

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

ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONDUCTORES DE
TRANSPORTE URBANO EN EL DEPARTAMENTO DE GUATEMALA

MARÍA ALEJANDRA CASTILLO RIVERA

GUATEMALA, NOVIEMBRE 2015

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

ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONDUCTORES DE
TRANSPORTE URBANO EN EL DEPARTAMENTO DE GUATEMALA



TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

MARÍA ALEJANDRA CASTILLO RIVERA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, noviembre 2015

**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 Álvarez

VOCAL V: Br. Luis Rodolfo Aceituno Macario

SECRETARIO: Lic. Daniel Mauricio Tejeda Ayestas

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).

Licda. Paula Heana Hernández Álvarez



Abogada y Notaria
Colegiado No. 9,365, Teléfono 55690659

Guatemala, 24 de enero de 2014

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



Distinguido Doctor:

En cumplimiento del nombramiento recaído en mi persona, procedí a asesorar el trabajo de tesis de la estudiante **MARÍA ALEJANDRA CASTILLO RIVERA**, intitulado "**ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO EN EL DEPARTAMENTO DE GUATEMALA**"; y para lo cual emito el siguiente dictamen:

Al analizar el trabajo de tesis de la bachiller **CASTILLO RIVERA**, se hace constar que el contenido científico y técnico de la tesis, se ajusta al tema desarrollado y en virtud de haberse satisfecho las exigencias de la suscrita asesora, en realizar las modificaciones de forma y de fondo para mejorar la investigación, el mismo constituye un aporte al contenido científico y técnico al Derecho de nuestro país. El tema abordado por la bachiller Castillo Rivera, hace en principio un estudio general sobre la delincuencia y la seguridad; su origen, conceptos básicos relativos a la delincuencia y la seguridad, características, causas y efectos; así como los aspectos sociales de la delincuencia contra el transporte público tanto para dueños, conductores y población en general.

La bachiller Castillo Rivera, desarrolló una investigación bibliográfica, entrevistas como técnica de campo y documental; utilizando los métodos inductivo, deductivo, analítico,

Licda. Paula Ileana Hernández Álvarez

Abogada y Notaria

Colegiado No. 9,365, Teléfono 55690659



descriptivo y sintético, lo que permitió entrelazar la historia, partiendo de los principios generales del derecho a la realidad actual; fueron aplicadas las reglas de redacción y ortografía correctamente, siguiendo las normas estipuladas de la Real Academia de la Lengua Española; trabajo de tesis que constituye un aporte científico a esta facultad, contribuyendo doctrinaria y jurídicamente en materia de seguridad ciudadana en transporte público; las conclusiones, recomendaciones y bibliografía son concluyentes con los temas desarrollados dentro de la investigación, es por ello que al haberse cumplido con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

Concluyo, en virtud de haberse satisfecho las exigencias de la suscrita asesora, derivadas del examen del trabajo y por las razones expuestas resulta procedente emitir **DICTAMEN FAVORABLE**, a efecto que el presente trabajo sea aprobado y discutido posteriormente en revisiones tanto de forma, de fondo y finalmente en el Examen General Público correspondiente.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"


Licda. Paula Ileana Hernández Álvarez
ASESORA

Licenciada
Paula Ileana Hernández Álvarez
Abogada y Notaria



USAC

TRICENTENARIA

Universidad de San Carlos de Guatemala



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.
Guatemala, 14 de marzo de 2014.

Atentamente, pase a el LICENCIADO ESTUARDO CASTELLANOS VENEGAS, para que proceda a revisar el trabajo de tesis de la estudiante MARÍA ALEJANDRA CASTILLO RIVERA, intitulado: "ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO EN EL DEPARTAMENTO DE GUATEMALA".

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


DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS

cc.Unidad de Tesis
BAMO/iy.





