

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

**REFORMAS AL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE
SERVICIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO
COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA
ACUERDO COM-42-2009, PARA ACONDICIONAR LAS UNIDADES DE
TRANSPORTE PÚBLICO PARA EL FÁCIL ACCESO DE LAS PERSONAS CON
CAPACIDADES FÍSICAS DIFERENTES**

FREDDY ROBERTO MAZARIEGOS ARANA

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2014

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

**REFORMAS AL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE
SERVICIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO
COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA
ACUERDO COM-42-2009, PARA ACONDICIONAR LAS UNIDADES DE
TRANSPORTE PÚBLICO PARA EL FÁCIL ACCESO DE LAS PERSONAS CON
CAPACIDADES FÍSICAS DIFERENTES**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva
de la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
de la
Universidad de San Carlos de Guatemala
Por

FREDDY ROBERTO MAZARIEGOS ARANA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, noviembre de 2014

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

DECANO:	MSc.	Avidán Ortiz Orellana
VOCAL I:	Lic.	Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II:	Licda.	Rosario Gil Pérez
VOCAL III:	Lic.	Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br.	Mario Roberto Méndez Alvarez
VOCAL V:	Br.	Luis Rodolfo Aceituno Macario
SECRETARIO:	Lic.	Luis Fernando López Díaz

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Lic.	José Dolores Bor Sequen
Vocal:	Lic.	Ninfa Lidia Cruz Oliva
Secretario:	Licda.	Olga Aracely López Hernández

Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Carlos Alberto Godoy Florián
Vocal:	Lic.	Julio Cesar QuiroaHigueros
Secretario:	Licda.	Carmen Patricia Muñoz Flores

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 Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).




Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 03 de julio de 2014.

Atentamente pase al (a) Profesional, ENRIQUE FERNANDO GONZALEZ CASTILLO
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
FREDDY ROBERTO MAZARIEGOS ARANA, con carné 200717473,
 intitulado REFORMAS AL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS
DE INFLUENCIA ACUERDO COM-42-2009 PARA ACONDICIONAR LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO
PARA EL FÁCIL ACCESO DE LAS PERSONAS CON CAPACIDADES FÍSICAS DIFERENTES.

Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del
 bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título
 de tesis propuesto.

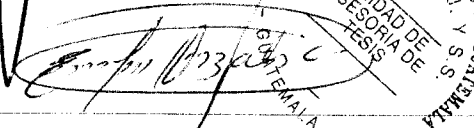
El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de
 concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y
 técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros
 estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, la conclusión discursiva, y la
 bibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará
 que no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime
 pertinentes.

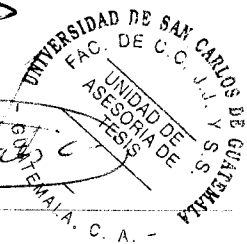
Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

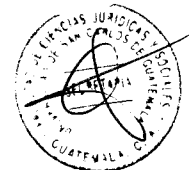

 DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

Fecha de recepción 30 JULIO 2014 1)

Asesor(a)

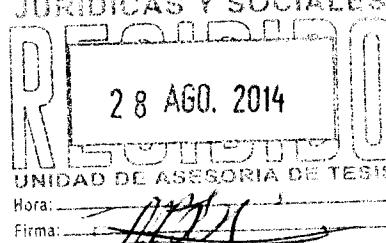

 ENRIQUE FERNANDO GONZALEZ CASTILLO
 ABOGADO Y NOTARIO





Lic. Enrique Fernando González Castillo
 Abogado y Notario
 Km. 19.5 casa 21 Villa Los Pinabetes Condominio Los Cedros San José Pínula
 Guatemala, Guatemala

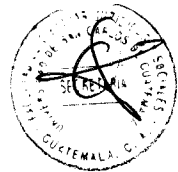
Guatemala, 27 de Julio de 2014.



Dr. Bonerge Amílcar Mejía Orellana
 Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
 Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
 Universidad de San Carlos de Guatemala

Atentamente me dirijo a usted para hacer de su conocimiento que en cumplimiento de la resolución de ese Decanato, procedí a asesorar el trabajo de Tesis del Bachiller FREDDY ROBERTO MAZARIEGOS ARANA, con número de carné 200717473, quien elaboró el trabajo de tesis intitulado: "REFORMAS AL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA ACUERDO COM-42-2009, PARA ACONDICIONAR LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA EL FÁCIL ACCESO DE LAS PERSONAS CON CAPACIDADES FÍSICAS DIFERENTES.". Derivado del asesoramiento, se arriba a las siguientes conclusiones:

- I. **CONTENIDO CIENTÍFICO Y TÉCNICO DE LA TESIS:** El asesorado efectuó una investigación seria y conciente, sobre un tema importante que constituye una problemática social, legal y actual, apegado a la realidad. Por último emitió recomendaciones aplicables, por ser éstas posibles y legales.
- II. **METODOLOGÍA Y TÉCNICAS UTILIZADAS:** El asesorado alcanzó de manera satisfactoria los resultados previstos en su plan de investigación, lo cual se demuestra con un trabajo investigativo de contenido claro y científico, derivado de la utilización de métodos analíticos, históricos, científicos; sustentados en técnicas bibliográficas y documentales.
- III. **REDACCIÓN:** En la redacción se efectuaron algunas correcciones mínimas, a efecto de enlazar de mejor manera uno y otro tema, y depurar la semántica del contenido.
- IV. **CONTRIBUCIÓN CIENTÍFICA:** La tesis aborda un tema, respecto a la importancia que tiene la regulación de unidades de transporte público colectivo que sean capaces y adecuadas para prestar servicio a las personas con capacidades físicas diferentes. La contribución que se desprende de este trabajo a las ciencias jurídicas y sociales es precisamente el indicativo de los retardos con los que el usuario con capacidades físicas diferentes se encuentra al utilizar el transporte



Lic. Enrique Fernando González Castillo
Abogado y Notario
Km. 19.5 casa 21 Villa Los Pinabetes Condominio Los Cedros San José Pínula
Guatemala, Guatemala

público. Así como el señalamiento de las causas que originan ese tipo de problemas y las reformas que deben realizarse a las normas jurídicas señaladas en el trabajo de investigación.

- V. **CONCLUSION DISCURSIVA:** El resultado de la tesis es la capacitación a una problemática social por la falta de regulación legal; las conclusiones discursivas aportadas son pertinentes, pues estas no sólo son posibles sino necesarias para solventar la problemática.
- VI. **BIBLIOGRAFÍA:** La bibliografía utilizada fue la adecuada, pues tiene relación directa con el tema y la misma es contemporánea y producida por autores que gozan de amplio reconocimiento en la materia.

Por los motivos expuestos, luego de un análisis profesional e imparcial del trabajo de investigación realizado por mi asesorado, considero que el trabajo de tesis elaborado por el sustentante llena todos los presupuestos establecidos en el reglamento de mérito, principalmente en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, hago constar que no tengo ningún tipo de parentesco con mi asesorado; motivo por el cual emito dictamen FAVORABLE, a efecto de que se continúe con el tratamiento respectivo.

Sin otro particular me suscribo de usted, con muestras de mi consideración y estima.

Lic. ENRIQUE FERNANDO GONZÁLEZ CASTILLO
Asesor
Colegiado No. 6523
Teléfono: 54177283



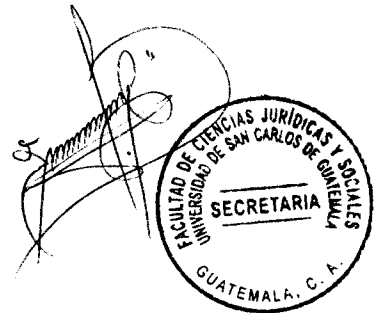
USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



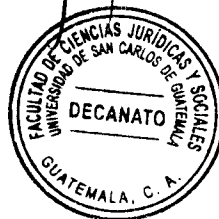
DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 15 de octubre de 2014.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante FREDDY ROBERTO MAZARIEGOS ARANA, titulado REFORMAS AL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA ACUERDO COM-42-2009 PARA ACONDICIONAR LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA EL FÁCIL ACCESO DE LAS PERSONAS CON CAPACIDADES FÍSICAS DIFERENTES. 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/srrs.



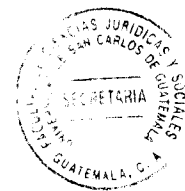
Lic. Avidán Ortiz Oxellana
DECANO



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Edificio S-7, Ciudad Universitaria Zona 12 - Guatemala, Guatemala





DEDICATORIA

A DIOS:

Por qué Él, es guía en mi vida, protector en mi camino y guardador de mis triunfos y por darme la fuerza y la sabiduría a lo largo de estos años.

A MIS PADRES:

Freddy Rubén Mazariegos Rodas y Miriam Elizabeth Arana Duarte, porque su amor fue mi apoyo y mi guía para ver realizada esta meta. Infinitas gracias por su amor y dedicación.

A MIS HERMANOS:

Lizamaría y Renatto por su inmenso cariño y apoyo para que este anhelado sueño se haga realidad. Este logro también es suyo.

A MIS ABUELOS:

Roberto Mazariegos y Elisa Rodas, Moisés Arana (QEPD) y Donata Duarte, por su amor, cuidados y sabios consejos.

A MIS TÍOS Y PRIMOS:

Por brindarme su apoyo en todo momento.

A MIS AMIGOS:

Joserro, Eldin, Willber, Alan y Silvia porque a través de los años me han demostrado el verdadero sentido de la palabra amistad.

Y en especial a Fernando, Pablo,



Mario, Vanessa, Paula, Iris, Mercedes, Laura y Jaqueline que a lo largo de estos años me han demostrado que más que amigos son hermanos, gracias por todo su apoyo.

A LOS PROFESIONALES:

Licda. Ileana Arana y Lic. Fernando González, quienes tan gentilmente me guiaron en mi trabajo de tesis. Muchas gracias.

A:

La tricentenaria **UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**, grande entre las grandes, por ser mi casa de estudios durante estos años, y prepararme profesionalmente.



PRESENTACIÓN

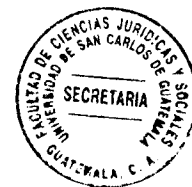
El presente trabajo de investigación aborda la situación actual del transporte público colectivo en el país. Específicamente las dificultades que afrontan las personas con capacidades físicas diferentes al utilizar este servicio y las consecuencias jurídicas que podría tener la falta de una regulación específica, del servicio de transporte público colectivo en relación a estas personas.

En esta investigación se hace especial énfasis en los derechos humanos de las personas con capacidades diferentes y la forma en que se ven afectados al utilizar el servicio de transporte público, ya que al no contar este con las condiciones necesarias para atenderlas de manera adecuada, se podrían ver afectados ciertos derechos fundamentales.

Para ahondar en el tema se hizo una explicación de los medios de transporte que han existido, la forma en que se originó este servicio en el país, así como la evolución que ha tenido el mismo a lo largo de los años en el territorio nacional.

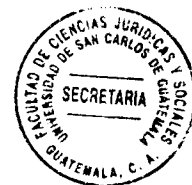
Se realizó un análisis de las diferentes circunstancias que afectan a las personas con capacidades diferentes, así como de los síndromes en que se han clasificado las diferentes condiciones que caracterizan a estas personas.

Por último se proponen determinadas reformas al reglamento respectivo, para mejorar la prestación del servicio de transporte público colectivo y así mejorar la calidad del mismo y atender de una manera adecuada y digna a las personas con capacidades diferentes.



HIPÓTESIS

El presente trabajo gira entorno a la necesidad de reformar el Reglamento Para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, acuerdo COM-42-2009, para que las unidades, que actualmente prestan el servicio de transporte público, se modifiquen de tal manera que puedan prestar un servicio digno y adecuado para que las personas con capacidades diferentes, puedan acceder y acomodarse dentro los autobuses sin mayor complicación, y así proteger sus derechos fundamentales que actualmente se ven violentados por la falta de regulación legal.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

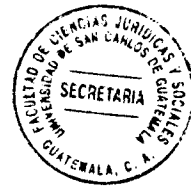
Para la comprobación de la hipótesis se utilizó el método histórico, ya que se realizó un estudio a través de los años, para comprobar si en algún momento, en el país existió algún tipo de regulación legal respecto a las personas con capacidad diferente y la forma adecuada en que se les debe prestar el servicio, extremo en el cual se llegó a notar la falta de preocupación del gobierno en dicha materia, ya que a lo largo de la historia del país nunca ha existido una norma que regule de manera específica la forma en que estas personas deben ser atendidas en dicho servicio público.

También se realizaron estudios de derecho comparado, especialmente con la legislación argentina, esto debido a que en dicho país hace más de veinte años ya se regula el transporte público en relación a las personas con capacidades diferentes. Lo que demuestra el atraso que existe en Guatemala al no existir, aún, una norma jurídica que de las directrices, a los que prestan dicho servicio, de la manera correcta y las condiciones necesarias con las que deben contar las unidades de transporte público colectivo para prestar un servicio digno.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i
CAPÍTULO I	
1. Discapacidad.....	1
1.1 Concepto.....	1
1.2 Tipos de discapacidad.....	2
1.2.1 Discapacidad sensorial.....	3
1.2.2 Discapacidad intelectual.....	5
1.2.3 Discapacidad psíquica.....	7
1.2.4 Discapacidad Física.....	11
CAPÍTULO II	
2. Regulación legal sobre las personas con capacidades físicas diferentes en Guatemala.....	17
2.1 Constitución Política de la República de Guatemala.....	17
2.2 Ley Para Atención de las Personas con Discapacidad.....	18
2.3 Código Civil.....	20
2.4 Legislación internacional.....	21
2.4.1 Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.....	22



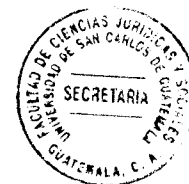
CAPÍTULO III

Pág.

3. Transporte.....	29
3.1. Antecedentes.....	29
3.2. Definición.....	31
3.3. Medios de transporte.....	31
3.3.1. Transporte aéreo.....	32
3.3.2. Transporte marítimo.....	34
3.3.3. Transporte terrestre.....	37
3.4. Transporte público.....	40
3.4.1. Transporte público personal.....	40
3.4.2. Transporte público colectivo.....	43
3.5. Transporte privado.....	46
3.6. Tipos de transporte público colectivo.....	48
3.6.1. Tipos de transporte público colectivo regulados en el Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Acuerdo COM-42-2009.....	48

CAPÍTULO IV

4. Reformas al reglamento para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia acuerdo com-42-2009 para acondicionar las unidades de transporte público para el fácil acceso de las personas con capacidades físicas diferentes.....	51
4.1. Legislación extranjera.....	54



Pág.

