformados por los artículos 1 de los Decretos 38-94, 14-95 y 81-96 todos del Congreso de la República). “Plagio o secuestro: A los autores materiales o intelectuales del delito de plagio o secuestro de una o más personas con el propósito de lograr rescate, canje de personas o la toma de cualquier decisión contraria a la voluntad del secuestrado o con cualquier otro propósito similar o igual, se les aplicará la pena de muerte y cuando está no pueda ser impuesta, se aplicará prisión de veinticinco a cincuenta años. En este caso no se apreciará, ninguna circunstancia atenuante.

Los cómplices o encubridores serán sancionados con pena de veinte a cuarenta años de prisión.

A quienes sean condenados a prisión por el delito de plagio o secuestro, no podrá concedérsele rebaja de pena por ninguna causa.”

Así mismo el Párrafo adicionado por el Artículo 24 del Decreto 17-2009 del Congreso de la República, Ley del Fortalecimiento de la Persecución Penal, el Artículo mencionado, establece: “Igualmente incurrirá en la comisión de este delito quien amenazare de manera inminente o privare de su libertad a otra persona en contra de su voluntad independientemente del tiempo que dure dicha privación o la privare de sus derechos de locomoción con riesgo para la vida o bienes del mismo, con peligro de causar daño físico ,psíquico o material, en cualquier forma y medios, será sancionado con prisión de veinte a cuarenta años y multa de cincuenta a cien mil Quetzales.”

Los hechos de secuestros que ocurren en Guatemala dentro de las unidades del transporte colectivo de personas se le denomina secuestro express, debido a que los delincuentes roban el bus con la totalidad de los pasajeros, para robar con más tranquilidad y en algunos casos hasta llegan a dismantelar los buses. “El Secuestro Express se puede definir como la retención de una o más personas por un período corto de tiempo (horas o días), durante el cual, los delincuentes exigen dinero a los familiares de las víctimas para su liberación”<sup>22</sup>

El informe de fortalecimiento institucional de la Policía Nacional Civil –FORPOL-(2008), criminalidad y violencia en Guatemala, análisis y recomendaciones bajo una perspectiva de género, “determina el porcentaje de secuestros que se realizan en Guatemala.”<sup>23</sup>

## **2.5 Extorsiones**

Este es un delito consistente en obligar a una persona, a través de la utilización de violencia o intimidación, a realizar u omitir un acto o negocio jurídico, con ánimo de lucro y con la intención de producir un perjuicio de carácter patrimonial o bien del sujeto pasivo, o de un tercero.

Este delito lo sufren los transportistas, pilotos y ayudantes, debido a que muchas veces las cooperativas se ven en la necesidad de reunir cierta cantidad de dinero que exigen

---

<sup>22</sup> Toc López, Sandra Dominga. **Estudio sobre el delito de secuestro en la sociedad guatemalteca.** Pág. 67.

<sup>23</sup> PNUD/ Ministerio de Gobernación. **Ob. Cit.** Pág. 13.



los mareros cada determinado tiempo; para que estos no maten a los chóferes, transportistas o a los ayudantes. El autor Francisco Sagone, señala “el tipo de extorsión que realizan los mareros a las empresas de buses se llama extorsión indirecta, y esta se da cuando los transportistas reciben una llamada o mensaje escritos en donde se les exige una determinada cantidad de dinero, a cambio de no hacerles daño a el o a sus familiares, o empleados (chóferes o ayudantes).”<sup>24</sup>

El periódico Prensa Libre, de fecha 28 de noviembre del año 2008, de acuerdo a una entrevista realizada al señor Luis Gómez, vicepresidente de la Asociación de Empresas del Transporte Urbano (AETU), señala que: “Los agremiados erogan unos Q50, 000.00 diarios para cubrir las sumas que exigen los pandilleros. Este cálculo se basa en que son afectadas mil unidades, de dos mil ochocientos que poseen los afiliados a la Asociación de Transporte Urbano (AETU). Por no ser un dato comprobable y consistente se toma únicamente el 80% del mismo”<sup>25</sup>

## 2.6 Asesinatos

“Es un delito contra la vida humana, de carácter muy específico, que consiste en matar a una persona concurriendo ciertas circunstancias, tales como: alevosía; precio, recompensa o promesa remuneratoria y ensañamiento, aumentando deliberada e inhumanamente el dolor del ofendido.”<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> Sagone Cáceres, **Ob. Cit.** Pág. 23.

<sup>25</sup> **Prensa Libre**, 28 de noviembre del año 2008. Pág. 5.

<sup>26</sup> Grisanti Aveledo, Hernando. **Lecciones de derecho penal.** Pág. 79.



El Código Penal, Decreto Número 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, regula en su Artículo 132 el Asesinato como: “Comete asesinato quien matare a una persona:

- 1) Con alevosía;
- 2) Por precio, recompensa, promesa, ánimo de lucro;
- 3) Por medio o con ocasión de inundación, incendio, veneno, explosión, desmoronamiento, derrumbe de edificio u otro artificio que pueda ocasionar gran estrago;
- 4) Con premeditación conocida;
- 5) Con ensañamiento;
- 6) Con impulso de perversidad brutal;
- 7) Para prepara, facilitar, consumir y ocultar otro delito o para asegurar sus resultados o la inmunidad para sí o para sus coparticipes o por no haber obtenido el resultado que se hubiere propuesto al intentar el otro hecho punible;
- 8) Con fines terroristas o en desarrollo de actividades terroristas.

Al reo de asesinato se le impondrá prisión de 25 a 50 años, sin embargo, se le aplicará la pena de muerte en lugar del máximo de prisión si por las circunstancias del hecho y de la ocasión, la manera de realizarlo y los móviles determinantes, se revelare una mayor particular peligrosidad del agente.

A quienes no se les aplique la pena de muerte por este delito, no podrá concedérsele rebaja de pena por ninguna causa.”

La mayoría de los asesinatos a pasajeros se da cuando no quieren entregar sus pertenencias o cuando intentan impedir un asalto y a los pilotos y ayudantes cuando no pagan el impuesto de guerra que imponen.

En los últimos meses se han producido varios paros del servicio urbano en diferentes zonas y rutas, como una forma de presión para que el gobierno guatemalteco, brinde más seguridad a este sector tan vulnerable y desprotegido.

A principios del año 2007 a la presente fecha, se puede determinar cómo han aumentado las cifras de crímenes que se cometen dentro de las unidades del transporte colectivo de personas. Según el informe del fortalecimiento institucional de la Policía Nacional Civil –FORPOL- (2008), “criminalidad y violencia en Guatemala, análisis y recomendaciones bajo una perspectiva de género, el número de porcentajes varía sobre los asesinatos que se cometen dentro de las unidades del transporte colectivo de personas, como también con el tipo de arma que se utiliza para perpetuar el hecho, siendo estas las más utilizadas: arma de fuego, arma contundente y artefacto explosivo.”<sup>27</sup>

Según el resumen ejecutivo del informe sobre situación de Derechos Humanos en Guatemala y hechos de violencia al mes de diciembre de 2010, del Grupo de Apoyo Mutuo: “Para los pilotos del transporte colectivo no fue un buen año, las cifras de muertes de pilotos asciende a 130, 16 víctimas menos que en el 2009, niños, niñas y esposas quedaron en el total desamparo a causa de éste fenómeno que cada día se

---

27 PNUD /Ministerio de Gobernación. **Ob. Cit.** Pág. 34.



incrementa sin que las autoridades encargadas de velar por la seguridad de estas personas lo prioricen, además de ello no se han esclarecido los hechos perpetrados por la delincuencia realizados hacia este sector, mucho menos individualizar los casos de cada piloto asesinado, son muy pocos los avances que se han hecho. Lo preocupante ahora, es que este fenómeno de muertes por profesiones se está trasladando al sector de los comerciantes o también llamados tenderos, quienes se colocan en el 2010 en el segundo lugar con 17 víctimas menos que los pilotos, reportando al 2010, 113 víctimas, 43 más que el 2009.”<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Grupo de apoyo mutuo. **Resumen ejecutivo del informe sobre situación de derechos humanos en Guatemala y hechos de violencia al mes de diciembre de 2010.** Pág. 8. Ver anexo, cuadro 1.



## CAPÍTULO III

### **3. Autoridades encargadas de brindar seguridad a los usuarios, pilotos, ayudantes y empresarios del transporte público de personas**

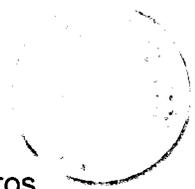
Las pandillas tienen varios sectores de la capital donde se cobran el impuesto de circulación a los pilotos del transporte urbano y una de las zonas con más índices de violencia son la zona 6 de Mixco, que abarca las colonias El Milagro, Esperanza, lo de Bran, Florida y Carolingia; de la zona 18 las colonias, Maya, Limonada, Kennedy, el Paraíso, etc.

Según el informe de fortalecimiento institucional de la Policía Nacional Civil –FORPOL– (2008), criminalidad y violencia en Guatemala, análisis y recomendaciones bajo una perspectiva de género. “Se registran más de 60 bandas asaltantes de buses, donde los atracos alcanzan los 200 diarios, este se ha vuelto un problema de suma importancia ya que la violencia se ha salido de control, se ha determinado que todas las rutas que realizan las unidades del transporte colectivo de personas son peligrosas y que han sido asaltadas juntamente con varios hechos de violencia, esto se debe a que estas bandas que se dedican a realizar este tipo de delitos, se encuentran bien organizados.”<sup>29</sup>

Los esfuerzos que realizan las autoridades sobre la seguridad dentro de las unidades del transporte colectivo de personas son insuficientes, debido a que todos los hechos

---

<sup>29</sup> Ibid. Pág. 34.



delictivos que se cometen dentro de los buses van en aumento donde los pandilleros actúan con absoluta impunidad.