LIC. ESTUARDO CASTELLANOS VENEGAS

Abogado y Notario
Colegiado No. 7706
Teléfono 22304830

Guatemala, 03 de julio de 2014

Doctor
Bonerge Amilcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su despacho



Respetable Doctor:

De conformidad con el nombramiento emitido, por la Unidad de Asesoría de Tesis a mi persona y en cumplimiento a lo preceptuado en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, declaro expresamente que no soy pariente dentro de los grados de ley; asimismo no tengo relación personal alguna con la bachiller **MARÍA ALEJANDRA CASTILLO RIVERA**; por lo que procedí a revisar el trabajo de tesis intitulado **“ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO EN EL DEPARTAMENTO DE GUATEMALA”**. En virtud de la revisión se verifico:

1. El contenido científico y técnico se encuentra actualizado y desarrolla la materia tratada.
2. La metodología de inducción-deducción fue determinada dentro de las conclusiones y el analítico-sintético dentro del desarrollo de toda la tesis. El jurídico se contempla en la interpretación y análisis de las leyes acordes al tema planteado. Las técnicas son las propuestas en el plan de investigación.
3. La redacción revisada fue la impersonal, donde se puede apreciar la adaptación parafraseada de cada capítulo al tema principal propuesto, verificándose el correcto uso de las reglas de ortografía de la Real Academia de la Lengua Española.



LIC. ESTUARDO CASTELLANOS VENEGAS

Abogado y Notario

Colegiado No. 7706

Teléfono 22304830

-
4. En cuanto a la contribución científica del tema, va dirigido a la situación actual de los conductores del transporte público respecto a la delincuencia e inseguridad que es perceptible en el país; al verificarse un aumento de asesinatos en los últimos años a los pilotos que trabajan en dicho sector, describiendo los elementos del tema planteado, estableciendo el significado de conceptos básicos hasta las diversas teorías y soluciones doctrinarias plateadas; así como la propuesta de un nuevo punto de vista a la solución del problema como la implementación de nuevas formas de investigación forense, entre otras.
 5. Las conclusiones enumeraron los problemas encontrados en el desarrollo del trabajo de tesis.
 6. La bibliografía utilizada es acorde al tema.

Al haberse cumplido con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del normativo para la elaboración de tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público resulta, procedente emitir **DICTAMEN FAVORABLE DE REVISIÓN**, aprobando el trabajo de tesis revisado.

Atentamente,



Lic. Estuardo Castellanos Venegas
REVISOR

Lic. Estuardo Castellanos Venegas
ABOGADO Y NOTARIO

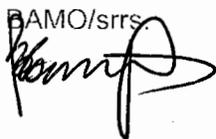


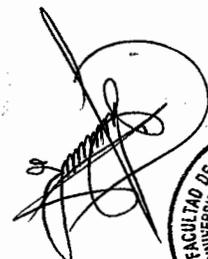
USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

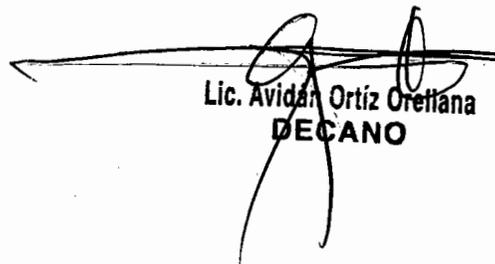


DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 29 de octubre de 2014.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante MARÍA ALEJANDRA CASTILLO RIVERA, titulado ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE URBANO EN EL DEPARTAMENTO DE GUATEMALA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/srrs






Lic. Avidán Ortiz Orellana
DECANO






DEDICATORIA

- A DIOS:** Por haberme permitido llegar a cumplir con este anhelado sueño, que a pesar de las grandes dificultades que se presentaron en el camino, tú con gran amor me diste fuerzas para seguir adelante y luchar hasta llegar este día.
- A MI PADRE:** Walter Castillo Lutín, por haberme dado la vida y por haberme apoyado en todo momento.
- A MI MADRE:** Blanca Rosa Rivera Rivas, por sus consejos, sus valores, por sus desvelos, por todos los años de sacrificio, por ayudarme a terminar con esta etapa de mi vida y por la motivación constante que me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada, por su infinito amor.
- A MIS HERMANOS:** Gracias por su apoyo, especialmente a Cindy Patricia por estar siempre a mi lado y brindarme su amor sincero y para demostrarte que si se puede alcanzar las metas propuestas.
- A MI ABUELITA:** María Cristina Lutín, por su gran apoyo y motivación para la culminación de mis estudios profesionales y para la elaboración de esta tesis.
- A MI ESPOSO:** Carlos Leonel Castellanos Molina, por su apoyo en mis momentos de flaqueza, por ayudarme a conseguir esta meta, por este nuevo inicio y por el amor que me tienes.