4.2. Propuesta de reformas al Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Acuerdo com-42-2009 para acondicionar las unidades de transporte público para el fácil acceso de las personas con capacidades físicas diferentes.....	62
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	67
BIBLIOGRAFÍA.....	69



INTRODUCCIÓN

Desde la antigüedad el ser humano ha utilizado todos los recursos a su alcance para poder facilitar el vaivén diario, a tal forma de crear nuevos instrumentos y objetos que le ayuden en la realización de sus principales actividades diarias.

El hombre necesita trasladarse de un punto geográfico a otro, casi diariamente, para esto se ha visto en la necesidad de inventar diferentes medios de transporte. Estos diferentes medios de transporte han sido maquinados por el hombre con el fin de facilitar esta actividad, reduciendo tiempo, esfuerzos, aunque se incrementen costos.

La creación de estos vehículos obliga a crear leyes que regulen la creación, la circulación y todo lo referente a ellos, sin embargo al hacerlo muchas veces no se abarca en totalidad su contenido, dejando de lado, quizás por olvido, quizás por desinterés a ciertos grupos sociales llegando inclusive a violentar sus derechos sociales y humanos.

Las personas con capacidades diferentes a pesar de que son, y deben ser tratados, como cualquier persona respetándoles sus derechos, también se debe considerar que hay ciertas tareas, que para una persona sin estas cualidades resultan comunes y fáciles, a ellas por las condiciones que poseen resultan en toda una travesía. Por lo cual las personas encargadas de crear las leyes, deben tomarlos en cuenta al momento de legislar, y así poder equipararlos en sus derechos conforme al resto de la población.

El Reglamento para la Operación Y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia es el reglamento que regula todo lo referente al transporte público colectivo en el municipio de Guatemala, sin embargo dicha ley no contempla las capacidades diferentes de las



personas mencionadas en el párrafo anterior, obviando así la creación de unidades de transporte público colectivo que facilite el acceso y acomodamiento dentro de los vehículos.

Por lo tanto a continuación se desarrolla, en cuatro capítulos, los motivos, explicaciones y al final las reformas que se consideran necesarias hacer al mencionado reglamento, para así respetar sus derechos y llevarlos a una condición de igual con el resto de la población que hace uso de este servicio dentro a nivel municipal.



CAPÍTULO I

1. Discapacidad

1.1. Concepto

La Real Academia de la Lengua Española define discapacidad como: Calidad del discapacitado.

La institución anteriormente mencionada define, en el Diccionario de la Real Academia Española, la palabra discapacitado (da) como: “Dicho de una persona que tiene impedida o entorpecida alguna de las actividades cotidianas consideradas normales, por alteración de sus funciones intelectuales o físicas”.

“Una discapacidad es una condición que hace que una persona sea considerada como discapacitada. Esto quiere decir que el sujeto en cuestión tendrá dificultades para desarrollar tareas cotidianas y corrientes que, al resto de los individuos, no les resultan complicadas. El origen de una discapacidad suele ser algún trastorno en las facultades físicas o mentales.”¹

La Ley de Atención a las Personas con Discapacidad Acuerdo 135-96 del Congreso de la República de Guatemala define la discapacidad como “Cualquier deficiencia física, mental o sensorial congénita o adquirida, que limite substancialmente una o más de las actividades consideradas normales para una persona.”

¹ Definición.de. **Definición de discapacidad.** Definicion.de/discapacidad/. (18 de junio de 2014).

La autoridad directiva y coordinadora de la acción sanitaria en el sistema de las Naciones Unidas, La Organización Mundial de la Salud, establece la discapacidad de la siguiente manera: “Término genérico que involucra la pérdida o anormalidad de una función o estructura corporal, la limitación en la ejecución de una actividad, o la restricción en la participación del individuo en situaciones vitales en el ámbito social.”²

1.2. Tipos de Discapacidad

La discapacidad, o capacidades diferentes, se subdividen en diferentes clases o tipos de discapacidad.

Para realizar un estudio más específico sobre las personas con capacidades diferentes, estas han sido divididas en cuatro grandes grupos:

- Discapacidad sensorial,
- Discapacidad intelectual,
- Discapacidad psíquica,
- Discapacidad física.

Estas cuatro divisiones de discapacidad se subdividen a su vez en más ramas de estudio para los doctos en la materia, a modo de poder definir con más puntualidad cada una de estas y así poder esclarecer las diferentes interrogantes que surgen acerca de estas condiciones especiales que poseen ciertas personas.

“Dependiendo de las secuelas que sufra la persona, existen varios tipos de discapacidad.

² Grupo de Enlace Sectorial de Accesibilidad. **Entorno accesible. Lineamientos de política.** Pág. 32



La discapacidad puede ser física, psíquica, sensorial e intelectual o mental.”³

1.2.1. Discapacidad sensorial

1.2.1.1. Definición

El concepto de discapacidad sensorial hace referencia a las diferentes circunstancias en que se encuentran ciertas personas que padecen de algún tipo de limitación en los sentidos, esta división abarca a personas que padecen de deficiencia visual o deficiencia auditiva.

“La discapacidad sensorial corresponde a las personas con deficiencias visuales, a la gente con sordera y a quienes presentan problemas en la comunicación y el lenguaje.

Producen problemas de comunicación de la persona con su entorno lo que lleva a una desconexión del medio y poca participación en eventos sociales. También son importantes factores de riesgo para producir o agravar cuadros. Un diagnóstico y tratamiento precoz son esenciales para evitar estas frecuentes complicaciones.”⁴

1.2.1.2. Deficiencia Visual

La deficiencia visual es aquella cualidad de las personas por la que el sentido de la vista se encuentra afectado o limitado por diferentes factores.

³ Vivenciasbfm. **Tipos de Discapacidad**. <http://vivenciasbfm.wordpress.com/2009/05/10/tipos-de-discapacidad/>. (21 de junio de 2014)

⁴ Ibid.

“En función del grado de deficiencia visual existen:

- Personas con ceguera total: ausencia total de visión o percepción mínima de la luz que impide su uso funcional (pueden ser capaces de distinguir entre luz y oscuridad, pero no la forma de los objetos).
- Personas con baja visión o deficientes visuales: aquellos que ven lo suficiente como para hacer un uso funcional de su visión pero su agudeza visual es igual o inferior a 1/3 (0/3) o su campo visual es inferior a 20°. Sujeto que tiene dificultad para realizar tareas visuales, incluso con lentes de corrección prescritas, pero que puede mejorar su habilidad para realizar tales tareas con ayuda de estrategias visuales compensatorias, dispositivos de deficiencia visual y de otra índole, así como con las necesarias modificaciones ambientales.”⁵

1.2.1.3. Deficiencia auditiva

La deficiencia auditiva es aquella condición del ser humano que se produce cuando la funcionalidad del sentido auditivo se ve anulada o afectada de tal manera que la persona, que padece la misma, no posee la capacidad de utilizar este sentido para realizar sus actividades cotidianas.

“La sordera podemos clasificarla según el momento de aparición en:

- Sordera prelocutiva: personas sordas desde su nacimiento, o que naciendo oyentes se quedaron sordas antes de adquirir el lenguaje oral.
- Sordera postlocutiva: personas que adquieren la sordera después de haber aprendido el lenguaje oral.”⁶

⁵ Susana González Perea. **Guía de Accesibilidad a los Medios de Comunicación de Personas con Discapacidad Sensorial**. <http://guiaaccesibilidad.periodismoinclusivo.com/discap.html>. (21 de junio de 2014)

⁶ Ibid.

La sordera se presenta en distintos niveles de gravedad en las personas, estos niveles son: sordera leve, sordera moderada, sordera severa y sordera profunda.

1.2.2. Discapacidad intelectual

1.2.2.1. Definición

- “La discapacidad intelectual o discapacidad cognitiva consiste en una adquisición lenta e incompleta de las habilidades cognitivas durante el desarrollo humano, que conduce finalmente a limitaciones sustanciales en el desarrollo corriente. Se caracteriza por un funcionamiento intelectual significativamente inferior a la media, que tiene lugar junto a limitaciones asociadas en dos o más de las siguientes áreas de habilidades adaptativas: comunicación, cuidado personal, vida en el hogar, habilidades sociales, utilización de la comunidad, autogobierno, salud y seguridad, habilidades académicas funcionales, ocio y trabajo.”⁷

Una de las acepciones más utilizadas en la actualidad es la expuesta por la American Association of Mental Retardation que define las capacidades mentales diferentes, o como le llama esta asociación, retraso mental, como: “Retraso Mental es una discapacidad caracterizada por limitaciones significativas en el funcionamiento intelectual y en la conducta adaptativa que se manifiesta en habilidades adaptativas conceptuales, sociales y prácticas. Esta discapacidad comienza antes de los 18 años.”⁸

“La discapacidad intelectual es un desarrollo reducido o interrumpido de la inteligencia, ocurrido en la gestación o en la niñez, la cual provoca que el funcionamiento diario del

⁷ Wikipedia. **Discapacidad Intelectual**. http://es.wikipedia.org/wiki/Discapacidad_intelectual. (21 de junio de 2014).

⁸ AMMR. **Retraso Mental Definición, Clasificación, y Sistemas de Apoyos**. Pág. 1.



limitado sea ineficaz o defectuoso para siempre, por sus persistentes inhabilidades de adaptación.”⁹

Grossman en uno de sus estudios publicado en 1983 define la discapacidad intelectual como: “La simultanea presencia del funcionamiento intelectual bastante por debajo del promedio, con dos o más inhabilidades de adaptación presentes durante el periodo del desarrollo del individuo”

Swaiman KF estableció en 1994 lo siguiente: “El menoscabo de la inteligencia y la inadecuada capacidad para entender y aprender es lo que caracteriza la deficiencia mental. Los niños menguados están limitados en la rata del aprendizaje y en la obtención de habilidades intelectuales cuando se les compara con niños de la misma edad cronológica. Por esta deficiencia mental presentan dificultades en las actividades de la vida cotidiana.”

1.2.2.2. Orígenes de la discapacidad intelectual

A lo largo del tiempo se han realizado múltiples estudios con el objetivo de conocer más a fondo esta condición, y así poder establecer las causas por la que esta se presenta. La mayoría de estudios realizados establecen que la discapacidad intelectual, capacidades intelectuales diferentes, no debe ser considerada una enfermedad ya que esta no es curable, no es contagiosa y las personas con capacidades intelectuales diferentes poseen las habilidades y capacidades necesarias para desenvolverse con normalidad dentro de la sociedad, aunque les tome más tiempo el poder adaptarse o aprender a desenvolverse.

⁹ Jaime E. Wiesner. *Discapacidad y Capacidad Intelectual*. Pág. 10

Diversos estudios han descubierto diversidad de causas de la discapacidad intelectual, siendo las más comunes las siguientes:

- Condiciones genéticas: Hay veces que la discapacidad intelectual, o las capacidades intelectuales diferentes, son ocasionadas por genes anormales heredados de los progenitores, o errores surgidos de la combinación de genes de los padres, entre otras razones. Entre este tipo de condiciones encontramos el síndrome de down y la phenylketonoria.
- Problemas durante el embarazo: Otra causa descubierta por los estudiosos de la materia son los diversos problemas que se dan durante el periodo de gestación. Puede suceder en los casos en que el bebé no se desarrolla con normalidad mientras se encuentra dentro del vientre materno. Otro motivo que da origen a esta circunstancia es la falta de cuidado de la madre durante el embarazo, al ingerir sustancias que puedan afectar el normal desarrollo del feto, así mismo puede causar problemas al bebé en su normal desarrollo el que la madre contraiga alguno tipo de enfermedad perjudicial para la salud de ambos.
- Problemas al nacer: Si el bebé tiene problemas durante el parto, como, por ejemplo, si no está recibiendo suficiente oxígeno, podría tener una discapacidad intelectual.
- Problemas de la salud: Algunas enfermedades tales como tos convulsiva, varicela, o meningitis pueden causar una discapacidad intelectual. La discapacidad intelectual puede también ser causada por malnutrición extrema (por no comer bien), no recibir suficiente cuidado médico, o por ser expuesto a venenos.

1.2.3. **Discapacidad psíquica**

1.2.3.1. **Definición**

“Se considera que una persona tiene discapacidad psíquica cuando presenta trastornos en el comportamiento adaptativo, previsiblemente permanentes”.

La discapacidad psíquica puede ser provocada por diversos trastornos mentales, como la depresión mayor, la esquizofrenia, el trastorno bipolar; los trastornos de pánico, el trastorno esquizomorfo y el síndrome orgánico.”¹⁰

Goldman y Cols definen a las personas con capacidades psíquicas diferentes de la siguiente manera: “Son aquellas personas que sufren ciertos trastornos mentales o emocionales además de otros trastornos que pueden llegar a ser crónicos y que erosionan o impiden el desarrollo de sus capacidades funcionales sobre tres o más aspectos primarios de la vida cotidiana y menoscaban o impiden el desarrollo de la propia autosuficiencia económica.”

1.2.3.2. **Causas**

La discapacidad psíquica puede ser provocada por diversos trastornos mentales, entre estos trastornos mentales podemos mencionar la depresión mayor, la esquizofrenia, el trastorno bipolar; los trastornos de pánico, el trastorno esquizomorfo y el síndrome orgánico. También podemos mencionar el autismo o síndrome de Asperger.