Las autoridades encaradas de brindar seguridad a la ciudadanía guatemalteca son:

### **3.1 Policía Nacional Civil**

La Policía Nacional Civil es el cuerpo de seguridad que se encuentra bajo la Dirección del Ministerio de Gobernación, y a través del acuerdo sobre el fortalecimiento del Poder Civil y Función del Ejército en una Sociedad Democrática (AFPC), acuerdo que trata una serie de compromisos en materia de seguridad.

Según el acuerdo sobre el fortalecimiento del Poder Civil y Función del Ejército en una Sociedad Democrática, la Policía Nacional Civil debe estar jerárquicamente estructurada, dotada de recursos suficientes, donde cuentan con departamentos especializados y donde el carácter multiétnico y pluricultural de Guatemala siempre debe de estar presente.

La Policía es grupo de seguridad por medio del cual se hacen cumplir las disposiciones públicas en una ciudad o Estado. Su carácter puede ser preventivo.

#### **a) Definición**

La palabra Policía deriva del idioma francés y data del siglo XVIII. De una manera

indirecta deriva del latín politia.

“Policía es una fuerza de seguridad encargada de velar por el mantenimiento del orden público y la seguridad de los ciudadanos y sometida a las orden de las autoridades políticas.”<sup>30</sup>

La Policía Nacional Civil es una institución indispensable para que el Estado cumpla con el mandato constitucional de garantizar la seguridad apegada estrictamente al respeto de los Derechos Humanos, cumpliendo con su misión principal de proteger la vida, la integridad física, la seguridad de las personas y sus bienes, el libre ejercicio de sus libertades, así como la seguridad pública.

La Ley de la Policía Nacional Civil, Decreto Número 11-97 del Congreso de la República de Guatemala, regula en su Artículo dos que: “La Policía Nacional Civil es una institución profesional armada, ajena a toda actividad política. Su organización es de naturaleza jerárquica y su funcionamiento se rige por la más estricta disciplina. La Policía Nacional Civil ejerce sus funciones durante veinticuatro horas al día en todo el territorio de la república. Para efectos de su operatividad estará dividida en distritos y su número y demarcación serán fijados por su Dirección General. Está integrada por los miembros de la carrera policial y de la carrera administrativa.

En el reclutamiento selección, capacitación y despliegue de su personal debe tenerse presente el carácter multiétnico, pluricultural y multilingüe de Guatemala”.

---

<sup>30</sup>Celery, Jorge Ernesto. **Manual práctico del policía**. Pág. 1.



## **b) Historia**

Durante la historia de Guatemala han surgido varios cuerpos de seguridad, en el tiempo del conflicto armado interno de Guatemala durante los años 70, existía la Policía Judicial donde su función era reprimir a opositores y desde los años 80 nace junto a esta Policía Judicial, la Policía Nacional que era la encargada del Orden Público.

El año de 1996 se da la firma de la Paz donde la Policía Nacional cesó las operaciones y es aquí donde surge la Policía Nacional Civil.

### **Despliegue territorial**

Se inicio en el año de 1997, logro cubrir los veintidós departamentos de Guatemala en agosto del año de 1999.

Actualmente se han desplegado:

1. Seis jefaturas de distrito;
2. Veintisiete Comisarías;
3. Ciento veintisiete Comisarías;
4. Ciento veintisiete Estaciones;
5. Trescientos cuarenta y tres Subestaciones; y
6. Ocho unidades móviles llamados Serenazgos, que se desplazan en puntos críticos de la ciudad capital.

### **c) Funciones**

La Ley de la Policía Nacional Civil, Decreto Número 11-97 del Congreso de la República de Guatemala, regula en su Artículo 10 las funciones: "Para el cumplimiento de su misión, la Policía Nacional Civil desempeñara las siguientes funciones:

1. Por iniciativa propia, por denuncia o por orden del Ministerio Público:

a) Investigar los hechos punibles perseguibles de oficio e impedir que estos sean llevados a consecuencias ulteriores;

b) Reunir los elementos de investigación útiles para dar base a la acusación en proceso penal;

2. Auxiliar y proteger a las personas y velar por la conservación y custodia de los bienes que se encuentren en situación de peligro por cualquier causa.

3. Mantener y restablecer, en su caso el orden y la seguridad pública.

4. Prevenir la comisión de hechos delictivos, e impedir que estos sean llevados a consecuencia ulteriores.

5. Aprender a las personas por orden judicial o en los caso de flagrante delito y ponerlas a disposición de las autoridades competentes dentro del plazo legal.

6. Captar, recibir y analizar cuantos datos tengan interés para la seguridad pública, estudiar, planificar y ejecutar métodos y técnicas de prevención y combate de la delincuencia y requerir directamente a los señores jueces, en caso de extrema urgencia, la realización de actos jurisdiccionales con noticia inmediata al Ministerio Público.
7. Colaborar con los servicios de protección civil en los caso de grave riesgo, catástrofes y calamidad pública en los términos establecidos en la ley.
8. Vigilar e inspeccionar el cumplimiento de las leyes y disposiciones generales, ejecutando las órdenes que reciba de las autoridades en el ámbito de sus respectivas competencias.
9. Prevenir, investigar y perseguir los delitos tipificados en las leyes vigentes del país.
10. Colaborar y prestar auxilio a las fuerzas de seguridad civil de otros países, conforme a lo establecido en los Tratados o Acuerdos Internacionales de los que Guatemala sea parte o haya suscrito.
11. Controlar a las empresas y entidades que presten servicios privados de seguridad, registrar, autorizar y controlar su personal, medios y actuaciones.
12. Coordinar y regular todo lo relativo a las obligaciones del departamento de tránsito, establecidas en la ley de la materia.

13. Organizar y mantener en todo el territorio nacional el archivo de identificación personal y antecedentes policíacos.

14. Atender los requerimientos que, dentro de los límites legales, reciban del Organismo Judicial, Ministerio Público y demás entidades competentes.

15. Promover la responsabilidad y participación de la población en la lucha contra la delincuencia.

16. Las demás que le asigna la ley.”

#### **d) Principios básicos**

La Ley de la Policía Nacional Civil, Decreto Número 11-97 del Congreso de la República de Guatemala, regula en su Artículo 12: “Son los principios básicos de actuación de los miembros de la Policía Nacional Civil los siguientes:

1. Adecuación al ordenamiento jurídico:

a) Ejercer su función con absoluto respeto a la Constitución Política de la República de Guatemala a los Derechos Humanos individuales y al ordenamiento jurídico en general.

b) Actuar con absoluta neutralidad política e imparcialidad y sin discriminación alguna, por razón de raza, religión, sexo, edad, color, idioma, origen, nacionalidad, posición

económica, nacimiento o cualquier otra condición social u opinión.

c) Actuar con integridad y dignidad y abstenerse de todo acto de corrupción y oponerse a él resueltamente.

d) Sujetarse en su actuación profesional a los principios de jerarquía y subordinación. En ningún caso, el principio de obediencia podrá amparar órdenes que entrañen ejecución de actos que manifiestamente constituyan delito o sean contrarios a la Constitución o a las leyes.

e) Colaborar pronta y cumplidamente con la administración de justicia y auxiliarla en los términos establecidos en la ley.

## 2. Relaciones con la comunidad:

a) Evitar en el ejercicio de su actuación profesional cualquier práctica abusiva, arbitraria o discriminatoria.

b) Observar en todo momento un trato correcto y esmerado en sus relaciones con la población a la que auxiliaran y protegerán siempre que las circunstancias lo aconsejen o fueren requeridos para ello informándola acerca de las causas y finalidades de su intervención.

c) Actuar en el ejercicio de sus funciones, con la decisión necesaria y sin demora,



cuando de ello dependa evitar un daño grave, inmediato e irreparable, rigiéndose al hacerlo por los principios de congruencia, oportunidad y proporcionalidad en la utilización de los medios a su alcance.

### 3. Tratamiento de los detenidos:

a) Identificarse debidamente como miembro de la Policía Nacional Civil en el momento de efectuar una detención.

b) Velar por la vida e integridad física de las personas a quienes detuvieren o que se encuentren bajo su custodia y respetar su honor y dignidad, debiendo indicarles los motivos de su actuación.

c) Dar cumplimiento y observar con la debida diligencia los trámites, plazos y requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico, cuando se proceda a la detención de una persona.

4. Dedicación profesional: llevar a cabo sus funciones con total dedicación, debiendo intervenir siempre en defensa de la ley y de la seguridad pública.

5. Secreto profesional: guardar riguroso secreto profesional de todas las informaciones que conozcan u obtengan por razón o con ocasión del desempeño de sus funciones.

No estarán obligados a revelar las fuentes de información salvo que el ejercicio de sus funciones o las disposiciones de la ley les impongan actuar de otra manera.”

**e) Cuerpos Especiales de la Policía Nacional Civil**

Estos se encuentran encargados a distintos rubros de la seguridad:

1. Grupo de Acción Rápida (GAR): este cuerpo se encarga en casos donde el orden público se ve alterado ya sea por manifestantes que se salen de control o cuando ciertos grupos sociales impiden con medidas violentas la libertad de locomoción.

2. Comando Anti-Secuestros (CAS): este cuerpo está especializado en realizar rescates en caso de secuestro y realizar las capturas de secuestradores o en casos extremos están autorizados para eliminarlos.

3. Fuerzas Especiales Policiales: este cuerpo de Policía es el equivalente de las Fuerzas S.W.A.T. de Estados Unidos, tienen la misma función.

4. S.W.A.T. son las siglas de SpecialWeapons and Tactics (Armas y tácticas especiales), y originalmente de SpecialWeaponsAttackTeam (Equipo de ataque y Armas especiales). El término S.W.A.T. hace referencia a las unidades especializadas en intervenciones peligrosas de diversos cuerpos policiales de Estados Unidos.

5. Servicio de Análisis e Información Antinarcóticos (SAIA): este cuerpo se encarga de entrar y desarticular asuntos relacionados con el narcotráfico.

6. Guardia de Protección Civil (GPC): la función primordial es la de proteger a la ciudadanía y velar por el orden público en las zonas de alto riesgo criminal.

**f) Obligaciones**

La Ley de la Policía Nacional Civil, Decreto Número 11-97 del Congreso de la República de Guatemala, regula en su Artículo 34 que: “Los miembros de la Policía Nacional Civil tiene las siguientes obligaciones:

1. Servir a la patria, la sociedad y a la institución con honradez, justicia, lealtad, abnegación, disciplina y ética profesional.

2. Proteger y respetar la dignidad de las personas, los Derechos Humanos, la Constitución y las Leyes de la República, cualesquiera sean las circunstancias en que hayan de cumplir con su misión.

3. Respetar y cumplir las órdenes e instrucciones emanadas de sus superiores jerárquicos, las cuales deben estar siempre ajustadas a la Constitución y a las Leyes de la República. La obediencia a una orden superior no justifica ni exime de responsabilidad en la comisión de hechos punibles.

4. Mantener en sus relaciones con el público, con sus compañeros y con sus superiores y subordinados la consideración, respeto y cortesía debidos.

5. No recibir remuneración económica, dadas o recompensas adicionales que no sean las inherentes al ejercicio de sus funciones, salvo si se trata de incentivos en cualquier lugar del territorio nacional, por necesidades del servicio, establecidos reglamentariamente.

6. Ser responsables por los actos cometidos en el ejercicio de sus funciones”.

#### **g) Prohibiciones**

La Ley de la Policía Nacional Civil, Decreto Número 11-97 del Congreso de la República de Guatemala, regula en su Artículo 35: “los miembros de la Policía Nacional Civil, por prestar un servicio público esencial, tienen prohibido:

-Declararse en huelga y/o ejecutar actos contrarios al servicio.

-Formar parte de partidos políticos y favorecer o ejecutar actividades de esta naturaleza.

-Las demás prohibiciones establecidas en otras Leyes y Reglamentos de la República”.

#### **h) Derechos**

La Ley de la Policía Nacional Civil, Decreto Número 11-97 del Congreso de la

República de Guatemala, regula en su Artículo 33 que: "Son Derechos de los miembros de la Policía Nacional Civil:

1. No ser destituidos de la institución a menos que incurran en causal de despido.
2. Tener la oportunidad de realizar estudios de especialización, cursos o materias relacionadas con el área policial, en centros universitarios o instituciones nacionales o extranjeras.
3. Ser remunerado de acuerdo a su tiempo de servicio, jerarquía, capacidad y meritos que les aseguren un nivel de vida digno para sí y su familia. Reglamentariamente se establecerán los incentivos que corresponderán por prestar servicio en determinadas regiones del territorio nacional.
4. Obtener ascensos al grado inmediato superior previo cumplimiento de los requisitos de la presente ley y el respectivo reglamento.
5. Ser dotados de los recursos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, especialmente en lo concerniente a equipo y demás apoyo logístico.
6. Recibir las prestaciones laborales y de seguridad social a que tienen derecho los servidores públicos, además, los que proporcionan la institución de conformidad con la ley.

República de Guatemala, regula en su Artículo 33 que: "Son Derechos de los miembros de la Policía Nacional Civil:

1. No ser destituidos de la institución a menos que incurran en causal de despido.
2. Tener la oportunidad de realizar estudios de especialización, cursos o materias relacionadas con el área policial, en centros universitarios o instituciones nacionales o extranjeras.
3. Ser remunerado de acuerdo a su tiempo de servicio, jerarquía, capacidad y meritos que les aseguren un nivel de vida digno para sí y su familia. Reglamentariamente se establecerán los incentivos que corresponderán por prestar servicio en determinadas regiones del territorio nacional.
4. Obtener ascensos al grado inmediato superior previo cumplimiento de los requisitos de la presente ley y el respectivo reglamento.
5. Ser dotados de los recursos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, especialmente en lo concerniente a equipo y demás apoyo logístico.
6. Recibir las prestaciones laborales y de seguridad social a que tienen derecho los servidores públicos, además, los que proporcionan la institución de conformidad con la ley.

7. Recibir el apoyo necesario para una adecuada promoción profesional, social y humana.

8. Recibir defensoría legal por la imputación de hechos que puedan resultar constitutivos de delito o falta con ocasión de fiel y estricto cumplimiento de sus funciones.

9. Recibir tratamiento adecuado para su recuperación por el tiempo que sea necesario cuando como consecuencia de un acto del servicio sufran problemas físicos, emocionales o psíquicos.

10. Recibir tratamiento adecuado para su recuperación por el tiempo que sea necesario cuando como consecuencia de un acto del servicio sufran problemas físicos, emocionales o psíquicos.

11. Inscribir a los miembros de su grupo familiar, en centros educativos y de formación públicos, en todo tiempo, cuando por las necesidades del servicio sean trasladados a cualquier lugar del territorio nacional. A este efecto ningún centro podrá negarse a cumplir esta disposición.

12. Tener acceso gratuito a los servicios de transporte público colectivo, cuando se hallen en servicio.

13. Recibir reconocimientos, distinciones y condecoraciones de conformidad con el

reglamento respectivo”.

No obstante el contenido normativo indicado abundantemente con anterioridad sobre la Policía Nacional Civil, la cantidad de efectivos es aun desproporcionada en relación a la cantidad de habitantes y la gran ola de violencia y crímenes del país.

### **3.2 Ministerio Público**

El Ministerio Público es el encargado de la averiguación o investigación previa, tendiente a establecer la existencia del acto ilícito y sus presuntos autores, para, en su caso, dar curso al planteamiento de acusación.

La Constitución Política de la República de Guatemala, regula en su Artículo 251 que: “Ministerio Público es una institución auxiliar de la administración pública y de los tribunales con funciones autónomas, cuyos fines principales son velar por el estricto cumplimiento de las leyes del país”.

Es un organismo de carácter público, donde se le atribuye la representación de los intereses de la sociedad especialmente en el ejercicio de las facultades de dirección de la investigación de los hechos que revisten los caracteres del delito, de protección a las víctimas y testigos y de titularidad y sustento de la acción penal pública.

La Ley Orgánica del Ministerio Público, Decreto Número 40-94 del Congreso de la República de Guatemala, regula en el Artículo 3 que: “El Ministerio Público actuará



independientemente, por propio impulso y en cumplimiento de las funciones que le atribuyen las leyes sin subordinación a ninguno de los Organismos del Estado ni autoridad alguna, salvo lo establecido en es esta ley.

Anualmente tendrá una partida en el presupuesto general de la nación y sus recursos los administrara de manera autónoma en función a sus propios requerimientos”.

**a. Definición**

La Ley Orgánica del Ministerio Público, Decreto número 40-94 del Congreso de la República de Guatemala, regula en el Artículo 1 lo siguiente: “El Ministerio Público es una institución con funciones autónomas, promueve la persecución penal y dirige la investigación de los delitos de acción pública; además velar por el estricto cumplimiento de las leyes del país.

En el ejercicio de esa función, el Ministerio Público perseguirá la realización de la justicia y actuará con objetividad, imparcialidad y con apego al principio de legalidad, en los términos que la ley establece”.

**b. Funciones**

La Ley Orgánica del Ministerio Público, Decreto Número 40-94 del Congreso de la República de Guatemala, regula en su Artículo 2 que: “son funciones del Ministerio Público, sin perjuicio de las que le atribuyen otras leyes, las siguientes:

1. Investigar los delitos de acción pública y promover la persecución penal ante los tribunales, según las facultades que le confieren la Constitución, las Leyes de la República y los Tratados y Convenios Internacionales.

2. Ejercer la acción civil de los casos previstos por la ley y asesorar a quien pretenda querrellarse por delitos de acción privada de conformidad con lo que establece el Código Procesal Penal.

3. Dirigir a la Policía Nacional Civil y además cuerpos de seguridad del Estado en la investigación de hechos delictivos.

4. Preservar el Estado de Derecho y el respeto a los Derechos Humanos, efectuando las diligencias necesarias ante los tribunales de justicia”.

Es decir, que al Ministerio Público le corresponde ejercer la persecución penal en los delitos de acción pública, durante la fase preparatoria, ya que, tiene la obligación de promover y dirigir la investigación y la ejecución de las resoluciones y sentencias que el tribunal dicte, todo lo cual, debe llevarlo a cabo de oficio, tal como lo establecen la Constitución Política de la República de Guatemala, el Código procesal penal, Decreto número 51-92 del Congreso de la República y por su Ley Orgánica.

O sea que, el Ministerio Público, es la institución encargada de perseguir a todas aquellas personas que en un momento determinado violan la ley penal y pone en conocimiento de los tribunales de justicia la investigación para su control inicialmente,



para luego, formular la acusación y la petición de apertura a juicio ante los tribunales de sentencia para que éstos juzguen y ejecuten lo juzgado de conformidad con el Artículo 203 de la Constitución Política de la República de Guatemala.

**c. Coordinación**

La Ley Orgánica del Ministerio Público, Decreto número 40-94 del Congreso de la República de Guatemala, regula en su Artículo 4 que: “El Presidente de la República podrá impartir instrucciones generales del Jefe del Ministerio Público para que oriente sus funciones. Las instrucciones deberán ser públicas, impartidas por escrito y debidamente fundamentadas. Si el Fiscal General la acepta, emitirá las instrucciones pertinentes, si la rechaza, comunicará públicamente su decisión al Presidente, explicando los fundamentos de su rechazo. En este último caso el Presidente podrá recurrir al Organismo Legislativo para que resuelva dentro de los quince días siguientes, mediante Acuerdo Legislativo, sobre procedencia de la petición, en cuyo caso la resolución será obligatoria para el Ministerio Público.