1.2.3.3. **Síndromes de discapacidad psíquica**

La discapacidad psíquica se presenta en diferentes tipos, que para la individualización de estos dentro del mundo de la medicina se les denomina síndromes, siendo los más conocidos los siguientes:

- Síndrome de Asperger: “Es un trastorno del desarrollo cerebral muy frecuente (de

¹⁰ Fundación Homero. **Discapacidad Psíquica**. <http://fundacionhomero.webnode.es/las-discapacidades/discapacidad-psiquica/>. (23 de julio de 2014)

3 a 7 por cada 1.000 niños de 7 a 16 años), que afecta más a los varones que a las niñas; fue reconocido como tal en 1994, por lo que la población general e incluso muchos profesionales lo desconocen. La persona que lo padece tiene un aspecto externo normal, suele ser inteligente y no tiene retraso en la adquisición del habla, pero tiene problemas para relacionarse con los demás y en ocasiones presenta comportamientos inadecuados. Los padres suelen percibir esta diferencia entre los 2 y los 7 años, buscando una ayuda que en muchas ocasiones no es la apropiada. Como características (aunque cada individuo presenta distintos aspectos de la condición) se cuentan: tics nerviosos, babeo, miedo o angustia ante estimulaciones sensoriales (tacto y ruido principalmente), pobre coordinación motriz y destreza, interés compulsivo y constante en un tema particular, rituales de conducta cotidianos, comprensión literal de las palabras, ingenuidad (a veces excesiva), etc.”¹¹

- Síndrome de Down: “Alteración genética del par 21 que presenta tres cromosomas (trisomía 21); uno de cada 700 niños nace con este síndrome, en todos los grupos étnicos, con tendencia a engendrar varones. Si bien cualquier persona está expuesta a concebir un hijo Down, las madres de edad avanzada tienen más posibilidades de tener descendencia con este trastorno. Ocasiona un retraso mental que varía desde leve a grave y se asocia además con características faciales y físicas propias: estatura baja y cabeza pequeña, redondeada; frente inclinada; orejas de implantación baja; ojos sesgados hacia arriba y afuera; boca abierta; lengua grande y fisurada; dedos meñiques cortos y curvados hacia adentro; manos anchas con surco transversal en la palma. A veces se detectan anomalías congénitas del corazón, en el tabique que separa los lados izquierdo y derecho. En algunos casos aparece hacia los 40 años demencia prematura tipo Alzheimer. El cociente intelectual promedia en 50, pero además de esta menor capacidad cognitiva y de los mencionados rasgos físicos, no existen grandes diferencias en su desarrollo y adquisición de hábitos con el resto de los niños.”¹²

¹¹ Wikipedia. Ob cit. **Discapacidad Psíquica**. http://es.wikipedia.org/wiki/Discapacidad_psíquica. (24 de junio de 2014)

¹² Ibid.

- Autismo: “Consiste en un trastorno profundo del desarrollo que afecta las capacidades de relación, comunicación y flexibilidad del comportamiento. Las estadísticas mundiales señalan que cinco de cada 10 mil nacidos tiene autismo, en su mayoría varones y generalmente está vinculado a algún nivel de retardo mental; las conductas propias de este síndrome comienzan a manifestarse antes de los tres años de vida, desconociéndose hasta ahora sus causas. Las principales características que presenta la persona autista son: Dificultad para usar el lenguaje o ausencia de él; indiferencia al medio que lo rodea; desconocimiento de su propia identidad; falta de comunicación con otras personas; ausencia de contacto visual; incapacidad para jugar y simbolizar su realidad con el juego; movimientos repetitivos y estereotipados; falta de iniciativa propia.”¹³
- “Síndrome de Rett: El síndrome de Rett es un trastorno neurodegenerativo con un cuadro clínico característico. Ocurre solo en niñas, la mayoría de los casos son esporádicos y es genéticamente determinado.

Recientemente se ha encontrado en pacientes estudiados la proteína MECP2, que codifica el gen en la banda 8 de la región 2 del brazo largo del cromosoma X (Xq 28), lo cual sugiere mutación de novo de carácter dominante ligada al cromosoma X. El desarrollo psicomotor es aparentemente normal hasta el primero o segundo año de vida cuando se inicia una regresión de las funciones cerebrales manifestadas por un cuadro demencial, pérdida de las destrezas motoras de las manos asociada a esteretipias manuales, dispraxia de la marcha y pérdidas de las habilidades en la comunicación verbal y no verbal. Hay desaceleración del crecimiento craneal que origina microcefalia y puede asociarse con episodios de hiperventilación, aerofagia y crisis epilépticas.¹⁻³ El Síndrome de Rett es el trastorno demencial más frecuente en la niñez (1:10 000);⁴ sin embargo, pediatras y médicos generales no están familiarizados con sus manifestaciones clínicas, por lo que puede escapar o equivocar su diagnóstico. El objetivo de este trabajo es alertar sobre la existencia de la enfermedad y su forma de diagnóstico.

¹³ Ibid.

Este síndrome fue descrito por primera vez por Andres Rett en 1966, pediatra de la Universidad de Viena, quien reportó en Alemania 31 niñas que habían desarrollado regresión mental en edades temprana de la vida.

En 1978 Ishikawa en Japón, y Hagberg en 1980 en Inglaterra, reportan casos con síntomas similares a los descritos por Rett. En noviembre de 1983 se reportó en una revista de neurología una serie de 35 casos de Suecia. Portugal y Francia, y ya se definía como síndrome de Rett. En México se describe el primer grupo de casos en 1989. En 1984 se establecen los criterios diagnósticos en la Segunda Conferencia Internacional sobre el Síndrome de Rett en Viena.⁷

- Afecta a todas las razas y ha sido reportado en más de 40 países y virtualmente en todo el mundo. Cuando se incluye el espectro completo del síndrome tiene una incidencia estimada en la población general de 1 caso por cada 10 000 mujeres; cuando se restringe al tipo clásico, su incidencia es de 1 por cada 15 000 nacimientos de niñas vivas. Estudios epidemiológicos suecos han sugerido una prevalencia de 1 por 10 000.”¹⁴

1.2.4. Discapacidad física

1.2.4.1. Definición

La discapacidad física, o capacidades físicas diferentes, se puede definir como una desventaja, resultante de una imposibilidad que limita o impide el desempeño motor de la persona afectada. Esto significa que las partes afectadas son los brazos y/o las piernas.

“La discapacidad física que también se conoce como discapacidad neuromotora,

¹⁴ Dr. Carlos Coronel Carvajal. **Síndrome de Rett: un nuevo reto para los pediatras.**

http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-75312002000200010. (23 de julio de 2014)

locomotora o motriz, es la limitación o falta de control de movimientos, de funcionalidad y sensibilidad, que impide realizar algunas o todas las actividades de la vida diaria, de manera independiente, generalmente, esta discapacidad se presenta en las extremidades, sin embargo, también se puede manifestar en todo el cuerpo, junto con alteraciones sensoriales.”¹⁵

Las personas que poseen este tipo de condiciones, en la mayoría de los casos se auxilian de prótesis o ayudas especiales, como aparatos ortopédicos, sillas de ruedas, muletas, bastones y andadores, entre otros.

Algunos estudiosos definen esas condiciones como deficiencia motriz, y establecen que la misma es la deficiencia que provoca en el individuo que la padece alguna disfunción en el aparato locomotor. Como consecuencia se pueden producir limitaciones posturales, de desplazamiento o de coordinación del movimiento.

Los principales problemas que puede generar la discapacidad motriz son varios, entre ellos podemos mencionar: movimientos incontrolados, dificultades de coordinación, alcance limitado, fuerza reducida, habla no inteligible, dificultad con la motricidad fina y gruesa.

1.2.4.2. **Personas con discapacidad física temporal**

Dentro de este grupo de personas también se incluye a las personas cuya discapacidad no es de manera permanente, ni su cuerpo se encuentra gravemente afectado. A estas personas se les denomina “discapacitados ambulatorios”.

¹⁵ Comisión Nacional de los Derechos Humanos México. **Derechos humanos de las personas con discapacidad física.** Pág. 2

Los discapacitados ambulatorios son definidos como: “aquellas personas cuyas facultades de locomoción y movimiento no están severamente afectadas, permitiéndoles moverse sin necesidad de ayuda, pero sí necesitan que los lugares donde se movilizan estén libres de obstáculos, dentro de este grupo se encuentran:

- Mujeres embarazadas,
- Personas con secuelas temporales por accidentes,
- Personas mayores de 60 años con reflejos y capacidades físicamente disminuidas,
- Personas en rehabilitación post quirúrgica,
- Personas que llevan carruajes de paseo y objetos pesados, y
- Personas obesas.”¹⁶

1.2.4.3. **Personas con discapacidad física motriz permanente**

“Este grupo de personas, adolecen de una discapacidad física, que puede ser como consecuencia de una accidente, malformación congénita o, por secuelas de una enfermedad, entre otros; según el grado de afección, se clasifican de la siguiente forma:

- Semi-ambulatorias: Son aquellas personas cuyas facultades de locomoción se encuentran tan severamente deterioradas y sus actividades están asociadas en forma parcial, se ayudan por elementos externos para desplazarse, como muletas de codo o axila, bastones, trípodes y andadores; y
- No ambulatorias: Se refiere a aquellas personas cuyas facultades de locomoción se encuentran tan severamente deterioradas que no les permiten desplazarse o

¹⁶ Crearquitectura, diseño, construcción, consultoría. **Manual técnico de accesibilidad de personas con discapacidad al espacio físico y medios de transporte en Guatemala.** Pág. 41

levantarse, o apenas lo pueden hacer con ayuda de terceras personas y necesitan sillas de ruedas para desplazarse.”¹⁷

1.2.4.4. **Enfermedad y tipos de discapacidad física**

La Real Academia de la Lengua Española a través de la versión electrónica del Diccionario de la lengua española define enfermedad como: "Alteración más o menos grave de la salud. La enfermedad es considerada como cualquier estado donde haya un deterioro de la salud del organismo humano. Todas las enfermedades implican un debilitamiento del sistema natural de defensa del organismo o de aquellos que regulan el medio interno. Incluso cuando la causa se desconoce, casi siempre se puede explicar una enfermedad en términos de los procesos fisiológicos o mentales que se alteran."

La discapacidad física se manifiesta en distintos tipos o enfermedades de las cuales las más comunes son las siguientes:

1.2.4.4.1. **Parálisis cerebral**

“La parálisis cerebral es un trastorno permanente y no progresivo que afecta a la psicomotricidad del paciente. En un nuevo consenso internacional, se propone como definición: “La parálisis cerebral describe un grupo de trastornos del desarrollo psicomotor, que causan una limitación de la actividad de la persona, atribuida a problemas en el desarrollo cerebral del feto o del niño. Los desórdenes psicomotrices de la parálisis cerebral están a menudo acompañados de problemas sensitivos, cognitivos, de comunicación y percepción, y en algunas ocasiones, de trastornos del comportamiento”. Las lesiones cerebrales de la parálisis cerebral ocurren desde el

¹⁷ Ibid. Pág. 41

período fetal hasta la edad de 5 años. Los daños cerebrales después de la edad de 5 años hasta el período adulto pueden manifestarse como parálisis cerebral, pero, por definición, estas lesiones no son parálisis cerebral.”¹⁸

1.2.4.4.2. **Distrofia muscular de Duchenne**

“Las distrofias musculares son enfermedades hereditarias que comienzan en su mayoría en la edad infantil, caracterizadas por atrofia progresiva muscular de comienzo proximal (más cerca del centro del tronco o línea media), pérdida de reflejos, con aspecto hipertrófico de la musculatura, en general no se limitan a los músculos. Son enfermedades progresivas que terminan con graves limitaciones o la muerte.

La distrofia muscular de Duchenne presenta por tanto un cuadro mucho más grave y se produce más tempranamente que la distrofia muscular de Becker. Con un rápido avance de la degeneración de los músculos, que genera dificultades motoras, contracturas, escoliosis, pseudohipertrofia (consecuencia de la sustitución de tejido muscular por tejido graso)... y que hace que el paciente muera de forma prematura hacia los 20 años por fallo cardíaco o pulmonar.”¹⁹

1.2.4.4.3. **Espina bífida**

“La espina bífida es el defecto congénito incapacitante más común en América. Es un tipo de defecto del tubo neural que constituye un problema en la médula espinal o las membranas que la recubren. En la espina bífida, la columna vertebral del feto no se cierra completamente durante el primer mes de embarazo. Suele haber un daño

¹⁸ Wikipedia. Ob cit. **Parálisis Cerebral**. http://es.wikipedia.org/wiki/Parálisis_cerebral#cite_note-1.(24 de junio de 2014)

¹⁹ Wikipedia. Ob cit. **Distrofia Muscular de Duchenne**. http://es.wikipedia.org/wiki/Distrofia_muscular_de_Duchenne. (24 de junio de 2014)



neurológico que causa por lo menos un poco de parálisis en las piernas. Muchas personas con espina bífida necesitarán dispositivos de ayuda como los son los aparatos ortopédicos, muletas o sillas de ruedas.”²⁰

1.2.4.4.4. Lesión espinal

Una lesión de la médula es el resultado de un traumatismo en la médula espinal que interfiere con las funciones motoras y/o funciones sensoriales en las zonas ubicadas por debajo del nivel de la lesión. La lesión puede ser completa (pérdida de la función motora y sensorial por debajo del nivel de la lesión) o incompleta (una cierta pérdida motora y/o la función sensorial por debajo del nivel de la lesión). Las lesiones en la columna vertebral pueden ser causadas por un traumatismo, polio, esclerosis múltiple o espina bífida. Las lesiones se clasifican según el nivel de la columna vertebral afectado, por ejemplo, "T-10 completa." "cuadripléjico" (tetraplejía) se refiere a la parálisis desde los hombros hacia abajo. "Parapléjico" es la parálisis de la T-1 (a la altura del pecho) hacia abajo.

²⁰Instituto Nacional de Trastornos Neurológicos y Accidentes Cerebrovasculares. **Espina Bífida.**
<http://www.nlm.nih.gov/medlineplus/spanish/spinabifida.html>. (24 de junio de 2014)

CAPÍTULO II

2. Regulación legal sobre las personas con capacidades físicas diferentes en Guatemala

2.1. Constitución Política de la República de Guatemala

- En la Constitución Política de la República de Guatemala existen diversos Artículos que se relacionan indirectamente con la obligación que tiene el Estado de velar por la protección de la persona humana, y consecuentemente por las personas con capacidades físicas diferentes:

“Artículo 1. Protección a La Persona. El estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común.

Artículo 2. Deberes del Estado. Es deber del estado garantizarle a los habitantes de la república la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona”.

Adicionalmente a estos, existe un Artículo específico que regula la relación entre Estado y personas con capacidades físicas diferentes. El Artículo al que se hace referencia con anterioridad es el 53, y establece que el Estado garantiza la protección de los personas con capacidades físicas diferentes, capacidades psíquicas o sensoriales diferentes y declara de interés nacional su atención médico social, así como la promoción de políticas y servicios que permitan su rehabilitación y subsecuentemente su reincorporación integral a la sociedad.

Por tanto es obligación del Estado de Guatemala, con base en las ordenanzas constitucionales, velar por el bienestar, protección y desarrollo integral de la persona con capacidades diferentes.