El Presidente de la República podrá invitar al Fiscal General para que participe en cualquier Junta de Gabinete o de los Ministros de Estado. En este supuesto el Fiscal General estará obligado a concurrir a la junta, con voz pero sin voto”.

**d. Principios**

Principio de legalidad: ya que lo rige como a cualquier órgano público, este ayuda y se

ve en la necesidad de perseguir a cada una de las conductas delictivas, como las normas que conforman el ordenamiento jurídico.

Principio de objetividad: el ejercicio de sus facultades, debe adecuarse a un criterio objetivo, velando únicamente por la debida y correcta aplicación del derecho. Como está la obligación de una adecuada investigación con igual celo no solo los antecedentes que permiten sustentar la persecución o acusación, sino también los antecedentes que permiten la debida defensa del imputado o acusado.

Principio de respeto de los actos propios: los fiscales deben respetar sus actos propios en juicio o judiciales, sus propias instrucciones fiscales y órdenes de los mandos superiores de dicha institución.

Principio de indivisibilidad: esta se aplica más a los fiscales debido a que ellos deben de actuar como un solo cuerpo. Tanto en la actuación material como en las decisiones jurídicas que adopten por seguridad jurídica.

De igual manera el Ministerio Público cuenta con una cantidad impresionante de casos por investigar que disminuye su capacidad de atención a los delitos relacionados con las unidades de transporte colectivo.

### **3.3 Ministerio de Gobernación**

El Ministerio de Gobernación es el encargado de la Política Interna de Guatemala,



donde garantiza la gobernabilidad, la seguridad de las personas y de sus bienes, como también vela por el orden público, administra cada uno de los regímenes penitenciarios y migratorios, y por ultimo organiza la participación social.

La visión del Ministerio de Gobernación es la de ser una institución eficiente y profesional, respetuosa y garante de la Constitución, Leyes y los Derechos Humanos, que logre con participación de la sociedad, la gobernabilidad del país, gozando de la confianza y credibilidad de la población.

**a. Historia**

El Ministerio de Gobernación, fue fundado el 26 de abril del año de 1839, colocado como uno de los más antiguos Ministerios de Guatemala, y fue gracias al Decreto del entonces Jefe de Estado don Mariano Rivera Paz, siendo el primer Decreto emitido desde la Independencia de la República.

En un principio, por las funciones a su cargo que realiza fue denominado Ministerio de Gobernación, Guerra, Justicia y Negocios Eclesiásticos, donde tenía un personal compuesto de un jefe de sección, tres escribientes, un archivero, un portero y dos sirvientes.

El 14 de diciembre del año de 1847, ocho años más tarde se emite un Decreto por el Ejecutivo donde por primera vez le designan atribuciones a dicho Ministerio. Algo característico de este Decreto fue que al nombre que se le había dado al Ministerio de

Gobernación, Guerra, Justicia y Negocios Eclesiásticos se le suprimió guerra; pero se le agregó todo lo relativo a la Policía e Instrucción Pública, lo del ramo de tierras, administración de correos; la construcción de teatros, caminos canales, plazas, etc. Como la custodia de los sellos, permaneciendo además lo que se refería a Justicia y Negocios Eclesiásticos.

Durante el Gobierno del General Justo Rufino Barrios periodo a la que se le conoce como el Gobierno de la Reforma, durante este período se emite un nuevo Decreto el día 9 de julio del año de 1847, donde se le confiere nuevamente el nombre de Gobernación, Justicia y Negocios Eclesiásticos.

En el año de 1852, el General Justo Rufino Barrios emite nuevamente otro Decreto en el cual se suprime la denominación de Negocios Eclesiásticos, quedando únicamente Gobernación y Justicia hasta el año de 1944.

El Decreto 766, se emite el día 10 de noviembre del año de 1920 y es aquí donde se establece la sección de justicia como una dependencia del Ministerio.

En el año de 1923 se emite el Decreto 825 por el Presidente José María Orellana, donde se detallan los negocios que tendrían a su cargo el Ministerio. Este Decreto establece que todos los asuntos que no estén expresamente detallados, pertenecerán a la secretaría que corresponda por analogía de las atribuciones, pero todos aquellos que no la tengan, pertenecerán a la de Gobernación y Justicia.

Durante el periodo del Presidente Jorge Ubico, se emitió el Decreto 1728, éste rigió hasta el año de 1944 y aquí se agregan las atribuciones relativas a vigiliias, los cementerios y autorizar el traslado de cadáveres, aprobación de estatutos y reconocimiento de la personalidad jurídica de sociedades y asociaciones que requieren tal formalidad, perteneciéndole además la dirección general de sanidad y sus dependencias, la fiscalía del gobierno y el departamento nacional de trabajo.

La Junta Revolucionaria de Gobierno emitió en el año de 1944 los Decretos 46 y 47. Es en ese entonces donde se le denomina Ministerio de Gobernación, Trabajo y Previsión Social.

El 25 de abril del año de 1945 se emite el Decreto Número 93 que crea la nueva Ley del Organismo Ejecutivo. En el año de 1997 se emite el Decreto 114-97 la Ley del Organismo Ejecutivo, donde en su Artículo 36 se le atribuyen al Ministerio de Gobernación las funciones que le corresponde actualmente.

## **b. Funciones**

La Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto Número 114-97 del Congreso de la República de Guatemala, regula en su Artículo 36 que: "Al Ministerio de Gobernación le corresponde formular las políticas, cumplir y hacer cumplir el régimen jurídico relativo al mantenimiento de la paz y el orden público, la seguridad de las personas y de sus bienes, la garantía de sus derechos, la ejecución de las ordenes y resoluciones judiciales, el régimen migratorio y refrendar los nombramientos de los Ministerios de

Estado incluyendo el de quien lo suceda en el cargo; para ello, tiene a su cargo las siguientes funciones:

1. Compilar y publicar ordenadamente los códigos, leyes y reglamentos de la República.
2. Aprobar los estatutos de las fundaciones, y otras formas de asociación, que requieran por ley tal formalidad, y otorgar y reconocer la personalidad jurídica de las mismas.
3. Ejercer la vigilancia y supervisión de los montes de piedad, rifas y loterías, salvo lo dispuesto por leyes específicas.
4. Administrar descentralizadamente los registros y sistemas de documentación de identidad ciudadana, bajo su jurisdicción.
5. Dar cumplimiento a las resoluciones emanadas de los Tribunales de Justicia en lo que le compete.
6. Prestar el servicio de notariado del Estado a través del Escribano de Cámara y de Gobierno.
7. Atender lo relativo a la impresión de publicaciones de carácter oficial.

8. Velar por la eficiente administración de los registros públicos sometidos a su jurisdicción.

9. Representar, en el seno de la administración pública, al Presidente de la República y coordinar sus relaciones con los gobernadores departamentales.

10. Formular y ejecutar, dentro del marco de la ley, la política que en materia migratoria debe seguirse en el país.

11. Administrar el registro, control y documentación de los movimientos migratorios.

12. Controlar, conforme a la ley, el registro de las armas de fuego en circulación y la identificación de sus propietarios.

13. Elaborar y aplicar planes de seguridad pública y encargarse de todo lo relativo al mantenimiento del orden público y a la seguridad de las personas y de sus bienes.

14. Conducir los cuerpos de seguridad pública del Gobierno.

15. Proponer los anteproyectos, para reglamentación de los servicios privados de seguridad.

16. Elaborar y aplicar las políticas de inteligencia civil, y recabar y analizar información para combatir el crimen organizado y la delincuencia común dentro del marco de la ley.

17. Administrar el Régimen Penitenciario del país, salvo aquello asignado a otros Órganos del Estado”.

**b. Objetivos institucionales**

1. Asegura los recursos humanos y técnicos para contribuir en su área de acción, a garantizar la seguridad, el orden interno, la preservación de los bienes públicos y privados, el pleno respeto a los Derechos Humanos amparados en la Constitución Política de la República de Guatemala, mancomunado todo ello, con la seguridad del Estado y sus instituciones.

2. Formula las políticas, cumplir y hacer cumplir el régimen jurídico relativo al mantenimiento de la seguridad y orden público, la seguridad de las personas y sus bienes, la garantía de sus derechos y ejecución de las órdenes y resoluciones judiciales.

3. Ser el conducto entre la Presidencia de la República y las Gobernaciones Departamentales, las cuales, entre otros, tiene por objeto la coordinación intra y extra sectorial a nivel departamental para propiciar el desarrollo integral del país; en el plano de la administración política de los departamentos.

4. Administrar el control migratorio a cargo de la dirección general de migración.

5. Administrar la impresión de folletos, libros, papelería, etc., para todas las dependencias del Estado; códigos, reglamentos y leyes, función que ejecuta la Tipografía Nacional, informando de las diferentes actividades del gobierno a través del Diario de Centro América.

**c. Objetivos estratégicos**

- Combate frontal al crimen organizado y a la delincuencia común.
- Fortalecer la institucionalidad de las actuales y futuras dependencias del Ministerio de Gobernación.
- Modernización y profesionalización del Ministerio de Gobernación y sus Direcciones.
- Mejorar y sistematizar los procedimientos operativos para incrementar la efectividad de las operaciones.
- Optimizar los recursos materiales, humanos y financieros asignados a las dependencias del Ministerio.
- Proveer de capacidades tecnológicas de información, logística y apoyo para el fiel cumplimiento de la misión del Ministerio y sus Direcciones.
- Lograr una administración eficiente, eficaz y con transparencia.

**d. Objetivos tácticos**

**Recurso Humano**

- Establecer las condiciones necesarias, para alcanzar el fortalecimiento pleno y efectivo de la Academia de la Policía Nacional Civil y que su formación se base en



principios, valores y mística en el servicio y así dignificar a los agentes en el cumplimiento de su deber.

- Revisar el programa de reconocimiento al merito y al logro institucional e individual del Ministerio.
- Establecer un sistema de cultura organizacional de servicio a la población.
- Fortalecer la Institucionalidad de las Direcciones.
- Inteligencia
- Crear la Dirección General de Inteligencia Civil y que se integre a la comunidad de inteligencia del país.
- Generar inteligencia estratégica en relación al crimen organizado, narcotráfico, delincuencia juvenil, tráfico de armas y otras amenazas que existen en nuestro país.
- Que la unidad sea investigativa y de análisis y no operativa.
- Fortalecer el intercambio de información con países involucrados en el combate de narcotráfico, ilegales, depredación de recursos naturales, maras, robo de vehículos y secuestros.

## Operaciones

- Desarrollar un plan continuo de seguridad para el combate frontal de la delincuencia y crimen organizado coordinado interinstitucionalmente.
- Involucrar a las autoridades de Justicia y a la Sociedad.
- Reactivar todas las unidades operativas de la Subdirección General de Operaciones (SAIA – FEP – SIC – POLITUR – POLICOM – SFF – SIP).

- 
- Crear el Gabinete Operativo para Coordinar con Instituciones de Justicia y Seguridad, para dar seguimiento a los programas y proyectos de seguridad.
  - Desarrollar equipos de contingencia para la reacción inmediata en casos críticos de seguridad.
  - Focalizar áreas de mayor incidencia delincriminal.

### Logística

- Optimización de la administración presupuestaria a través de análisis financieros.
- Optimización de los procesos de compra, almacenamiento, distribución e inspección de los recursos para su aprovechamiento.
- Agilizar con las agencias de cooperación internacional todos los proyectos ayudas y donaciones según respondan a las necesidades del Ministerio.
- Mejorar la infraestructura de las dependencias que integran al Ministerio.
- Apoyo Comunitario
- Lograr la participación ciudadana con la finalidad de que la población aporte elementos para el combate contra las amenazas existentes.
- Desarrollo de las Policías Municipales.
- Involucrar a los grupos de Sociedad Civil para que aporten soluciones competentes a seguridad.
- Fortalecer a los Gobernadores Departamentales para que desarrollen los Consejos de Seguridad en las localidades.
- Fortalecer los Consejos de Desarrollo en área de seguridad.

## **e. Dependencias**

El Ministerio de Gobernación tiene como dependencia a:

- a. Dirección general de migración
- b. Dirección General del Sistema Penitenciario.
- c. Escribanía de Cámara de Gobierno y Sección de Tierras
- d. Escribanía de Cámara y de Gobierno
- e. Sección de tierras
- f. Tipografía Nacional
- g. Diario de Centroamérica
- h. Policía Nacional Civil

### **3.4 División Estratégica de Investigación Criminal DEIC**

Es utilizada para Documentar, registrar y proporcionar información de índole delincencial y de sus investigaciones al subdirector General de Investigación Criminal, entre otros, identificar focos de corrupción y ligamentos entre los agentes y el crimen organizado o narcotráfico.

La División Estratégica de Investigación Criminal DEIC, en una sección de la Policía Nacional Civil, ésta ha operado con diversos nombres a través de su historia en los últimos 30 años: policía judicial y mas recientemente SIC, y pese a esa continua



últimos 30 años: policía judicial y mas recientemente SIC, y pese a esa continua depuración y restauración, sus miembros han sido señalados de integrar escuadrones de la muerte y tener nexos con el crimen organizado.

## CAPÍTULO IV

### **4. Medidas que debe aplicar el Gobierno de Guatemala para contrarrestar la falta de seguridad que proporcionan a los usuarios, pilotos, ayudantes y transportistas**

Cuando se toca el tema de inseguridad de inmediato aparecen los términos mencionados como factores criminógenos tales como la pobreza, desempleo y desintegración familiar y es razonable pensar esto en general, pero al ahondar en la materia menos sociológica, el resultado es que hay otras causas que deberían ser consideradas por los gobiernos y la misma sociedad.

Otro factor determinante para la falta de seguridad y la delincuencia en general es la guerra interna que vivió Guatemala, este es uno de los factores de esta problemática debido a que el país se acostumbro a vivir en la violencia y al manejo de armas legales e ilegales.

La violencia delincencial se define como: "toda forma de conducta individual u organizada que rompe las reglas sociales establecidas para vivir en grupo."<sup>31</sup>

La violencia debería ya en la actualidad ser un termino que debería estar desterrado por ser una sociedad civilizada, sin embargo aun sigue actuando entre nosotros como si

---

<sup>31</sup> Cabanellas. **Ob. Cit.** Pág. 458.



fuera el único medio, por el cual unos pocos hacen oír su voz, mientras que la mayoría que es perjudicada ha de seguir aguantando.

El temor de la población guatemalteca es generalizado y eso es notorio, al escuchar las noticias y verificar las estadísticas de cuanto ha aumentado la violencia en Guatemala, resultados que dejan a toda la población atemorizada.

El autor Francisco Sagone determina que: “el 79% de la población guatemalteca hace uso del transporte colectivo de personas, de lo cual los pandilleros delincuentes hacen un escenario de temor y violencia, al abordar un bus.”<sup>32</sup>

Al escuchar las noticias o ver los encabezados de los diferentes medios de comunicación escritos, es de esperarse que se menciona sobre asaltos, o asesinatos a chóferes, ayudantes o pasajeros, o bien otros tipos de hechos delictivos cometidos dentro de los buses.

Los múltiples asaltos a buses y asesinatos a pilotos de los mismos así como cualquier hecho delictivo, tiene de rodillas a la población guatemalteca que, día a día tiene que enfrentar esta triste realidad.

Las autoridades guatemaltecas han hecho varios intentos para contrarrestar la ola de violencia que asecha a las unidades del transporte colectivo de personas, pero

---

32 Ob. Cit. Pág. 46

lamentablemente cada una ha sido un verdadero fracaso y cada día más se incrementan estos hechos atroces que atemorizan a la sociedad en general.

Los asaltos en autobuses, la muerte de pilotos y las extorsiones son un fenómeno relativamente nuevo, debido al famosísimo delito de extorsión pues es la causa de mayor muertes de pilotos y ayudantes de transporte colectivo en la ciudad últimamente, esta situación afecta tanto a ese gremio como también a la misma sociedad en general que por necesidad tiene que hacer uso de este servicio debido a sus labores o estudios, un agravante de este delito es la corrupción en la policía pues se han convertido en cómplices y ha propiciado más delincuencia en el país.

“Ligado a las muertes de pilotos de transporte colectivo se encuentran los asaltos a los buses que se presentan, de tal forma que en los diferentes hechos delictivos que ocurren en las unidades de transporte se da muerte a más de una persona, el 2011 cierra con un total de 116 víctimas, de las cuales 39 fueron mortales y 77 resultaron heridas.”<sup>33</sup>. Ver anexo: Cuadro 3.

Los delincuentes que en la mayoría de casos también forman parte de pandillas operan con toda impunidad en cualquier lugar del país por lo que fácilmente realizan uno y otro atraco a las unidades del transporte colectivo de personas a diario, sin importarles la propiedad privada, integridad física e incluso hasta la propia vida de las personas que utilizan este tipo de servicio público.

---

<sup>33</sup> Grupo de Apoyo Mutuo. Informe sobre situación de derechos humanos en Guatemala y hechos de violencia al mes de diciembre 2011. Pág. 12.

La violencia rompe las reglas sociales establecidas para vivir en grupo, ya que perturba la paz social y altera el bien común de la población creando un estado de desconfianza, histeria y terror a la población debido a la conducta individual u organizada de los delincuentes.

Organizaciones sociales e institucionales estatales insistieron que es necesario fortalecer los procesos de investigación policial, no solo para combatir la violencia y los hechos criminales en los buses urbanos, sino para atender otros requerimientos de seguridad en Guatemala ya que es un deber del estado brindar seguridad a la población.

Es importante que el Ministerio de Gobernación como autoridad encargada de velar por la seguridad del país realice de inmediato planes estratégicos que ayuden a la población en general, pilotos, ayudantes y transportistas a frenar y terminar con este flagelo que tanto afecta a la sociedad.

Entre las debilidades que el Estado tiene a través del Ministerio de Gobernación que condicionan la falta de seguridad que se vive a diario dentro de las unidades del transporte colectivo de personas tenemos las siguientes:

-Falta de recursos económicos;

-Deficiencias en la administración de los recursos;

- Deficiencias en infraestructura física y tecnológica;
- Escasa cobertura territorial;
- Falta de sistemas modernos de gestión integral;
- Deficiencias en la selección del personal y falta de sistemas de carrera;
- Deficiencias en la capacitación especializada de los Fiscales, Policiales y Jueces;
- Corrupción;
- Falta de coordinación entre las autoridades;
- Leyes procesales anticuadas y formalistas;
- Excesiva carga laboral, lo que genera selectividad en el trámite de los procesos;
- Utilización de recursos procesales con fines dilatorios;
- Temor de abordar casos que involucran antiguos detentadores del poder.
- Las constantes transferencias que se realizan a otros ministerios, etc.



De acuerdo al estudio y sobre las investigaciones que se realizaron a las diferentes cooperativas del departamento de Guatemala y las entrevistas que se efectuaron y mi propia experiencia sobre los asaltos, asesinatos, extorsiones, y otros delitos en los distintos medios de transporte público, considero que las autoridades encargadas de brindar seguridad deben realizar lo siguiente:

#### **4.1 Información por parte del gremio de transportistas**

Es necesario que el gremio de transportistas se comprometa y se obligue a través de una norma legal a que suministren información necesaria a las autoridades para que se permita identificar a las maras o clicas que operan en el sector de la ruta que transitan sus unidades del transporte colectivo de personas y que denuncien en el instante de una primera amenaza de delito y así poder ligarlos a proceso.