Estudios recientes han concluido que la palabra “minusválidos” es hasta cierto punto peyorativa sin embargo por la antigüedad de la Constitución Política de la República de Guatemala, esta es la palabra que se utiliza como epígrafe en el Artículo 53, debemos interpretar esta norma de acuerdo al sentido de protección que el legislador quiso y no al sentido despectivo con el cual es recibida esta palabra. El Artículo de mérito señala:

“Artículo 53. Minusválidos. El Estado garantiza la protección de los minusválidos y personas que adolecen de limitaciones físicas, psíquicas o sensoriales. Se declara de interés nacional su atención médico-social, así como la promoción de políticas y servicios que permitan su rehabilitación y su reincorporación integral a la sociedad. La ley regulará esta materia y creará los organismos técnicos y ejecutores que sean necesarios. “

2.2. Ley para atención de las personas con discapacidad

La creación de la Ley Para Atención de las Personas con Discapacidad, El Decreto 135-96 del Congreso de la República de Guatemala radica, entre otros motivos, por el hecho de que, según lo establece la propia ley, actualmente existen varias normas de carácter ordinario y administrativo que regulan los servicios fundamentales de rehabilitación de las personas con capacidades diferentes.

Otro de los antecedentes que contribuyeron a la creación de la ley en mención son los tratados, convenios y conferencias internacionales, suscritos o ratificados por el

Gobierno de la República de Guatemala, en las diversas áreas de la rehabilitación y derechos humanos, tales como la Convención sobre Derechos del Niño; estas normas internacionales hacen especial énfasis en recomendar la promoción, creación y apoyo de todos los esfuerzos en esta materia, mediante la optimización de recursos y aceleramiento de los procesos de incorporación de las personas con capacidades diferentes a la sociedad.

Si pudiéramos mencionar otra causa motivante de la creación de dicho documento, sería pertinente hacer referencia a la necesaria creación de un instrumento jurídico, que encuadre dentro de sus estatutos la política nacional referente a la discapacidad, y así sirva como un punto de referencia, como una herramienta eficaz al servicio de las personas con capacidades diferentes y a todas las personas que de uno u otro modo tiene interés en que los derechos humanos de dichas personas sean cumplidos, eliminando cualquier tipo de discriminación que pudiera disminuir o condicionar el ejercicio de los mencionados derechos.

Una de las principales prerrogativas que contrajo la creación de este Decreto es establecer como beneficio social, el desarrollo integral de las personas con capacidades diferentes en igualdad de condiciones para su inclusión y participación en el desarrollo económico, cultural, social y político del país.

El objeto de la ley se puede establecer varios diferentes puntos, siendo estos los siguientes:

- Servir como instrumento legal para la atención de las personas con discapacidad para que alcancen su máximo desarrollo, su participación social y el ejercicio de los derechos y deberes en nuestro sistema jurídico.
- Establecer quienes son personas con capacidades diferentes y los lineamientos a

seguir para su correcta atención.

- Eliminar cualquier tipo de discriminación hacia las personas con discapacidad.
- Establecer las bases jurídicas y materiales que le permitan al pueblo de Guatemala, tener un punto de referencia para poder velar por el cumplimiento de los derechos de las personas con capacidades diferentes, equiparando la situación para eliminar toda reseña de discriminación.
- Garantizar la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad en ámbitos como: salud, educación, trabajo, recreación, deportes, cultura y otros.
- Establecer un punto de referencia, para toda la legislación creada en el futuro, relacionada con las personas con discapacidad.
- Fortalecer los derechos y deberes fundamentales de las personas con discapacidad.
- La creación de un órgano coordinador, asesor e impulsor de las políticas en materia de discapacidad.

2.3. Código Civil

El Código Civil, Decreto Ley 106, en su Artículo 9 hace referencia a las “personas incapacitadas” que, como se estableció con anterioridad, en el momento de creación de la mencionada ley era utilizado como sinónimo, aunque en la actualidad esa palabra tiene un sentido peyorativo y el utilizarla se considera una ofensa a las personas que poseen dichas condiciones.

El Artículo 9 del decreto en merito señala que las personas con capacidades diferentes se encuentran en la categoría de las personas que se ven limitadas de ejercer sus derechos y cumplir con sus obligaciones por encontrarse privadas de sus facultades físicas, mentales y/o volitivas.



Artículo 9 del Código Civil: “Los mayores de edad que adolecen de enfermedad mental que los priva de discernimiento, deben ser declarados en estado de interdicción. Pueden asimismo ser declarados en estado de interdicción, las personas que por abuso de bebidas alcohólicas o de estupefacientes, se exponen ellas mismas o exponen a sus familias a graves perjuicios económicos.

La declaratoria de interdicción produce, desde la fecha en que sea establecida en sentencia firme, incapacidad absoluta de la persona para el ejercicio de sus derechos; pero los actos anteriores a tal declaratoria pueden ser anulados si se probare que la incapacidad, existía notoriamente en la época en que se verificaron”.

2.4. Legislación internacional

A nivel internacional, mediante diferentes organizaciones, se ha peleado durante años para proteger los derechos de las personas con capacidades diferentes, ya que durante épocas pasadas estas personas han sido menospreciadas por las diferentes condiciones que poseen.

En la antigüedad, en los múltiples reinados, imperios, colonias, razas, etc., las personas con capacidades diferentes eran consideradas como personas enfermas, personas que no merecían ser llamadas personas en sí y por lo mismo no se les reconocía gran parte de los derechos inherentes a las personas “sanas”. Esto creó un alto nivel de discriminación hacia dichas personas, excluyéndolas así de todo tipo de relación social, como el derecho al trabajo, derecho a la educación, derecho a la recreación, etc.

En los últimos años, gracias a la asociación de diferentes estados, se han logrado

importantes avances en la materia a nivel mundial, reconociendo los derechos de las personas con capacidades diferentes, e inclusive llevándolos a niveles superiores, tratando así de equiparar su desenvolvimiento dentro de la sociedad, desenvolvimiento que en el pasado resultaba prácticamente imposible, y que sin la creación de estos instrumentos aún serían una utopía dentro de la sociedad.

Existe diversidad de debates respecto a la existencia de leyes especiales que protejan a las personas con capacidades diferentes, por una parte hay quienes dicen que el solo hecho de crear leyes especiales para estas personas constituye un acto discriminatorio, ya que sí lo que se desea es que todas las personas sean tratadas en un ámbito de igualdad, todas las personas deben ser tratadas por la ley de una manera igual, ni disminuir, ni aumentar los derechos de ninguna personas por la razón que sea.

Otro grupo de personas defiende la idea de que, a pesar de que las personas con capacidades diferentes deben de ser consideradas y tratados de la misma manera que se trata y considera a cualquier persona, no se puede obviar el hecho de que las personas con capacidades diferentes, tienen limitaciones, ya sea físicas, sensoriales, psíquicas o intelectuales, que hacen que su actuar dentro del natural correr de la sociedad se convierta en toda un travesía, lo que hace necesario la promulgación de diferentes instrumentos que protejan a este grupo de personas, y que mediante dicha legislación sean elevados a una situación que jurídicamente equipare su condición a la de las personas que no poseen estas condiciones.

2.4.1. Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad

“La Asamblea General estableció en 2001 un Comité Especial para negociar la convención. La primera reunión se llevó a cabo en agosto de 2002, y la redacción del texto comenzó en mayo de 2004. En agosto de 2006, el Comité llegó a un acuerdo en

torno al texto.

Los delegados del Comité Especial representaban a las organizaciones no gubernamentales, a los gobiernos, a las comisiones nacionales de derechos humanos y a las organizaciones internacionales. Fue la primera vez que las organizaciones no gubernamentales participaron activamente en la formulación de un tratado de protección a los derechos humanos.”²¹

• “¿Por qué necesitamos una convención especial para las personas con discapacidad?
¿No tienen los mismos derechos que todos los demás?

En un mundo perfecto, los derechos enumerados en la Declaración Universal de Derechos Humanos serían suficientes para proteger a todos. Pero en la práctica, a ciertos grupos, como las mujeres, los niños y los refugiados, les ha ido mucho peor que a otros y las convenciones internacionales tienen por objeto proteger y promover los derechos humanos de tales grupos. Del mismo modo, los 650 millones de personas con discapacidad –alrededor del 10% de la población mundial—carecen de las oportunidades que tiene la población en general. Se enfrentan a un cúmulo de obstáculos físicos y sociales que:

- Les impiden recibir educación;
- Les impiden conseguir empleo, incluso cuando están bien cualificados;
- Les impiden tener acceso a la información;
- Les impiden obtener el adecuado cuidado médico y sanitario;
- Les impiden desplazarse;

²¹ Naciones Unidas. **Convención Sobre Los Derechos De Las Personas Con Discapacidad**.
<http://www.un.org/spanish/disabilities/convention/qanda.html>. (1 de julio de 2014)

- Les impiden integrarse en la sociedad y ser aceptados. ²²

Esta convención es celebrada con el objeto de promover, proteger y garantizar el disfrute pleno de los derechos humanos de las personas con capacidades diferentes.

En esta convención se tratan varios temas fundamentales tales como la accesibilidad, la libertad de locomoción, la salud, la educación, el empleo, la habitación y rehabilitación, la participación política, y la igualdad y la no discriminación.

“Artículo 12. Igual reconocimiento como persona ante la ley

1. Los Estados Partes reafirman que las personas con discapacidad tienen derecho en todas partes al reconocimiento de su personalidad jurídica.
2. Los Estados Partes reconocerán que las personas con discapacidad tienen capacidad jurídica en igualdad de condiciones con las demás en todos los aspectos de la vida.
3. Los Estados Partes adoptarán las medidas pertinentes para proporcionar acceso a las personas con discapacidad al apoyo que puedan necesitar en el ejercicio de su capacidad jurídica”²³

La convención en mención marca un antes y un después en la materia, ya que la discapacidad, y consecuentemente las personas con capacidades diferentes, dejan de ser tratados como una problemática social y se convierten en tópico relacionado con los derechos humanos, y la lucha que se mantiene por el cumplimiento de estos.

²² Ibid.

²³ Naciones Unidas. ob cit. **Anexo I Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad**. Pág. 11.

Este instrumento reconoce el desconocimiento que tiene la sociedad en relación a este tema, así como las barreras y los prejuicios de la misma, que son considerados en si un tipo de discapacidad.

La Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad considera personas discapacitadas (personas con capacidades diferentes) a las personas que encuadren dentro de la siguiente definición: “La convención reconoce que la discapacidad es un concepto que evoluciona y que es el resultado de la interacción entre la deficiencia de una persona y los obstáculos tales como barreras físicas y actitudes imperantes que impiden su participación en la sociedad. Cuantos más obstáculos hay, más discapacitada se vuelve una persona. Las discapacidades incluyen deficiencias físicas, mentales, intelectuales y sensoriales tales como ceguera, sordera, deterioro de la movilidad y deficiencias en el desarrollo. Algunas personas tienen más de una forma de incapacidad y muchas, si no todas, podrían llegar a tener alguna discapacidad en algún momento de su vida debido a lesiones físicas, enfermedades o envejecimiento.”

La Convención Sobre las Personas con Discapacidad aborda, a gran escala, el tema principal de esta tesis, el acondicionamiento de las unidades de transporte público para el fácil accesos de las personas con capacidades físicas diferentes, así también hace referencia a la creación de espacios públicos adecuados para el libre andar de las personas que no tienen la capacidad física para movilizarse con normalidad dentro de la infraestructura pública.

El Artículo 4 de la Convención dice literalmente: “Accesibilidad:

1. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes



adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a:

- a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo;
- b) Los servicios de información, comunicaciones y de otro tipo, incluidos los servicios electrónicos y de emergencia.

2. Los Estados Partes también adoptarán las medidas pertinentes para:

- a) Desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público;
- b) Asegurar que las entidades privadas que proporcionan instalaciones y servicios abiertos al público o de uso público tengan en cuenta todos los aspectos de su accesibilidad para las personas con discapacidad;
- c) Ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad a que se enfrentan las personas con discapacidad;
- d) Dotar a los edificios y otras instalaciones abiertas al público de señalización en Braille y en formatos de fácil lectura y comprensión;
- e) Ofrecer formas de asistencia humana o animal e intermediarios, incluidos guías, lectores e intérpretes profesionales de la lengua de señas, para facilitar el acceso a edificios y otras instalaciones abiertas al público;
- f) Promover otras formas adecuadas de asistencia y apoyo a las personas con discapacidad para asegurar su acceso a la información;



- g) Promover el acceso de las personas con discapacidad a los nuevos sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, incluida Internet;
- h) Promover el diseño, el desarrollo, la producción y la distribución de sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones accesibles en una etapa temprana, a fin de que estos sistemas y tecnologías sean accesibles al menor costo.”²⁴

A pesar de lo mencionado con anterioridad, cabe hacer énfasis en que pese a la existencia de dicha regulación legal, las políticas del Estado referentes a la población discapacitada no son suficientes y llegan a ser hasta simplistas y de baja calidad.

La creación de un Consejo Nacional para la Atención de las Personas con Discapacidad, es un avance importante que con la creación de la ley específica llega a la vida jurídica, sin embargo, esta no puede llegar a cumplir los objetivos con los que los legisladores soñaron al momento de idearla, ya que gracias a la poca asignación presupuestaria resulta imposible la realización a cabalidad de gran cantidad de las metas finales, por la que fue emanada dicha ley, y por consiguiente, creado dicho Consejo.

²⁴ Ibid. Pág. 10.



CAPÍTULO III

3. Transporte

El transporte es una de las acciones más comunes realizadas por el hombre, sin embargo es una actividad fundamental para la sobrevivencia humana, ya que todas las personas necesitan, casi diariamente, movilizarse ellas o movilizar bienes o cosas que le serán de utilidad.

3.1. Antecedentes

El transporte es una actividad que ha acompañado al hombre prácticamente desde el inicio de su existencia. Cuando los primeros hombres aparecieron sobre la faz de la tierra, según han demostrado diversos estudios, no se establecían en un lugar específico, sino que se asentaban en determinado territorio, con sus familias, mientras consumían los recursos necesarios para subsistir y posteriormente emprendían viaje hacia otro punto geográfico que fuera adecuado para la obtención de sus insumos; la acción realizada por el llamado hombre nómada de trasladar a su familia en busca de la sobrevivencia, no es más que “la acción y efecto de transportarse...”, o sea el transporte.