La mayoría de los delitos de extorción, asaltos y asesinatos que ocurren en las unidades de transporte colectivos son cometidos por mareros pandilleros ya que son ellos quienes les exigen a los dueños del transporte colectivo de personas, cierta cantidad de dinero, en algunas cooperativas este impuesto de guerra lo cobran los mareros cada semana; en otras cooperativas es a diario y en otras cooperativas se las piden a los pilotos de los buses o ayudantes que dejen el dinero en lugares que ellos indican.

Según investigaciones de la Policía Nacional Civil debido a que tienen a su cargo las pesquisas sobre extorsiones y que han sufrido varios empresarios del transporte

urbano, ya se han descubierto que hay pilotos y ayudantes que podrían estar involucrados con pandilleros, por lo que es necesario que los empresarios implementen un eficiente sistema de contratación del personal que va a tener a cargo las unidades de transporte para que este fenómeno no se de.

Como forma de presión y de protesta, el transporte colectivo de personas ha hecho paro de labores, por falta de seguridad y las constantes extorsiones que sufren por parte de los pandilleros, acciones que afectan tanto a los trabajadores ya que no pueden llegar a su destino de trabajo como a los empresarios que dejan de recibir los servicios de estos en sus empresas así como también al Estado que le provoca bajas económicas y a la población en general.

Es importante que el Ministerio de Gobernación cree de urgencia nacional una comisión de investigación sobre este tipo de hechos delictivos que realizan los pandilleros, como las personas que les colaboran para contra restar este fenómeno delincuencia y brindar seguridad a la sociedad.

## **4.2 Investigaciones**

Es necesaria la realización de investigaciones exhaustivas, prontas e inmediatas para conocer el tipo de mafias que operan alrededor del transporte urbano.

Debido a que la población se encuentra con miedo por las venganzas desalmadas y sádicas que cometen los pandilleros y delincuentes, es muy difícil que la población

guatemalteca proporcione información y denuncie estos delitos cometidos por estos.

Se estima que la delincuencia avanza porque las personas no tienen confianza en el sistema judicial ni penitenciario. La población seguro denunciara cada vez que es víctima de un delito y llegaría a un tribunal a rendir su declaración siempre y cuando ésta persona cumpla su pena por el delito cometido, pero cuando se enteran que hay demasiada corrupción y que incluso existen algunos jueces a cambio de dinero los dejan en libertad, la población en general deja de creer en el sistema y por ende a denunciar, por temor a las represalias que puedan existir.

Es por ello que es importante que el Ministerio de Gobernación nombre una comisión de agentes encubiertos que ayuden a la investigación para poder detectar a las maras, y grupos delincuenciales de este tipo para su ubicación, identificación y así poder ligarlos a proceso y que se pueda aplicar justicia y paguen por los hechos delictivos cometidos.

El incremento de los ataques contra pilotos de buses provoca temor en general y la inseguridad se adueña de la sociedad pero con medidas cosméticas no se soluciona el problema, cuando se trata de seguridad no debe improvisarse; el resultado de la irresponsabilidad y falta de acción de las instituciones que deben de proteger a la sociedad lo paga la población que por necesidad debe de utilizar este servicio debido a sus escasos recursos económicos.

Es obvio que los delincuentes tienen rostros conocidos para los pilotos y hasta para la

gente de las colonias por que en el momento de cometer sus delitos son vistos ya que por la falta de persecución policial los hace tener seguridad de que no los denunciaran o bien si lo hacen, difícilmente les probarían los hechos y sabiendo que el miedo es un factor a su favor porque temen a las venganzas o represalias lo los delincuentes y que difícilmente colaborarían con las autoridades en las investigaciones.

### **4.3 Rastreo de llamadas**

Este tema se refiere a los delitos de extorsión y secuestro porque es a través de este medio que cobran las cantidades de dinero. Sobre este tema la Policía Nacional Civil dice que es muy difícil el rastreo de las llamadas porque son efectuadas desde celulares robados y que no se tiene el control de los aparatos que han sido robados.

Y sobre las personas que recogen el llamado impuesto, la mayoría de veces son vendedores o menores de edad a quienes los amenazan para que recojan el dinero de la extorsión por única vez ya que la siguiente vez encontrarán una nueva víctima para que les ayude con el cobro y así cometen una serie de delitos continuos por el de las extorsiones.

Existen diversas opiniones que describen que la población guatemalteca se encuentran totalmente desprotegida y al total acecho de los pandilleros y delincuentes en general.

La versión oficial publicada en los diarios de comunicación nacional es que las maras,

especialmente la mara 18 y la salvatrucha extorsionan a los conductores y aquellos que no pagan sufren consecuencias graves del no cumplimiento pero se cree que existen mas grupos que se dedican a estos delitos y que también incluyen autoridades policíacas.

Las autoridades encargadas de la seguridad de la población deben de trabajar conjuntamente con las empresas telefónicas que prestan el servicio en Guatemala, para poder rastrear, ubicar y grabar las llamadas que se denuncien en referencia a extorsiones.

#### **4.4 Impulso de leyes**

Es necesario el impulso de leyes en materia de seguridad para respaldar el trabajo efectuado en contra de los atracos cometidos al servicio del transporte colectivo.

Considero que los pandilleros delincuentes han llegado a un punto, en el cual no tienen ningún temor ni respeto por las autoridades.

Razón por la cual es importante que los diputados impulsen penas severas a los delincuentes que cometen hechos delictivos dentro de las unidades del transporte colectivo de personas como un delito social y grave.

Son aterradoras las formas en que son cometidos los múltiples hechos delictivos que de los pandilleros delincuentes dentro de las unidades del transporte colectivo, donde los usuarios, pilotos y ayudantes quedan en manos de estos delincuentes.

Es necesario hacer un llamado a los Diputados al Congreso de la República a que aprueben de urgencia nacional la propuesta de Ley 4306, Ley de Registro Móvil para la prevención del robo de celulares y la extorsión, para erradicar esta problemática que día con día enluta a familias y además de ello afecta a la población en general.

#### **4.5 Corrupción**

Es necesario realizar una investigación dentro de las mismas instituciones encargadas de impartir justicia y seguridad y sancionar severamente a las autoridades cómplices de los atracos a los buses, sean quienes sean estos, ya que la justicia es igual para todos sin excepción alguna.

Debido a que la violencia se ha salido de control, no cabe duda que haya algunas pandillas que cuentan con el respaldo de algunos de los agentes de la Policía Nacional Civil o de algún otro órgano de justicia y por el cual pasan delinquiendo libremente en la sociedad porque saben o creen que son intocables y que tienen el poder por sus aliados en el sistema de seguridad o justicia.

Los agentes y los Comisarios de la Policía Nacional Civil, cada determinado tiempo son trasladados a diferentes comisarías, pero eso no es suficiente, es importante que el Ministerio de Gobernación nombre una comisión exclusiva en donde investiguen a grupos determinados de cada una de las comisarias para determinar si estos no están involucrados en estos delitos y así poder abrirles un proceso por complicidad, según sea el caso, pero además de esto se debería identificar cual es la razón por la cual los

agentes se involucran en los hechos delictivos a pesar de saber que su deber es cumplir con la ley.

El esfuerzo policial ha sido insuficiente para frenar los delitos cometidos en el transporte de personas y mas cuando la delincuencia parece tener una máquina clonadora para producir nuevos elementos delincuenciales que cada vez vuelven más inseguras las unidades del transporte colectivo de personas y mas aun cuando los factores económicos de cada persona son bastante limitados que por obtener mas ingresos y sin mayor trabajo son involucrados en estos grupos delincuenciales por su vulnerabilidad. Y lo mas grabe de la situación es que se han desarticulado bandas de ex agentes involucrados en una serie de delitos entre ellos extorciones, robos, secuestros, etc.

Por lo que es necesario que el Estado cumpla con su mandato constitucional de prestar seguridad y justicia a la sociedad y establezca los métodos necesarios para que este fenómeno de corrupción deje de imperar y rondar las instituciones que deben prestar seguridad y justicia.

#### **4.6 Asesinato a pilotos**

El Gobierno a través de sus instituciones de seguridad debe de realizar investigaciones a fondo para esclarecer las muertes ocurridas en las unidades del transporte colectivo de personas para identificar las bandas y poder desmantelarlas ya que el transporte colectivo se a convertido en lugar de total impunidad en el cual se puede delinquir a

toda hora en cualquier lugar y sin importar que estos hechos en la mayoría de ocasiones ocurren en presencia de niños, convirtiendo a todos los que están a bordo del transporte en víctimas.

Es obvio que para poder reducir el índice de criminalidad dentro de las unidades del transporte colectivo de personas, se debe de trabajar arduamente y cambiar constantemente la estrategia a implementar, pero es importante que las autoridades realicen investigaciones mas profundas para esclarecer las muertes ocurridas a diario de pilotos, usuarios y ayudantes dentro de los buses.

Se ha implementado el proyecto bus seguro, con el objeto de frenar la ola de violencia que afecta el transporte colectivo, en el que participan más de mil agentes y subinspectores de la Policía Nacional Civil, sin que este rindiera sus frutos esperados, debido a la ola de violencia que impera en nuestro país.

Es increíble que el crimen organizado tenga un mejor orden operativo que Policía Nacional Civil y el Ejército, según se ha visto en la información que presentan en los medios de comunicación las instituciones encargadas de la seguridad.

La Policía Nacional Civil, ha explicado que es imposible colocar a uno o dos elementos policiacos en cada bus debido a la falta de personal que se tiene y es evidente que la policía no cuenta ni con la cuarta parte del total de la población por lo que como pretenden brindar así la seguridad necesaria a la sociedad, desafortunadamente Guatemala no cuenta con un nivel económico en el cual se pueda implementar un

suficiente cuerpo de seguridad y tampoco las empresa de transporte son tan fructíferas como para poder implementar un sistema de seguridad privada.