Tiempo después, cuando el hombre se establecía en un solo espacio geográfico para hacer su vida, este debía salir a realizar las actividades necesarias para obtener el sustento propio y de sus familiares, al obtener lo deseado debía llevar lo recolectado hasta su hogar, esta acción de traslado es llamada “transporte”.

Otro factor fundamental en la evolución del transporte a través de los años es la

curiosidad del hombre y deseo de superación aunado a su sed de conquista. El hombre tiene la necesidad biológica de descubrir nuevas cosas, nuevos horizontes, necesidad que hace explotar su habilidad inventiva, habilidad que da vida a infinidad de objetos que han contribuido a saciar, momentáneamente, esta sed de conquista. El propio invento de la rueda, un objeto que en la actualidad vemos en todas partes y que no recibe el crédito que se merece, en su tiempo marco un antes y un después en la historia del hombre, cambio la forma de movilización de la época.

- Posteriormente se fueron creando medios de transporte terrestre para así facilitar el traslado de objetos. El afán de conquista del hombre lo llevo a idear objetos capaces de navegar por los mares, ríos, lagunas, etc., siendo estos, los medios de transporte marítimos que dieron origen a los que actualmente conocemos.

Sin embargo con el transcurrir de los tiempos, el aumento de la población a nivel mundial y el deseo del hombre de poder volar, de imitar a las aves y de conquistar los cielos fueron motores que impulsaron la imaginación del hombre.

Después de un sin número de estudios, de pruebas, de inventos fallidos, el hombre logro conquistar los cielos creando objetos capaces de suspenderse en el aire, objetos que posteriormente se fueron adaptando para transportar objetos y personas.

Uno de los misterios más grandes durante la antigüedad era el conocimiento del espacio, ¿Qué es? ¿Qué hay? Fue hasta el siglo pasado que gracias a los avances tecnológicos el hombre fue capaz de viajar fuera de la atmosfera terrestre y así aclarar muchas dudas existentes desde hace siglos. Esto fue posible gracias a la creación de un medio de transporte espacial.



3.2. Definición

El Diccionario de la Real Academia Española define al transporte como la “Acción y efecto de transportar algo o alguien de un lugar a otro”.

“Se denomina transporte o transportación (del latín trans, "al otro lado", y portare, "llevar") al traslado de un lugar a otro de algún elemento, en general personas o bienes. El transporte es una actividad fundamental dentro de la sociedad.”²⁵

“El concepto de transporte se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro.”²⁶

3.3. Medios de Transporte

El término medio de transporte hace una referencia generalizada al modo o vehículo que es utilizado en la acción de trasladar los objetos o personas, estos se pueden clasificar en:

- Aéreos
- Marítimos
- Terrestres

²⁵ Wikipedia. Ob cit. **Transporte**. <http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte>. (3 de julio de 2014)

²⁶ Definición.de. **Transporte**. <http://definicion.de/transporte/>. (3 de julio de 2014)

3.3.1. Transporte aéreos

“El transporte aéreo o transporte por avión es el servicio de trasladar de un lugar a otro pasajeros o cargamento, mediante la utilización de aeronaves, con fin lucrativo. El transporte aéreo tiene siempre fines comerciales. Si fuera con fines militares, éste se incluye en las actividades de logística.

Este modo de transporte, en principio, se pensó y desarrolló únicamente para pasajeros; sin embargo, gracias al uso de contenedores aéreos y al diseño de nuevos aviones destinados a carga, el volumen de mercancías transportado por este medio se incrementa año tras año. Los adelantos de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades electrónicas han permitido que la aviación haya progresado de forma asombrosa.

El transporte aéreo es la modalidad de transporte más regulada en el globo terrestre. A raíz de la II Guerra Mundial, la mayoría de los países del mundo suscribieron el Convenio de Chicago en 1944 donde se sentaron las bases de las regulaciones del transporte aéreo.

Al desarrollarse en el medio aéreo, goza de la ventaja de la continuidad de éste, que se extiende sobre tierra y mar, pero está limitado por la necesidad de costosas infraestructuras y mayor coste económico que el resto de los medios de transporte.”²⁷

El medio de transporte aéreo es de los más recientes, y de crecimiento más desarrollado. Anteriormente este medio de transporte resultaba sumamente costoso, motivo que lo hacía de uso exclusivo de las clases pudientes. La competitividad que se

²⁷ Wikipedia. Ob cit. **Transporte Aéreo**. http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_aereo. (3 de julio de 2014)

dio gracias a la creación de diversas aerolíneas fue un factor importante en la evolución de este medio de transporte, que gracias a la baja de costos este resultado accesible a un número más grande de la población.

Uno de los principales problemas que sufre este medio de transporte es el alto costo en la obtención de las aeronaves, de la construcción de aeropuertos, situación que frena de manera significativa la evolución de este medio de transporte.

• Ventajas y desventajas del transporte aéreo:

– Ventajas

- a) Rapidez,
- b) Agilidad en la tramitación administrativa,
- c) Menor riesgo de daños a la mercancía. Es el medio de transporte con menor índice de siniestralidad,
- d) Opción de vigilancia electrónica permanente.

– Desventajas

- a) Alto costo,
- b) Limitación de peso y volumen de las mercancías. Limitaciones también derivadas de la capacidad de carga total del avión y por las dimensiones de las puertas de las bodegas.

El transporte aéreo, debido a su alto costo y sus limitaciones de capacidad, es apropiado para:

- Envíos de pequeño tamaño,
- Mercancías perecederas,
- Mercancías de alto valor ,
- Envíos urgentes.

3.3.2. Transporte Marítimo

El transporte marítimo es la acción de trasladar objetos o personas de un punto geográfico a otro punto geográfico utilizando como vías las aguas del mar, utilizando embarcaciones.

A nivel mundial el transporte marítimo es el más utilizado para el comercio internacional. El Gran tamaño de los buques utilizados para navegar por las aguas, facilita el traslado de contenedores portadores de mercancías.

Dos terceras partes del planeta Tierra están cubiertas de agua, esto explica la necesidad del hombre de buscar la manera de andar sobre los mares y así movilizarse en ella. Alcanzar estas metas ha contribuido a la unión de diversas partes del mundo y así reducir distancias. Los viajes intercontinentales abrieron nuevos horizontes al viejo mundo, descubriendo nuevos horizontes, nuevas razas, así como también nuevos recursos que ayudaban al cumplimiento de sus objetivos.

Gracias al creciente auge de la aviación comercial, los viajes marítimos para trasladar personas de un lugar a otro han ido perdiendo importancia. Sobreviviendo de manera considerable únicamente dos formas de este: travesías cortas, pequeñas distancias, entre islas o de lado a lado atravesando un río, y los viajes recreacionales, como lo son los cruceros turísticos, viajes en buque cuyo principal atractivo es disfrutar del

entretenimiento que ofrece el barco, en el que se transportan, dejando en un segundo plano los puntos donde este toca tierra.

El transporte marítimo es por su propia naturaleza internacional, aunque existen casos donde las embarcaciones viajan de un puerto a otro, dentro del mismo estado.

3.3.2.1. Características del transporte marítimo

- “Gran capacidad: se pueden transportar grandes masas de gráneles o de contenedores. Los grandes petroleros llamados ULCC (Ultra Large Crude Carrier), tienen una capacidad de más de 500.000 TPM (toneladas de peso muerto). Los mayores buques portacontenedores actuales tienen una capacidad de hasta 18.000 TEU, equivalentes a 165.000 TPM.
- Ámbito internacional: es el mejor medio para trasladar grandes volúmenes de mercancías entre dos puntos alejados geográficamente. Además, el desarrollo de las autopistas del mar y del «transporte marítimo de corta distancia» (en inglés, Short Sea Shipping o SSS) permite la combinación del transporte marítimo con otros medios de transporte.
- Flexibilidad y versatilidad: la flexibilidad debido a la posibilidad de emplear buques desde pequeños tamaños (100 TPM) hasta los VLCC; la versatilidad porque se han construido buques de diversos tamaños y adaptados a todo tipo de cargas; además de los tradicionales cargueros, existen buques portacontenedores, metaneros, para carga rodante, para carga refrigerada, para gráneles sólidos.”²⁸

3.3.2.2. Organizaciones internacionales y Estados

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar o SOLAS

²⁸ Wikipedia. Ob cit. **Transporte Marítimo**. http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_maritimo.(3 de julio de 2014)



(acrónimo de la denominación inglesa del convenio: "Safety of Life At Sea") es la principal organización mundial en seguridad marítima y por lo tanto la máxima entidad reguladora del transporte marítimo, la primera versión de este convenio fue aprobada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, posteriormente fueron aprobadas otras cuatro versiones, para un total de cinco.

La última, la aprobada en 1974, es la que rige actualmente el tránsito marítimo. Y con la que se aumentaron considerablemente las medidas de seguridad a nivel mundial, en materia de transporte marítimo.

“De todos los convenios internacionales que se ocupan de la seguridad marítima, el más importante es el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).”²⁹

“La Organización Marítima Internacional (OMI, en inglés IMO) es un organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria de transporte para mejorar la seguridad marítima y para prevenir la contaminación marina.

El Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar de 1974, fue modificado por su Protocolo de 2002, aprobado el 1 de noviembre de 2002 bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI), («el Convenio de Atenas»), y de acuerdo con la reserva y las directrices para la aplicación del Convenio de Atenas aprobadas por el Comité Jurídico de la OMI el 19 de octubre de 2006 («las directrices de la OMI.»³⁰

²⁹ Organización Marítima Internacional. **Convenio Internacional Para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974**. Pág. 1.

³⁰ Ibid.

3.3.3. Transporte Terrestre

3.3.3.1. Antecedentes

Desde la aparición del hombre, como se dijo con anterioridad, este se ha visto en la necesidad de desplazarse, bien sea para comer, para luchar o por curiosidad de explorar el mundo que lo rodea, esto lo obligo a ingeniar métodos que facilitarían su locomoción.

Según descubrimientos, se ha establecido que los primeros vehículos utilizados por el hombre eran trineos de madera, que, se presume, fueron utilizados por todas las tribus del mundo. Se auxiliaban de troncos de árboles, utilizándolos como rodillos, cuando debían transportar cargas muy pesadas.

Posteriormente se da uno de los inventos más importantes en la historia de la humanidad, la rueda. A partir de esta creación, originada de la imaginación del hombre, se crea todo tipo de vehículos utilizados hasta hoy en día para auxiliar y facilitar las tareas cotidianas del ser humano.

3.3.3.2. Definición

El transporte terrestre es aquel medio de transporte, en el cual los vehículos o personas que lo ejercen se transportan sobre la superficie de la tierra. Tiene rutas visibles, ya que están han sido previamente establecidas, para tener un espacio definido, en el cual se deberán de movilizar las mercancías y las personas. Así pues existen redes de carreteras, caminos, ferrocarriles y otras redes especiales (eléctricas, de comunicaciones, oleoductos y gaseoductos).

Denominamos flujo al tráfico que circula por la red de transporte, mientras que la capacidad es el flujo máximo que es capaz de absorber la red.

“Estas redes de transporte terrestre las podemos clasificar en función de su densidad en tres tipos: ejes aislados, que serían aquellos que unen exclusivamente dos puntos en el territorio, lugar de producción y de consumo (redes de algunas zonas de países desarrollados en los que la población es escasa los recursos naturales no son explotados); redes poco estructuradas, en la que existen varios ejes, conectados o no entre sí, sin que exista una jerarquización entre ellos (redes de países subdesarrollados); redes estructuradas, son aquellas en las que existe un elevado número de ejes, conectados entre sí y organizados de una manera jerárquica, lo que facilita el transporte por todo el territorio (redes de países desarrollados).”³¹

Una de las principales ventajas del transporte terrestre es que debido a la gran variedad de vehículos que han sido creados, conseguir un medio de transporte terrestre es accesible a una gran parte de la población a nivel mundial. Estos vehículos van desde pequeños monociclos, vehículos personales de una sola rueda, hasta a grandes ferrocarriles. Siendo los más populares los siguientes:

- Bicicleta: Vehículo personal de dos ruedas, que es utilizado por las personas para transportarse, generalmente, en distancias cortas. Una de las ventajas de este tipo de vehículo es que, para funcionar, únicamente necesita la fuerza y habilidad humana, siendo así altamente económico.
- Automóvil: Este vehículo es uno de los más utilizados en la actualidad, tuvo sus orígenes poco después del descubrimiento del petróleo, cuando se descubrió que este era más potente que el vapor para impulsar la maquinaria de los vehículos. En ese entonces se utilizaban vehículos jalados por animales. Henry Ford,

³¹Isaac Buzo Sánchez. **Los Transportes**. <http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html>. (4 de julio de 2014)

inventor del automóvil, buscaba crear un aparato que ayudare al mundo a moverse de una manera más rápida y cómoda, así fue cómo surgió la idea del carro. En ese entonces los automóviles únicamente eran accesibles para las clases más pudientes de la sociedad, siendo estos considerados un lujo. Actualmente la industria automotriz es de las industrias más poderosas del mundo, generando miles de millones de dólares, así como millones de empleos alrededor del mundo. Con la globalización y la alta competencia dentro de esta industria los precios han bajado considerablemente, en consideración a los primeros automóviles claro está, volviendo la adquisición de un vehículo automotor más que un lujo, una necesidad.

- Ferrocarril: El ferrocarril es un medio de transporte terrestre, mediante el cual un vehículo se transporta sobre carriles, que guían el recorrer del mismo. Si bien se explicó que el ferrocarril se transporta sobre carriles o rieles, gracias a los avances tecnológicos existen diversos tipos de caminos, siendo unos de los más recientemente inventados, los trenes de levitación magnética. El ferrocarril fue uno de los inventos que cambiaron la historia de la humanidad, ya que se logró comunicar pueblos e incluso países mediante las vías del tren, facilitando así el traslado de mercancías y personas entre estos, facilitando así diversos ámbitos tales como el comercio e incluso el ámbito político, ya que un diplomático podía viajar a realizar, con la mayor brevedad posible, las diligencias encomendadas.
- Autobús: El autobús es un vehículo diseñado para transportar cantidades comerciales de personas, estos pueden tener una capacidad desde 10 personas hasta 120 personas. El nombre de autobús tiene su origen etimológico en una curiosa historia que tuvo origen en Francia: “Autobús es un aféresis de la palabra latina ómnibus. Ómnibus deriva del dueño de una tienda de sombreros, Monsieur Omnès, quien con un juego de palabras llamó a su tienda “Omnes Ómnibus”. La misma estaba situada frente a una de las primeras estaciones de carruajes en Nantes, Francia, en 1823. Omnès es la resonancia en latín de omnes que significa «todos» y ómnibus “para todos”. Los ciudadanos de Nantes poco después le dieron el apodo “Ómnibus” al vehículo. Cuando el transporte tirado por caballos fue motorizado a partir de 1905, el ómnibus fue llamado Autobús, un término, que

al igual que ómnibus, todavía se utiliza.”³²

La mayor parte de los autobuses existentes son de uso colectivo público, sin embargo, también existen autobuses de uso particular, estos autobuses pertenecen a personas particulares y son utilizados para transportar familias, bandas musicales, equipos deportivos, comitivas de trabajadores, etc. También existen autobuses que, aunque son de uso público, ese público es exclusivo. Tal es el caso de los autobuses escolares, unidades de transporte que únicamente trasladan estudiantes de sus casas a los centros de estudio y viceversa.

3.4. Transporte Público

El transporte público es un servicio de transporte prestado por particulares o por el estado, mediante el cual ponen a disposición de la población vehículos para que los usuarios, mediante el pago de una tarifa, puedan hacer uso de los mismos para trasladarse dentro del territorio nacional.

Este tipo de medio de transporte se puede clasificar en diferentes tipos, siendo los dos fundamentales:

- Transporte público personal;
- Transporte público colectivo.

3.4.1. Transporte público personal

El transporte público personal es el medio de transporte contratado mediante el cual un

³² AMTUIR. **Transporte prehistórico urbano.**

http://www.amtuur.org/03_htu_generale/htu_1_avant_1870/htu_1.htm. (4 de julio de 2014)

usuario solicita ciertos servicios, para que una persona pueda trasladarse ella misma, trasladar sus bienes, o bien, mediante sus indicaciones, se traslade a una tercera persona de su interés.

Este tipo de transporte tiene la característica, que a pesar de que la persona que hace uso del servicio no es la propietaria del vehículo, esta da la indicaciones hacia donde se debe dirigir el automotor, puede establecer la ruta a tomarse, e incluso puede decidir si durante el viaje se han de realizar paradas en lugares distintos al destino.

Este tipo de servicio al poseer las características mencionadas en el párrafo anterior, tiene un precio variable, a diferencia del servicio de transporte público colectivo que al estar preestablecidas las rutas tiene precios fijos.

“En el caso de transporte urbano, un taxi es un medio de transporte público que permite desplazamientos rápidos, confortables y directos principalmente en áreas urbanas. El usuario paga una tarifa al conductor a cambio del servicio de transporte prestado. Provee un servicio flexible y conveniente, por lo que es uno de los sistemas de transporte costosos.

A diferencia de los sistemas de transporte colectivo, como metro, BRT, tranvía o bus, en los que existen unos principios generales para su diseño, regulación y operación, los sistemas de taxis son mucho más complejos y tienen muchas más variables a ser consideradas y muchos más actores.”³³

Este tipo de servicio tiene ventajas y desventajas siendo las más considerables las presentadas a continuación;

³³ Wikipedia. Ob cit. **Taxi**. <http://es.wikipedia.org/wiki/Taxi>. (09 de julio de 2014)

– Ventajas:

- a) Privacidad: el cliente es usuario exclusivo de este servicio, aunque en algunos casos se puede dar la situación de que dos extraños compartan dicho servicio, la característica principal es la exclusividad en el uso de medio de transporte.
- b) Seguridad: Al ser un servicio exclusivo, el contacto con otras personas, aparte del conductor del vehículo, es inexistente, esto disminuye drásticamente el riesgo de ser víctima de un asalto, situación muy común en el transporte público colectivo.
- c) Rapidez: En este tipo de transporte no existen rutas preestablecidas, el conductor no debe de respetar más que las leyes de velocidad y dirección establecidas, es decir, no debe pasar por determinados puntos geográficos obligatoriamente, si no que, al tener destinos variables, así mismo son sus rutas, buscando siempre la que resulte más favorable para el cliente.
- d) Comodidad: La característica principal de este tipo de transporte es la exclusividad, elemento que por naturaleza nos indica que la persona que utiliza dicho servicio viaja sola o acompañada de personas de su confianza, haciendo el viaje más cómodo y placentero.

– Desventajas:

- a) Costo: Una de las principales desventajas de este tipo de transporte recae en el alto costo del servicio, afectando así de una manera considerable la economía personal. Sin contar que muchas veces los vehículos cuentan con taxímetros, elemento que hace que el usuario no sepa a ciencia cierta el impacto que este servicio va a tener en su bolsillo.
- b) Falta de fluidez: La cantidad de vehículos de transporte público colectivo es considerablemente mayor a la cantidad de vehículos de transporte público personal, situación que dificulta el poder contratar este servicio con facilidad.



3.4.2. Transporte público colectivo

3.4.2.1. Antecedentes

“En los primeros años de 1900 se dieron los inicios del transporte Urbano para la ciudad, para estos años había un transporte que se le llamo ómnibus que recorría una ruta entre el Calvario y El Guarda Viejo por la calle de la libertad (hoy avenida Bolívar) y por la que cobraba doce centavos por persona en días laborales y veinticinco centavos para los días festivos.

El servicio de transporte urbano por medio de buses en la ciudad de Guatemala, surge el 16 de Diciembre del año de 1927 cuando inicia a prestar sus servicios la Empresa Guatemalteca de Autobuses EGA, en la ruta que era de la Estación Central al Parque central por toda la novena avenida, y del parque central al hipódromo del Norte recorriendo toda la sexta avenida, este flujo de tráfico de buses, carruajes y taxis dieron origen en este año a la implantación de semáforos en las esquinas de las calles de la ciudad que vino a sustituir a los policías de tráfico que operaban desde el año de 1925.

Ese mismo año Pascual Rosito y Palomo y Cía. Iniciaron la prestación del servicio de transporte urbano sin contratos pero con algunas franquicias en precio derecho y trafico lo que determino que en el año de 1931 se presentaron nuevas solicitudes de concesiones de nueva rutas en la que participaron varios oponentes, pero les fue otorgada a la empresa de Roque Rosito y Cía., con la empresa Aldaz, Rosito y Cía. Quien iniciaría la prestación del servicio con 21 buses a un costo de cinco centavos por pasajero en siete rutas.

En el año de 1932 por protestas de taxistas que prestaban el servicio en las rutas que



habían sido otorgadas, surgió la unificación de las empresas de buses, surgiendo la Empresa de Autobuses Unidos de Rosito Aldaz, y Compañía que se le conoció como AURACO.

Aun con el servicio de algunos carruajes que prestaban el servicio de transporte y la falta del Tranvía la empresa AURACO fue la solución del transporte que la población carecía.

A partir del año de 1940 se reorganiza el tránsito del transporte urbano en la ciudad capital y se establecen nuevas rutas numeradas que poco a poco se fueron incrementando, a continuación todas las rutas que funcionaron entre 1950 y finales de 1980, en estos últimos años las rutas empezaron a sufrir variaciones en su recorrido por los cambios de vías, construcciones de pasos a desnivel y otros cambios hechos por la municipalidad para recortar en algunos casos las rutas y en otros casos alargarlos.³⁴

3.4.2.2. Definición

El transporte público colectivo es aquel tipo de transporte por medio del cual una persona se transporta de un lugar a otro utilizando vehículos tales como, autobuses, ómnibuses, etc.

Los vehículos que prestan estos servicios son de uso popular, y la contratación del servicio descrito únicamente consiste en el pago de una tarifa, previamente establecida, para poder abordar la unidad de transporte público y así poder emprender el recorrido hacia su lugar de destino.

³⁴ Cesar U. **Historia del transporte urbano en Guatemala**. <http://guatemaladeayer.blogspot.com/2011/09/historia-del-transporte-urbano-en.html>. (11 de julio de 2014)

Las unidades de transporte público se distinguen de cualquier otro tipo de transporte por ciertas características que poseen, sobresaliendo las siguientes:

- Rutas establecidas: Las unidades de transporte público se movilizan exclusivamente por ciertas redes de rutas previamente establecidas y autorizadas para el efecto. Lo que supone que las personas ya saben el rumbo que tomara el vehículo y esto les ayudará a planificar su viaje y los puntos donde deberá abordar el bus así como el lugar donde deberá bajarse.
- Múltiples paradas: Los vehículos que prestan el servicio en mención, por las grandes cantidades de pasajeros que transportan, deben realizar múltiples paradas a lo largo del camino, esto con la finalidad de captar más pasajeros.
- Gran capacidad: La mayoría de vehículos utilizados para estos fines están capacitados para acoger gran cantidad de pasajeros, lo que es beneficioso para ambas partes, ya que el dueño de la unidad capta más pasajeros y el usuario tiene más posibilidad de poder encontrar un lugar dentro de la misma para trasladarse a su lugar de destino.

La enciclopedia virtual Wikipedia describe en uno de sus Artículos al transporte público de la siguiente manera: “El transporte público es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros de transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador. Usualmente los viajeros comparten el medio de transporte y está disponible para el público en general. Incluye diversos medios como autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles suburbanos o ferris.¹ En el transporte interregional también coexiste el transporte aéreo y el tren de alta velocidad. Algunos, como los taxis compartidos, organizan su horario según la demanda. Otros servicios no se inician hasta que no se complete el vehículo.”



3.4.2.3. Ventajas y desventajas

Al igual que todos los medios de transporte existentes, y por existir, el transporte colectivo tiene sus ventajas y desventajas. Aquí señalo unos a tener en consideración al momento de decidirse a utilizar este servicio:

– Ventajas:

- a) Las unidades de transporte público son mucho más eficaces que los transportes individuales en términos de consumo de energía.
- b) Los medios de transporte público facilitan la circulación, un autobús por ejemplo, puede transportar a más de a 60 personas utilizando la misma superficie que dos automóviles que por término medio están ocupadas por 1,08 personas.
- c) Los transportes públicos no ocupan espacio de aparcamiento.
- d) Los transportes públicos con carril reservado, como el transmetro, no sufren problemas de atascos.

– Desventajas:

- a) Somete al usuario a horarios, se limita el transporte de equipaje, etc.
- b) *La rigidez de trayectos, esto hace referencia a que el trayecto está ya definido.*
- c) *La rigidez de horarios se refiere a que sólo se puede encontrar a determinadas horas. Sin embargo, en los lugares donde se cuenta con una buena red de transporte público se pueden cubrir todos los trayectos posibles con un tiempo de espera corto.*

3.5. Transporte privado

Al hablar de transporte privado hay que entender que nos referimos a los medios de transporte que no están abiertos o disponibles al público.



El transporte privado es aquel medio de transporte en el cual la persona que se traslada, de un lado a otro no tiene ninguna relación de dependencia, más que a las leyes del país.

La acción de transportarse puede realizarse mediante vehículos motorizados, vehículos no motorizados, o bien puede realizarse este tipo de acción sin utilizar nada más que la fuerza humana, mediante la caminata.

El transporte privado se distingue principalmente por tres factores del transporte público, primero, el transporte privado no se limita a rutas, la persona tiene el control de decidir qué camino tomar para dirigirse hacia su destino. Segundo, la persona tiene control total sobre el horario del viaje, a diferencia del transporte público donde, el usuario debe adaptarse al horario en que es prestado el servicio. Y finalmente la tercera diferencia entre el transporte privado y el transporte público recae, en la velocidad con que se emprende el viaje, al hacerse de una forma privada el viajero tiene control total de la velocidad con que se ejecuta el mismo, sin embargo al utilizar medios públicos el usuario deja de tener control sobre esta y quien decide al respecto es el conductor del vehículo.

“Ante la falta de un sistema de transporte público eficiente y confiable, un amplio sector de la población ha resuelto sus necesidades de movilidad adquiriendo un automóvil, con magros resultados.

Entre 1986 y el año 2000, mientras el número de vehículos privados aumentaba en cerca de medio millón de unidades, su cobertura de la demanda de transporte alcanzaba apenas el 16%.³⁵

³⁵ El Poder del Consumidor A.C. *Eficiencia del transporte público y privado*. Pág. 5.



3.6. Tipos de transporte público colectivo

El servicio de transporte público colectivo puede ser prestado por varios tipos de vehículos, los más comunes a nivel mundial son los siguientes:

- Autobús: El Diccionario de la Real Academia Española define a el autobús como: “Vehículo automóvil de transporte público y trayecto fijo que se emplea habitualmente en el servicio urbano.” Los autobuses resultan más prácticos y eficientes en rutas de corta y media distancia, siendo comúnmente el medio de transporte más usado a nivel de transportes públicos, por resultar una opción económica.
- Tren: La Real Academia de la Lengua Española define a través del Diccionario de la Real Academia Española al tren como: “Medio de transporte que circula sobre rieles, compuesto por uno o más vagones arrastrados por una locomotora.” El tren es un medio de transporte utilizado para viajar en distancia grandes, ya que realiza menos paradas que los autobuses y se traslada a una velocidad considerablemente más rápida que los anteriores.
- El trolebús, también conocido como trolley o trole, es un ómnibus eléctrico, este recibe su energía eléctrica, de dos cables superiores, dos astas. El trolebús no utiliza vías especiales o rieles en la calzada, a diferencia del tranvía o del tren, por lo que es un sistema más flexible.

3.6.1. Tipos de transporte público colectivo regulados en el Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Acuerdo COM-42-2009.

El reglamento en mención regula, en su Artículo cuarto, los tipos de vehículo que



utilizara el servicio de transporte público colectivo dentro del municipio de Guatemala, siendo estos los siguientes:

- Autobús articulado: vehículo automotor compuesto por dos secciones rígidas unidas por una sección articulada, equipado y construido para el transporte público colectivo urbano.
- Autobús biarticulado: vehículo automotor compuesto por tres secciones rígidas unidas por dos secciones articuladas, especialmente equipado y construido para el transporte público colectivo.
- Autobús convencional: vehículo automotor, de dos o más ejes, construido para la prestación del servicio de transporte público colectivo urbano.