Aunque considero que no es esa la solución viable a este problema, sino que es mejor apostarle a la prevención e investigación criminal profunda a cada una de los grupos que están cometiendo estos delitos así como a los cómplices que pueda haber.

Los planes de gobierno, que se han mencionado son:

a) Asignar elementos de la Policía Nacional Civil y del Ejercito a los buses, (esto siempre ha sido un fracaso debido a que no hay demasiados elementos, tanto de la Policía como del Ejercito como para que cubran, por lo menos dos oficiales en cada unidad del transporte colectivo de personas).

b) Miembros de la Policía Nacional Civil, trataron de recabar información dentro de las cooperativas de transporte urbano, tratando de obtener información y determinar de dónde provienen las extorsiones. (esto no se dio, debido a que algunos empresarios dueños de transporte colectivo de personas, no colaboran por medio o por que también se encuentran implicados en dichas extorsiones).

c) Bus seguro, donde colocaron agentes de la Policía Nacional Civil, dentro de las unidades del transporte, y colocar oficiales en patrullas y motos. (fue un rotundo fracaso, debido a que los agentes de la Policía Nacional Civil no eran suficientes para cubrir todas las unidades).

d) La Policía Nacional Civil y los miembros del Ejército, se encontraban en paradas determinadas, para bajar a los pasajeros barones y registrarles sus pertenencias para verificar si tenían armas.

Se han tomado varias estrategias de seguridad ciudadana, donde todas han fracasado, debido a que las autoridades no han cumplido con su papel y la población se ha quedado en silencio por el mismo temor.

En el periódico Prensa Libre, de fecha 13 de octubre del año 2008, se señala que: “un piloto de la ruta al Milagro, fue asesinado, donde por tres días hubo paro del transporte para esa colonia y demás colonias cercanas.”<sup>34</sup>, afectando a la población más necesitada del uso de ese medio.

En el periódico Prensa Libre, de fecha 10 de enero del año 2009, indica que: “un piloto de la ruta 203 de la colonia Ciudad Nueva, fue asesinado, tomando los demás pilotos de buses la decisión de cerrar la calle Martí, ocasionando con esto, un gran congestionamiento vehicular.”<sup>35</sup>

La situación de violencia en Guatemala, relacionada al transporte colectivo de personas es un tema al que aun no se le encuentra una solución, donde todos los intentos que las autoridades encargadas de la seguridad han realizado y han sido un verdadero

---

34 **Prensa Libre.** fecha 13 de octubre del año 2008. Pág. 2.

35 **Prensa Libre.** fecha 10 de enero del año 2009. Pág. 1.

fracaso, y no han podido encontrar una verdadera solución a tan grave problema social que afecta física, psicológica, y económica a todos.

#### **4.7 Paradas seguras y cámaras de vigilancia**

En la actualidad muchas de las paradas de autobuses son los lugares favoritos de la delincuencia en general llámese maras, grupos organizados u otros, debido a la afluencia de personas que utilizan este servicio día a día para poder llegar a su destino y que no existe seguridad en ellas, y es aun más cuando es época de pago de sueldos o bonos laborales; inseguridad que perjudica a la sociedad en general y que en muchas ocasiones hay menores de edad presenciando estos actos de delincuencia y les puede causar traumas psicológicos posteriores por el impacto.

Es necesario que se creen paradas seguras de autobuses en donde haya elementos de la Policía Nacional Civil dignos y con la entera confianza de que puedan cumplir con su obligación de brindarle la seguridad necesaria a la sociedad y el resguardo de los pasajeros, pilotos y ayudantes del transporte público, así como cámaras de vigilancia permanente para poder prevenir las acciones criminales que se puedan dar en ellas y además de ello las grabaciones que estas realicen puedan ser utilizadas como medios de prueba para poder iniciar y ligar a procesos judiciales y así poder condenar a las personas que andan delinquiendo libremente por las calles y a sus cómplices pues no tiene temor de que puedan ser identificados debido a la falta de evidencia que se proporciona.

#### **4.8 Sistema prepago**

Este sistema ha sido implementado hace poco tiempo en algunas de las rutas de transporte urbano en el cual se a podido implementar infraestructura de paradas, las cuales cuentan con un policia de seguridad de la empresa que brinda este tipo de transporte; ya no se maneja dinero en efectivo para el pago puesto que el pasajero paga es a través de una tarjeta de plástico que es recargada en alguna tienda o centro de recarga y es descontado al momento de pasarla por un sistema instalado dentro de la unidad de transporte para que pueda entrar, y el chofer de la unidad de transporte no tiene manejo ya del dinero así como también se elimino la figura de ayudante.

Sin embargo en la actualidad aun la mayoría del transporte aun siguen manipulando dinero por lo que persisten los hechos delictivos en ese tipo de transporte, poniendo en peligro a los pasajeros, por lo que es necesario implementar de urgencia el sistema prepago electrónico del pasaje en todas las unidades de transporte público para evitar mas hechos vandálicos en contra de pilotos, ayudantes y usuarios del mismo, y que estos no manejen efectivo, para que se pueda erradicar en gran medida la violencia que vive día con día este sector de la población.

#### **4.9 Vigilancia motorizada**

En la actualidad no se cuenta con algún tipo de seguridad en los buses de transporte de personas tanto como seguridad de los pasajeros así como a las mismas unidades del



transporte que puedan ayudar a disminuir los índices de hechos delictivos que en ellas se cometen.

Por lo que el Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil debe de crear una sección Motorizada Específica para el resguardo de los pilotos, ayudantes y usuarios del transporte público, que realicen recorridos constantes en cada ruta de cada transporte público para erradicar la violencia que día a día vive esta profesión y la población en general.



## CONCLUSIONES

1. El Organismo Judicial es el encargado de la administración de justicia de la población guatemalteca, sin embargo, los casos de extorsión y de inseguridad en el servicio de transporte público no han podido ser resueltos debido a las pocas pruebas que se presentan en los procesos judiciales.
2. El Ministerio Público a través de la Fiscalía de Delitos Contra la Vida es el encargado de la investigación de estos hechos delictivos, sin embargo, no ha sido efectivo en la investigación para llegar a individualizar y determinar el paradero de los responsables de la muerte de pilotos y ayudantes de las unidades del transporte colectivo público.
3. La Policía Nacional Civil no está capacitada en prevención de delitos por lo tanto no puede contrarrestar la violencia en las unidades de transporte público, y no hacen uso efectivo de los servicios de inteligencia u otro tipo de técnicas para capturar y desarticular las bandas o pandillas que cometen estos actos delictivos.
4. En la legislación guatemalteca existen normas y programas que tienen por objetivo resguardar la seguridad de la población en general, sin embargo, estos mecanismos no han podido reducir los índices de ataques a los pilotos, ayudantes y población en general que utilizan el transporte público dejando expuestos a su suerte a los usuarios de este servicio tan importante.



## RECOMENDACIONES

1. El Estado a través del Organismo Judicial debe de invertir más recursos económicos para la capacitación institucional que permitan la aplicación efectiva del ordenamiento jurídico vigente a los sindicados de los delitos de extorsión, asaltos sicariato y todo aquel que provoque inseguridad en el servicio de transporte público para poder ligarlos a proceso y así aplicar la justicia pronta y rápida.
2. El Ministerio Público con el apoyo de la Policía Nacional Civil, debe de realizar mayores esfuerzos aplicando operaciones de inteligencia para llegar a conocer el paradero e individualizar a los responsables de las extorsiones, asaltos y sicariato de pilotos ayudantes y pasajeros que utilizan las unidades del transporte colectivo.
3. El Ministerio de Gobernación debe de implementar los mecanismos necesarios para brindar la seguridad al sector de transporte público así como la creación de una unidad especial para el seguimiento e investigación efectiva de estos casos.
4. Es necesario que el Estado legisle normas de protección y seguridad para los pilotos, ayudantes y pasajeros del transporte público, y que resguarde las áreas autorizadas para el abordaje de usuarios, logrando de esta manera que se disminuya e incluso extingan los delitos de este tipo.





**ANEXOS**

100

**Cuadro 1: Muertes por profesiones al mes diciembre 2010**



PROFESION	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTALES
Pilotos	15	8	10	8	10	11	19	6	13	11	8	11	130
Comerciantes (tenderos)	11	7	7	5	9	5	20	9	6	9	13	12	113
Agricultor	5	8	4	1	5	6	1	2	6	8	13	2	61
Ayudantes de Pilotos	7	3	10	2	3	6	3	4	6	5	2	2	53
Agente de seguridad	5	7	3	4	6	4	2	2	4	4	4	5	50
Albañil	4	3	2	8	5	6	6	4	2	0	5	2	47
Policía Nacional Civil (PNC)	2	4	6	1	4	3	10	2	4	3	3	5	47
Taxista	2	4	6	3	5	6	3	4	2	1	5	2	43
Campesino	1	2	1	0	1	1	1	3	2	11	5	7	35
Moto Taxi tuc-tuc	5	4	2	7	2	3	3	1	4	0	1	0	32
Profesional Universitario	5	5	2	2	1	0	5	1	3	1	1	3	29
Empresario	3	1	3	2	1	3	5	3	1	1	2	3	28
Estudiantes secundaria	1	2	6	0	2	6	0	1	2	1	2	0	23
Mecánico	3	2	3	2	2	0	1	0	2	2	0	0	17
Estudiantes universitarios	2	0	3	0	0	1	0	4	0	1	3	0	14
Vendedor Rutero	0	0	0	0	1	0	2	7	2	0	1	0	13
Ganadero	0	4	0	1	4	0	0	1	1	1	0	0	12
Maestro/a	0	0	1	1	2	1	1	2	2	2	0	0	12
Panadero	3	1	1	0	1	0	0	0	1	0	4	1	12
Guarda espaldas	0	2	1	0	0	5	1	0	0	1	1	0	11
Guardián	0	0	0	1	0	0	0	3	3	1	1	0	9
Líder/ indígena/ comunitario	1	0	3	1	0	3	0	1	0	0	0	0	9
Carnicero	3	1	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	7
Herrero	2	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	7
Lechero	2	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	5
Militar	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	3
Ex-PNC	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Fletero	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Estudiantes primaria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros oficios	4	7	12	11	11	8	25	15	26	10	18	3	150
Se desconoce	268	178	213	175	189	160	153	142	170	216	172	188	2224
<b>TOTALES</b>	<b>354</b>	<b>256</b>	<b>299</b>	<b>235</b>	<b>265</b>	<b>238</b>	<b>264</b>	<b>221</b>	<b>264</b>	<b>292</b>	<b>265</b>	<b>247</b>	<b>3200</b>

Fuente: GAM por monitoreo en medios de comunicación.