Estas unidades, de conformidad con el Artículo quinto del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Acuerdo COM-42-2009, deben prestar diferentes tipos de servicios, estando regulados los siguientes:

- “a) Servicio de Transporte Público Colectivo Urbano.
- b) Servicio de Transporte Público Colectivo Urbano Masivo Rápido de Autobuses.
- c) Servicios Especiales de Transporte Público Colectivo Urbano.
- d) Cualquier otro Servicio de Transporte Público Colectivo Urbano que autorice el Concejo Municipal.

Las características de infraestructura, operación, tipos de unidades del servicio de transporte y alcances tecnológicos en cada servicio serán los indicados en este Reglamento, o en el caso de cualquier otro servicio que sea adicionado al sistema integrado de transporte, estos serán definidos por la Superintendencia de Transporte



Público Colectivo Urbano.”

En el mismo reglamento se establecen las capacidades y condiciones mínimas que debe poseer cada unidad, para así prestar un servicio óptimo, cómodo, decente y que respete los derechos individuales y colectivos de la sociedad guatemalteca en general.



CAPÍTULO IV

4. Reformas al reglamento para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia acuerdo com-42-2009 para acondicionar las unidades de transporte público para el fácil acceso de las personas con capacidades físicas diferentes.

Analizando el acuerdo del Concejo Municipal número 42-2009 podemos observar, que los legisladores encargados de promulgar dicho reglamento, no regulan nada respecto a las personas con capacidades físicas diferentes.

En el Artículo número veinticinco del documento en mención se establecen los requisitos mínimos con que una unidad de transporte público deberá contar, para ser apta para circular por las calles del Municipio de Guatemala, así como para prestar el servicio a la población en general.

El Artículo veinticinco del reglamento establece literalmente:

“Artículo 25. Requisitos de las unidades del servicio de transporte.

Las unidades del servicio de transporte a ser utilizadas, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- a) A partir del año dos mil once (2011), las unidades del servicio de transporte, propiedad de los prestadores del Servicio de Transporte Público Colectivo Urbano, deberán ser nuevas y sin uso y de modelo de año de fabricación 2009 o 2010, de conformidad con las especificaciones técnicas que sean definidas para el efecto. A partir del año dos mil veintitrés (2023), deberán ser de modelo no mayor de doce



(12) años de antigüedad, de acuerdo al modelo indicado en la tarjeta de circulación de la unidad del servicio de transporte.

- b) Para las unidades del servicio de transporte, propiedad de la Municipalidad de Guatemala, la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, determinará el proceso de renovación de flota; sin que por ello se vean afectados los derechos de los prestadores del Servicio de Transporte Público Colectivo Urbano.
- c) Estar pintadas del color que determine la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, según el tipo de servicio.
- d) Estar identificadas con la cobertura de la ruta origen-destino, colocada como mínimo en la parte superior frontal de la unidad del servicio de transporte.
- e) Toda unidad del servicio de transporte deberá contar como mínimo con dos puertas, más una ventana del lado izquierdo para salida de emergencia.
- f) Las unidades del servicio de transporte deberán contar con iluminación interior, la que funcionará en horario nocturno de manera obligatoria y continua.
- g) Las unidades del servicio de transporte deberán contar con la señalización respectiva en el lugar de ingreso y egreso de usuarios como lo defina la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano.
- h) Contar con un número de registro por ruta para la prestación del servicio, el cual deberá estar debidamente expuesto de acuerdo a las dimensiones y localización que serán fijadas por la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano.
- i) Contar con asientos de color amarillo para ser utilizados con prioridad por mujeres embarazadas o con niños de brazos, adultos mayores y personas con discapacidad. La Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano *definirá la cantidad de asientos en cada unidad del servicio de transporte según las dimensiones de la misma.*
- j) Cumplir con cualquier otro requisito establecido en el Contrato de Autorización de licencia de operación.”

Realizando un estudio literal por literal, podemos observar la falta de cuidado en que

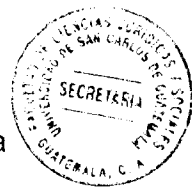


incurrieron los legisladores al momento de crear, estudiar y aprobar dicha normativa, ya que claramente se violentan los derechos humanos de las personas con capacidades físicas diferentes, derechos que en los últimos años han sido tema de diferentes debates, ya que dicha ausencia podría considerarse un acto de igualdad entre todas las personas. Sin embargo se violenta el principio de justicia, principio por el cual se busca que todas las personas puedan vivir dentro de la sociedad en igualdad de condiciones, y si esta igualdad en algún momento se ve afectada por circunstancias puramente naturales, biológicas o genéticas, que no tienen incidencia en el ámbito jurídico, aquí deberá ponerse en uso la justicia, a través de los órganos competentes del estado, para crear normativas que protejan estos derechos, que velen por las personas con estas condiciones y que se tomen las medidas necesarias para equipar el estilo de vida de este grupo de personas con el resto de la población.

En relación a esto, hemos observado que se han dado cambios importantes en los últimos años en nuestro municipio, Guatemala, con la creación de espacios especiales para que las personas que se auxilian de una silla de ruedas, de muletas, de andadores, puedan moverse con facilidad por las calles.

Nuestra querida Universidad de San Carlos de Guatemala, también ha sido un ejemplo de respeto y admiración para con las personas que poseen capacidades físicas diferentes, ya que se han instaurado rampas en la mayoría de edificios, se ha tratado de eliminar, o reemplazar los escalones, para que aquellos lugares donde el acceso resultaba imposible, hoy por hoy no sea más que un paso que se da en el camino de la profesionalización en nuestra amada casa de estudios.

Inclusive con la creación del servicio Transmetro se ha dado un paso importante en la esta materia, ya que existen algunos centros de abordaje que cuentan con opción de abordaje para las personas que utilizan sillas de ruedas, así como las paradas que son de fácil acceso para las personas que tienen problemas para moverse con facilidad.



En el mundo existen diferentes tipos de vehículos, que se han ido adaptando respecto a las diferentes necesidades de la gente, en estas adaptaciones encontramos que gran cantidad de vehículos se han acondicionado para que personas que sufren de algún tipo de condición que dificulte sus aptitudes motrices, tengan un fácil acceso a los mismos, así como hacer más placentero el viaje mediante espacios especiales para su acomodamiento.

Estos vehículos han tenido tal impacto a nivel mundial, que se han empezado a producir en masa, este es el caso de diferentes empresas que se dedican a la creación y comercialización de autobuses. Estos vehículos son ofrecidos a diversidad de países para sean incorporados al servicio de transporte público colectivo, ya que, como se expondrá en su momento, existen diferentes tratados internacionales que regulan la utilización de estos, para así respetar los derechos de las personas que necesitan de estos, para desenvolverse con plenitud en su diario vivir.

La no regulación de este tipo de vehículos en dicho reglamento, viola diferentes derechos humanos inherentes a la persona, entre los cuales podríamos mencionar el derecho al trabajo, ya que una persona que no se puede trasladar de un lugar a otro porque no existe un servicio que esta persona pueda utilizar, no puede optar a un empleo que no sea realizable en casa; también podemos mencionar el derecho a la educación, ya que al igual que en el caso anteriormente expuesto, una persona que no se puede trasladar hasta los centros de aprendizaje existentes en el país, ve imposible la realización de su derecho a la educación; el derecho a la salud otro claro ejemplo de dicha violación, por las mismas circunstancias expuestas con anterioridad.

4.1. Legislación extranjera

Es común ver que en varios países ya cuentan dentro de su legislación, con leyes



especiales que regulan la creación de estos buses. Esto se da principalmente en países europeos, sin embargo, esta práctica es cada vez común en el continente americano.

Dentro de nuestro continente uno de los pioneros en la materia es la Republica Argentina, que ha creado diversidad de leyes, buscando así la protección y superación de los derechos de las personas con capacidades diferentes.

En la Provincia de Buenos Aires, se emitió el Régimen Jurídico Básico e Integral Para Las Personas Discapacitadas, que regula varios aspectos respecto a las personas con capacidades diferentes, siendo los Artículos veintidós y veintitrés los que establecen lo referente al transporte que literalmente dicen:

“Artículo 22°: (Texto según Ley 10.836) Las Empresas de Transporte Colectivo Terrestre que operen regularmente en territorio provincial, deberán facilitar el traslado de las personas discapacitadas en forma gratuita o mediante sistemas especiales.

En aquellos supuestos en que el discapacitado no pueda valerse por sí mismo, el beneficio del párrafo anterior se hará extensivo a la persona que lo acompañe.

La Reglamentación establecerá las comodidades que deben otorgarse a las personas discapacitadas y las características de los pases que deberán exhibirse.

La inobservancia de esta norma por parte de las Empresas de Transporte Colectivo las hará pasibles de las sanciones previstas en las leyes y decretos que reglamentan el mencionado Servicio Público en la Provincia de Buenos Aires.



Artículo 23°: Las Municipalidades aceptarán a todos sus efectos el símbolo internacional de acceso (distintivo de identificación), aprobado por la Asamblea de Rehabilitación Internacional, el que servirá de única credencial para el libre tránsito y estacionamiento. De igual modo, no se podrán excluir de tales franquicias a los automóviles patentados en otras jurisdicciones.”

Esta normativa fue promulgada en 1990, lo que demuestra, el atraso que existe en nuestras leyes comparadas con las del resto de la región, tomando en cuenta que hace más de veinte años ya se regulaba lo respectivo al transporte.

Posteriormente mediante la Ley 13877, publicada el seis de noviembre de 2008, el Artículo uno, modifica lo anterior, dejando el Artículo en mención de la siguiente manera:

“Artículo 1º: Modificase el Artículo 22 de la Ley 10.592, Régimen Jurídico Básico e Integral para las Personas Discapacitadas, el que quedará redactado con el siguiente texto:

Artículo 22: Las empresas de Transporte Colectivo Terrestre y Fluvial que operen regularmente en el territorio provincial deberán transportar a las personas con discapacidad, en forma gratuita o mediante sistemas especiales, en el traslado solicitado por el beneficiario, sin diferir la oportunidad del viaje por motivos inherentes a las categorías del servicio disponible. Dicho traslado abarcará el trayecto que medie entre el lugar donde se encuentre el beneficiario y cualquier destino al que deba concurrir por razones familiares, asistenciales, educacionales, laborales o de cualquier índole que tiendan a favorecer su plena integración social.



En aquellos supuestos en que el discapacitado no pueda valerse por sí mismo, el beneficio del párrafo anterior se hará extensivo a la persona que lo acompañe.

La reglamentación establecerá las comodidades que deben otorgarse a las personas discapacitadas y las características de los pases que deberán exhibirse, debiendo los mismos mantener su validez por idéntico plazo al establecido en el certificado de discapacidad expedido por la Autoridad competente.

• Además las empresas de Transporte Colectivo Fluvial se encuentran obligadas a permitir el acompañamiento de perros lazarillos para los casos en que el pasajero se trate de un discapacitado visual.

La inobservancia de esta norma, por parte de las empresas de transporte colectivo, las hará pasibles de las sanciones previstas en las leyes y decretos que reglamentan el mencionado servicio público en la Provincia de Buenos Aires."

En esta modificación hace énfasis en la protección de los derechos humanos de las personas discapacitadas, regulando inclusive sanciones a las personas que incumplan dichas normativas.

A nivel nacional, siempre en la republica argentina, el Decreto 467/1998 da las directrices con respecto a los autobuses que deberán prestar servicio dentro del territorio argentino, así como el modo en que se deberá de realizar el reemplazo o modificación de las unidades de transporte público colectivo:

"A. Transporte automotor público colectivo de pasajeros



A.1.1. Vehículos urbanos y suburbanos de corta y media distancia

Las empresas de transporte deberán incorporar en forma progresiva, por renovación de su parque automotor y de acuerdo al cronograma que se fija en este Artículo, unidades de pasajeros con adaptaciones para el ingreso y egreso en forma autónoma y segura y con espacio suficiente que permita la ubicación en su interior de personas con movilidad y comunicación reducidas especialmente usuarios de sillas de ruedas y • semiambulatorios severos hasta llegar a la renovación total de la flota en esas condiciones. (Ver cuadro siguiente).

Plazos: Vehículos a incorporar en cada línea por renovación del parque automotor.

En el transcurso de 1997: Un vehículo adaptado por línea.

Año 1998: VEINTE POR CIENTO (20%) del total de la renovación de la línea.

Año 1999: CUARENTA POR CIENTO (40%) del total de la renovación de la línea.

Año 2000: SESENTA POR CIENTO (60%) del total de la renovación de la línea.

Año 2001: OCHENTA POR CIENTO (80%) del total de la renovación de la línea.

Año 2002, en adelante: CIEN POR CIENTO (100%) del total de la renovación de la línea.



La mitad del porcentaje previsto para los años 1998, 1999 y 2000, fijado en el cronograma precedente, deberá ser cubierto por vehículos de las características de un vehículo de "piso bajo" de hasta CERO COMA CUARENTA (0,40) metros de altura entre la calzada y su interior. La mitad restante del porcentaje previsto para los mismos años, deberá ser cubierto por vehículos de las características del "piso bajo" o "semibajo", en forma optativa.

- En todos los casos los vehículos deberán contar con las siguientes características:
 - a) Un "arrodillamiento" no inferior de CERO COMA CERO CINCO (0,05) metros y los complementos necesarios que permitan el ingreso y egreso de un usuario de silla de ruedas, o con las características que satisfagan el cumplimiento de las condiciones arriba expresadas.
 - b) Una puerta de CERO COMA NOVENTA (0,90) metros de ancho libre mínimo para el paso de una silla de ruedas.
 - c) En el interior se proveerá, por lo menos, de DOS (2) espacios destinados a sillas de ruedas, ubicados en el sentido de la marcha del vehículo, con los sistemas de sujeción correspondientes para la silla de ruedas, pudiéndose ubicar en los DOS (2) lugares, según las necesidades, DOS (2) asientos comunes rebatibles.
 - d) Se dispondrá también una zona de ubicación para los apoyos isquiáticos:

La barra inferior del apoyo estará colocada a CERO COMA SETENTA Y CINCO (0,75) metros desde el nivel del piso;

La barra superior a Un (1,00) metros desde el nivel del piso y desplazada horizontalmente CERO COMA QUINCE (0,15) metros de la vertical de la barra inferior y;

Se considerará un módulo de CERO COMA CUARENTA Y CINCO (0,45) metros de ancho por persona.



e) Los accesos tendrán pasamanos a doble altura. El interior contará además:

Con pasamanos verticales y horizontales;

DOS (2) asientos de uso prioritario por parte de personas con movilidad y comunicación reducidas, debidamente señalizados, según la Norma IRAM 3.722, con un plano de asiento a CERO COMA CINCUENTA (0,50) metros del nivel del piso;

Espacio para guardar bolsos o cochecitos de bebés, que no interfieran la circulación.

f) La identificación de la línea deberá tener una óptima visualización, los números y ramales deberán estar en el frente de la unidad y anexarse en los laterales, cercanos a las puertas. Las leyendas tendrán que hacerse en colores contrastantes sobre fondos opacos.

g) Las unidades serán identificadas con el "Símbolo Internacional de Acceso" según el pictograma establecido en la Norma IRAM 3722 en su frente y en los laterales.

h) Las máquinas expendedoras de boletos deben ser posibles de accionar por todos los pasajeros, con una altura máxima de UNO COMA TREINTA (1,30) metros desde el nivel del piso a la boca de pago y contarán con un barral o asidero vertical a ambos lados.

i) No podrán utilizarse ni colocarse sistemas de molinetes u otros sistemas que dificulten o impidan la movilidad y circulación de los pasajeros. La circulación deberá tener un ancho mínimo de CERO COMA SETENTA (0,70) metros, salvo que sea utilizada por personas en silla de ruedas, en cuyo caso el ancho mínimo será de CERO COMA OCHENTA (0,80) metros hasta el lugar reservado para alojar las sillas.

j) El piso del coche se revestirá con material antideslizante, y poseerá un área de pasillo de tránsito sin desniveles que deberá cubrir no menos del CUARENTA POR CIENTO (40%) del área total de circulación del vehículo, donde se ubicarán la puerta de ascenso y una para el descenso de pasajeros y llevará una franja de señalización de CERO COMA QUINCE (0,15) metros de ancho en los bordes de entrada y salida del vehículo.

k) La altura recomendada para los pulsadores de llamada es de UNO COMA TREINTA Y CINCO (1,35) metros como máximo y de UNO COMA VEINTICINCO (1,25) metros

como mínimo, medidos desde el nivel del piso; ubicados en los DOS (2) barrales de puertas de salidas y por lo menos en un barral en el medio de la zona delantera y otro barral en el medio de la zona trasera. En todos los sitios destinados a ubicar sillas de ruedas y asientos reservados para personas con movilidad y comunicación reducidas, los pulsadores deberán estar situados a una altura de UN (1,00) metro CERO COMA DIEZ (0,10) metros.

Todos los pulsadores deberán contar con una señal luminosa que indique la efectivización de la llamada y el pulsador dispuesto en las zonas de emplazamiento de las sillas de ruedas, deberá producir una señal visual intermitente en el puesto de mando del conductor. Esta señal se identificará con el "Símbolo Internacional de Acceso", según el pictograma aprobado por la Norma IRAM 3722.

I) Se deberán incorporar sistemas de información referidos a recorridos, paradas próximas, y, paradas en las que se encuentra estacionado el vehículo. Las mismas deberán ser posibles de recepcionarse por parte de personas con disminución visual o auditiva.

II) Toda otra indicación del conductor, también deberá ser posible de recepcionarse por parte de personas con disminución visual o auditiva."

Este Artículo de la legislación argentina podría servir como un punto de referencia para la modificación del reglamento en cuestión, ya que este abarca, casi en su totalidad, los puntos que son necesarios para el respeto de los derechos de las personas con capacidades diferentes.



4.2. Propuesta de reformas al Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Acuerdo com-42-2009 para acondicionar las unidades de transporte público para el fácil acceso de las personas con capacidades físicas diferentes.

La finalidad de este punto dentro del trabajo de investigación, es proponer, en modo de sugerencia, las reformas, que de conformidad con todo lo estudiado y de conformidad con todo lo expuesto a lo largo del presente trabajo, se cree que son necesarias realizar al Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Acuerdo com-42-2009.

Las reformas, que se propondrán a continuación, son, y deben ser, siempre en pro de la población guatemalteca, en este caso específico, de las personas con capacidades diferentes, para así elevar sus condiciones de vida, llevándolas a un nivel de equiparación con el resto de guatemaltecos.

Estos cambios, no se pretende que se realicen de un día para otro, cosa que resultaría significativamente costosa, a cambio se propone un cambio gradual, de conformidad con las posibilidades de los transportistas, pero que al mismo tiempo sea ejecutado a la mayor brevedad para no seguir violentando los derechos mencionados.

Se hace especial énfasis que, si bien se conoce que estas modificaciones resultan altamente costosas, también se sabe que las ganancias obtenidas en la prestación de este servicio son cuantiosas, por lo que no debería significar ningún tipo de aumento en las tarifas ya establecidas, ni en la calidad de servicio prestada.



Por otra parte, se necesita la ayuda de la municipalidad capitalina, no solo en reformar dicho reglamento, sino también en la creación de estaciones de abordaje y descargo que cuenten con las condiciones necesarias para que dicho grupo social pueda acceder con facilidad a las unidades de transporte público colectivo.

La parte que se propone reformar de dicho reglamento es el Artículo 24 que, al respecto de todo lo expuesto, únicamente regula lo siguiente:

- Artículo 24 literal E, que literalmente dice “Toda unidad del servicio de transporte deberá contar como mínimo con dos puertas, más una ventana del lado izquierdo para salida de emergencia.”

- Artículo 24 literal I que literalmente dice “Contar con asientos de color amarillo para ser utilizados con prioridad por mujeres embarazadas o con niños de brazos, adultos mayores y personas con discapacidad. La Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano definirá la cantidad de asientos en cada unidad del servicio de transporte según las dimensiones de la misma.”

Y el cual se proponer dejar de la siguiente manera:

Artículo 25. Requisitos de las unidades del servicio de Transporte.

Las unidades del servicio de transporte a ser utilizadas, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) A partir del año dos mil once (2011), las unidades del servicio de transporte,



propiedad de los prestadores del Servicio de Transporte Público Colectivo Urbano, deberán ser nuevas y sin uso y de modelo de año de fabricación 2009 o 2010, de conformidad con las especificaciones técnicas que sean definidas para el efecto. A partir del año dos mil veintitrés (2023), deberán ser de modelo no mayor de doce (12) años de antigüedad, de acuerdo al modelo indicado en la tarjeta de circulación de la unidad del servicio de transporte.

- b) Para las unidades del servicio de transporte, propiedad de la Municipalidad de Guatemala, la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, determinará el proceso de renovación de flota; sin que por ello se vean afectados los derechos de los prestadores del Servicio de Transporte Público Colectivo Urbano.
- c) Estar pintadas del color que determine la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, según el tipo de servicio.
- d) Estar identificadas con la cobertura de la ruta origen-destino, colocada como mínimo en la parte superior frontal de la unidad del servicio de transporte.
- e) Toda unidad del servicio de transporte deberá contar como mínimo con dos puertas, más una ventana del lado izquierdo para salida de emergencia, además deberá contar con una rampa, o plataforma de elevación, para que las personas con capacidades físicas diferentes puedan acceder a estas sin ninguna dificultad.
- f) Las unidades del servicio de transporte deberán contar con iluminación interior, la que funcionará en horario nocturno de manera obligatoria y continua.
- g) Las unidades del servicio de transporte deberán contar con la señalización respectiva en el lugar de ingreso y egreso de usuarios como lo defina la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, así como señalización en los espacios designados especialmente para las personas capacidades diferentes, sin que esto implique ningún tipo de discriminación.
- h) Contar con un número de registro por ruta para la prestación del servicio, el cual deberá estar debidamente expuesto de acuerdo a las dimensiones y localización que serán fijadas por la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano.



- i) Contar con asientos de color amarillo para ser utilizados con prioridad por mujeres embarazadas o con niños de brazos, adultos mayores y personas con discapacidad. La unidad deberá contar también con espacios suficientes para que las personas que se auxilian de una silla de ruedas, andadores, o cualquier otro medio que los ayude a moverse, puedan acomodarse dentro de la unidad sin problema ni complicaciones, tanto para ellos como para el resto de usuarios. La Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano definirá la cantidad de asientos y espacios designados a las personas con discapacidad, que existirán en cada unidad del servicio de transporte según las dimensiones de la misma.
- j) Cumplir con cualquier otro requisito establecido en el Contrato de Autorización de licencia de operación.





CONCLUSIÓN DISCURSIVA

En nuestro país el transporte público es uno de los servicios más deficientes que se prestan a la población, sobretodo en el municipio de Guatemala, lugar con la mayor concentración de personas a nivel nacional, causa que juntamente con el mal estado en que se encuentran las unidades contribuye a un servicio deficiente. Aunado a esto, la falta de regulación legal respecto a las personas con capacidades físicas diferentes, y las dificultades a la que estas personas se enfrentan al momento de abordar las diferentes unidades, por no contar estas con las condiciones mínimas para prestar un servicio digno y violentando así los derechos de dichas personas. Por lo tanto es necesario que la Municipalidad de Guatemala, a través del Concejo Municipal, realice las reformas necesarias para que las unidades de transporte público que circulan en el perímetro del municipio cuenten con las condiciones mínimas para prestar un servicio de calidad, y sobretodo un servicio al cual puedan tener acceso sin mayor dificultad, las personas con capacidades físicas diferentes.





BIBLIOGRAFÍA

- AMMR. **Retraso mental definición, clasificación, y sistemas de apoyos.** Págs. 87-95. Revista Española Sobre Discapacidad Intelectual. Vol 35. Núm 211. 2014.
- AMTUIR. **Transporte prehistórico urbano.**
http://www.amtuir.org/03_htu_generale/htu_1_avant_1870/htu_1.htm. Extraído el 4 de julio de 2014.
- BUZO Sánchez, Isaac. **Los transportes.**
<http://ficus.pntic.mec.es/ibus0001/servicios/transportes.html>. Extraído el 4 de julio de 2014.
- CALVILLO, Alejandro. **Eficiencia del transporte público y privado.** 1ra. ed; México: (s.e.), 2008.
- Comisión Nacional de los Derechos Humanos México. **Derechos humanos de las personas con discapacidad física.** 1ra. ed; México: (s.e.), 2012.
- CORONEL Carvajal, Carlos. **Síndrome de Rett: un nuevo reto para los pediatras.**
http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-75312002000200010. (21 de marzo de 2002). Extraído el 23 de julio de 2014.
- Creararquitectura, diseño, construcción, consultoría. **Manual técnico de accesibilidad de personas con discapacidad al espacio físico y medios de transporte en Guatemala.** 1ra. ed; Guatemala, 2012.
- Definición.de. **Definición de discapacidad.** [Definicion.de/discapacidad/](http://definicion.de/discapacidad/). Extraído el 18 de junio de 2014).
- Definición.de. **Transporte.** <http://definicion.de/transporte/>. Extraído el 3 de julio de 2014.
- Fundación Homero. **Discapacidad psíquica.** <http://fundacionhomero.webnode.es/las-discapacidades/discapacidad-psiquica/>. (2011). Extraído el 23 de julio de 2014.
- Grupo de Enlace Sectorial de Accesibilidad. **Entorno accesible. Lineamientos de política.** 1ra. ed; Colombia: Ed. Ministerio de Comunicaciones, 2002.
- GONZALEZ Perea Susana. **Guía de accesibilidad a los medios de comunicación de personas con discapacidad sensorial.**
<http://guiaaccesibilidad.periodismoinclusivo.com/discap.html>. (2008) Extraída el 21 de junio de 2014.



Instituto Nacional de Trastornos Neurológicos y Accidentes Cerebrovasculares. **Espina Bífida**. <http://www.nlm.nih.gov/medlineplus/spanish/spinabifida.html>. (4 de enero de 2013). Extraído el 24 de junio de 2014.

Naciones Unidas. **Convención Sobre Los Derechos De Las Personas Con Discapacidad**. <http://www.un.org/spanish/disabilities/convention/qanda.html>. Extraído el 1 de julio de 2014.

Naciones Unidas. ob cit. **Anexo I Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad**. Pág. 11.

Organización Marítima Internacional. **Convenio Internacional Para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974**. Pág. 1.

U Cesar. **Historia del transporte urbano en Guatemala**. <http://guatemaladeayer.blogspot.com/2011/09/historia-del-transporte-urbano-en.html>. (26 de septiembre de 2011). Extraído el 11 de julio de 2014

Vivenciasbfm. **Tipos de discapacidad**. <http://vivenciasbfm.wordpress.com/2009/05/10/tipos-de-discapacidad/>. (10 de mayo de 2009) Extraída el 21 de junio de 2014.

WIESNER, Jaime E. **Discapacidad y capacidad intelectual**. 1ra. ed; Colombia: Ed. Academia Nacional de Medicina, 2004.

Wikipedia. **Discapacidad intelectual**. http://es.wikipedia.org/wiki/Discapacidad_intelectual. (11 de junio de 2014) Extraído el 21 de junio de 2014.

Wikipedia. **Discapacidad psíquica**. http://es.wikipedia.org/wiki/Discapacidad_psíquica. (11 de junio de 2014) Extraído el 24 de junio de 2014.

Wikipedia. **Distrofia muscular de duchenne**. http://es.wikipedia.org/wiki/Distrofia_muscular_de_Duchenne. (23 de junio de 2004) Extraído el 24 de junio de 2014.

Wikipedia. **Parálisis cerebral**. http://es.wikipedia.org/wiki/Parálisis_cerebral#cite_note-1. (19 de Junio de 2014) Extraído el 24 de junio de 2014.

Wikipedia. **Taxi**. <http://es.wikipedia.org/wiki/Taxi>. (2 de julio de 2014) Extraído el 09 de julio de 2014.

Wikipedia. **Transporte**. <http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte>. (23 de junio de 2014) Extraído el 3 de julio de 2014.

Wikipedia. **Transporte aéreo**. http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_aereo. (16 de junio de 2014) Extraído el 3 de julio de 2014.



Wikipedia. **Transporte marítimo**. http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_maritimo. (29 de julio de 2014) Extraído el 3 de julio de 2014.

Legislación

Constitución Política de la República de Guatemala, Asamblea Nacional Constituyente de 1985.

Código Civil. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 106, 1964.

Código Procesal Civil y Mercantil.. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 106, 1964.

Ley Para Atención de las Personas con Discapacidad Decreto 135- 96, Congreso de la República de Guatemala, 1996.

Reglamento Para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, acuerdo COM-42-2009. Municipalidad de Guatemala, 2009.

Régimen Jurídico Básico e Integral Para Las Personas Discapacitadas. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, 1990.