**Cuadro 2: Muertes por profesiones durante el mes de diciembre 2011**

PROFESION	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTALES
Comerciante	14	11	13	10	7	9	16	6	10	7	10	10	123
Pilotos	9	11	8	4	11	9	9	5	8	6	4	7	91
Agricultor	3	9	7	3	5	3	7	9	8	4	6	1	65
Moto Taxi tuc-tuc	6	3	4	1	2	5	5	4	5	10	3	7	55
Agente de seguridad	2	4	3	8	3	3	5	5	4	3	7	5	52
Ayudantes de Pilotos	8	7	5	4	4	3	1	7	6	0	2	2	49
Campesino	0	0	8	6	5	2	6	5	2	7	1	5	47
Taxista	2	3	5	5	2	4	2	4	2	5	3	4	41
Albañil	2	3	5	3	3	2	3	9	3	2	1	0	36
Estudiantes secundaria	0	3	5	7	4	4	0	1	4	1	4	2	35
Policia Nacional Civil (PNC)	1	2	4	6	4	2	4	1	2	0	2	4	32
Empresario	3	4	3	3	3	4	0	1	0	1	3	3	28
Mecánico	2	3	2	1	0	1	1	1	2	5	2	4	24
Guarda espaldas	1	2	3	1	0	0	1	1	3	3	1	2	18
Maestro/a	1	5	0	1	5	0	0	2	1	1	0	2	18
Ganadero	2	0	4	2	1	0	1	0	0	3	1	2	16
Estudiantes universitarios	1	0	1	4	3	0	0	2	1	2	0	0	14
Profesional Universitario	2	2	1	2	1	1	0	1	1	2	1	0	14
Líder/ indígena/ comunitario	1	5	4	1	1	0	0	1	0	0	0	0	13
Panadero	3	1	0	2	0	0	2	0	1	2	0	0	11
Fletero	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	5	10
Guardián	0	1	2	0	1	1	1	1	0	1	1	1	10
Lechero	0	0	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0	6
Carnicero	0	1	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	5
Estudiantes primaria	2	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	5
Vendedor Ruterio	2	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	5
Militar	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	4
Ex-PNC	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3
Herrero	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	3
Otros oficios	15	17	22	13	19	18	12	21	10	8	11	2	168
Se desconoce	192	195	194	167	239	144	195	190	188	219	196	189	2308
<b>TOTALES</b>	<b>275</b>	<b>295</b>	<b>304</b>	<b>261</b>	<b>326</b>	<b>217</b>	<b>272</b>	<b>283</b>	<b>263</b>	<b>294</b>	<b>261</b>	<b>258</b>	<b>3309</b>

Fuente: GAM, área de transparencia, monitoreo en medios de comunicación.

**Cuadro 3: Muertes de pasajeros en los buses de transporte colectivo 2011**

Mes	Pasajeros Muertos				Pasajeros Heridos			
	Hombre	Mujer	Niño	Niña	Hombre	Mujer	Niño	Niña
Enero	2	1	1	0	4	5	0	0
Febrero	3	0	0	0	6	3	0	0
Marzo	0	0	0	0	4	0	0	0
Abril	1	2	0	0	3	0	1	0
Mayo	4	0	0	0	1	4	0	0
Junio	5	0	0	0	7	3	0	0
Julio	4	0	0	0	4	0	0	0
Agosto	5	1	0	0	5	1	1	0
Septiembre	2	0	0	0	3	0	0	0
Octubre	0	0	0	0	0	0	0	0
Noviembre	7	0	0	0	11	6	0	0
Diciembre	1	0	0	0	3	2	0	0
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Total de víctimas</b>	<b>116</b>							

Fuente: GAM, área de transparencia, monitoreo medios de comunicación

**Cuadro 4: Muertes por profesiones enero 2013**

<b>No</b>	<b>PROFESION</b>	<b>ENERO</b>	<b>TOTALES</b>
1	Comerciante	23	23
2	Campesino	12	12
3	Pilotos	11	11
4	Agente de seguridad	10	10
5	Moto Taxi tuc-tuc	9	9
6	Ayudantes de Pilotos	5	5
7	Albañil	4	4
8	Policía Nacional Civil (PNC)	4	4
9	Agricultor	2	2
10	Empresario	2	2
11	Maestro/a	2	2
12	Profesional Universitario	2	2
13	Taxista	2	2
14	Vendedor Ruterio	2	2
15	Estudiantes secundaria	1	1
16	Ex-PNC	1	1
17	Guarda espaldas	1	1
18	Mecánico	1	1
19	Carnicero	0	0
20	Estudiantes primaria	0	0
21	Estudiantes universitarios	0	0
22	Fletero	0	0
23	Ganadero	0	0
24	Guardián	0	0
25	Herrero	0	0
26	Lechero	0	0
27	Líder/ indígena/ comunitario	0	0
28	Militar	0	0
29	Panadero	0	0
30	Otros oficios	11	11
31	Se desconoce	220	220
	<b>TOTALES</b>	<b>325</b>	<b>325</b>

Fuente: GAM, área de transparencia, monitoreo en medios de comunicación.



## BIBLIOGRAFÍA

- BONILLO, Cristina. **Otro ataque a autobús**. Prensa Libre, fecha 13 de octubre del año 2008.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. Buenos Aires: Ed. Omeba, 1962.
- CELERY, Jorge Ernesto. **Manual práctico del policía**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Kapeluz, 2000.
- CERESER, L. **Otro ataque autobús asesina a piloto**. Prensa Libre, fecha 10 de enero del año 2009.
- ETZEL, Michael y WALTER, Bruce. **Fundamentos de Marketing**. (s.l.i.): (s.e), 2004.
- GONZÁLEZ BLANCO, Alberto. **Delitos sexuales en la doctrina y en el derecho positivo mexicano**. México: Ed. Porrúa, 1974.
- GRISANTI AVELEDO, Hernando. **Lecciones de derecho penal**. Quinta edición, Caracas, Venezuela: Ed. Central, 1987.
- Grupo de Apoyo Mutuo. **Informe sobre situación de derechos humanos en Guatemala y hechos de violencia al mes de diciembre 2011**. Guatemala: (s.e), 2010.
- Grupo de Apoyo Mutuo. **Informe sobre situación de derechos humanos en Guatemala y hechos de violencia al mes de diciembre 2011**. Guatemala: (s.e), 2011.
- <http://definicion.de/usuario/>. (Guatemala: 31 de octubre de 2012).
- <http://transporteinternacional.blogspot.com/2006/09/historia-del-transporte.html>. (Guatemala: 31 de octubre de 2012).

<http://www.muniguate.com/index.php/emetra/63-operativos/5790-revisionbusesytax>. (Guatemala 5 de noviembre de 2012)

<http://www.pacosagone.com/thesis/pages/autobus.htm>. (Guatemala: 31 de octubre de 2012)

<http://www.psicologia-online.com/infantil/maltrato.shtml>. (Guatemala: 31 de octubre de 2012).

[http://www.un.org/esa/dsd/dsd\\_aofw\\_ni/ni\\_pdfs/NationalReports/guatemala/transport.pdf](http://www.un.org/esa/dsd/dsd_aofw_ni/ni_pdfs/NationalReports/guatemala/transport.pdf). (Guatemala: 31 de octubre de 2012).

<http://www.wordreference.com/es/translation.asp?tranword=transit> (Guatemala 1 de mayo 2013)

MATZAR REYNOSO, Victor Manuel. **Garantizar el cumplimiento del pago de la indemnización asegurada a favor de los usuarios del transporte extra urbano al momento de ocurrir un accidente de tránsito.** Guatemala, Universidad de San Carlos de Guatemala. Tesis de Licenciatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. 2008.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** 26ª Edición, Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta.

PNUD/ Ministerio de Gobernación. **El informe de fortalecimiento institucional de la Policía Nacional Civil –FORPOL–.** Guatemala: (s.e.), 2008.

RAMIREZ E., Alberto. **Preocupa la ola de extorsiones, secuestros y asesinatos de buses.** Prensa Libre, fecha 28 de noviembre del año 2008.

SAGONE CÁCERES, Francisco José. **Hacia un autobús extraurbano más seguro para Guatemala.** Guatemala: Ed. Universidad Rafael Landívar, 2000.

TOC LÓPEZ, Sandra Dominga. **Estudio sobre el delito de secuestro en la sociedad guatemalteca.** Guatemala, Universidad de San Carlos de Guatemala. Tesis de Licenciatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. 2007.

## **Legislación:**

**Constitución Política de la República de Guatemala.** Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

**Código Penal.** Decreto número 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, 1973.

**Ley de la Policía Nacional Civil,** Decreto número 11-97 del Congreso de la República de Guatemala, 1997.

**Ley del Organismo Ejecutivo,** Decreto número 114-97 del Congreso de la República de Guatemala, 1997.

**Ley General de Cooperativas,** Decreto número 82-78 del Congreso de la República de Guatemala.

**Ley Orgánica del Ministerio Público,** Decreto número 40-94 del Congreso de la República de Guatemala, 1994.