A MIS HIJOS: Dereck Leonel y Kharla Alejandra por ser el motor de inspiración de mi vida, mi regalo maspreciado pero sobre todo que este triunfo sea un ejemplo para su superación personal.

A MI TIO: Marco Tulio Castillo Lufín, por su apoyo durante mis prácticas profesionales supervisadas en la Unidad de Tesis de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales y por sus consejos.

A MI PRIMA: Ligia Beatriz Castillo Anleu, por su cariño y por su ayuda para que este triunfo fuera posible.

A MIS AMIGOS: Mónica Cruz, María de los Ángeles García, Edgar Morales, Yolanda Girón, Kharla Arreaga, Yeniffer Yat, Doris López, Jonathan Hernández, Sandra Higueros, Ana Quevedo, Armando Guzmán, Sergio Villegas, Aldo Santacruz, José Luis Caballeros, Bernabella Marroquín, Paola Chacón, por todos estos años de compartir alegrías y tristezas, por ser leales a su amistad, los quiero mucho.

A LA UNIVERSIDAD: De San Carlos de Guatemala, la Tricentenaria, Alma Máter que permitió que me formara como profesional.

A LA FACULTAD: De Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, de cuyas aulas tengo privilegio ser egresada.



A:

Todos aquellos pilotos que perdieron la vida en el servicio urbano y a sus familias que sufrieron la pérdida de un padre, un esposo, un hermano, un hijo quien fue alejado de sus seres queridos y que hoy se encuentra al lado de nuestro padre celestial, es a ellos a quien dedico especialmente este trabajo de tesis ya que fueron motivo de inspiración y a todos aquellos que aún se encuentran laborando en el servicio urbano que Dios nuestro señor los acompañe en su camino y que llene de bendiciones su hogar.

A USTED:

Apreciable lector que hace el favor de leer el presente trabajo de tesis.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción	i
CAPÍTULO I	
1. Causas de la delincuencia.....	1
1.1. Concepto de la delincuencia	4
1.2. Tipos de delincuentes	5
1.2.1. Según el tipo de delito: Violentos y no violentos	6
1.2.2. Según la frecuencia: Reincidente y ocasionales	7
1.2.3. Según el momento de aparición de la conducta antisocial, precoces y tardíos.....	7
1.3. Teoría del delito	9
1.3.1. Concepto.....	10
1.3.2. Concepto de delito	11
1.3.3. Acción y omisión	11
1.3.4. La tipicidad	15
1.3.5. La antijuridicidad	17
1.3.6. Culpabilidad	19
1.3.7. La punibilidad	26
1.4. La criminología.....	28
1.4.1. Definición	28
1.4.2. Contenido y fines	29
1.5. Causas de la violencia en Guatemala.....	30
1.5.1. Factores económicos, sociales y culturales	32
1.5.2. Factores de socialización.....	33
1.5.3. Factores de contexto.....	33

1.5.4. Factores institucionales.....	34
--------------------------------------	----

CAPÍTULO II

2. La seguridad ciudadana	35
2.1. Generalidades.....	35
2.2. Inseguridad ciudadana.....	36
2.3. Seguridad ciudadana	44
2.4. Dimensiones de la seguridad ciudadana	53
2.5. La seguridad como demanda sociopolítica	59
2.6. Seguridad ciudadana en Guatemala.....	62

CAPÍTULO III

3. Transporte público en Guatemala	65
3.1. Historia.....	66
3.2. Definición	72
3.3. Características	73
3.4. Clasificación	74
3.5. Sistema	75
3.6. Organización.....	77
3.6.1. Empresa privada.....	77
3.6.2. Empresa de gobierno.....	78
3.6.3. Uniones o cooperativas.....	79
3.7. Seguridad y eficiencia	80
3.8. Problemas del transporte público en Guatemala	81

CAPÍTULO IV

	Pág.
4. Análisis jurídico sobre la seguridad de los conductores de transporte urbano en el departamento de Guatemala	87
4.1. Ámbito laboral de conductores de transporte urbano.....	88
4.1.1. Oferta de empleo	89
4.1.2. Las difíciles condiciones de trabajo.....	89
4.1.3. Largas jornadas de trabajo	90
4.1.4. Sillas no ergonómicas	91
4.1.5. Bajos ingresos	91
4.1.6. Problemas de salud	91
4.1.7. Riesgo de sufrir hechos delictivos.....	93
4.1.8. Estabilidad laboral.....	93
4.2. Problemas y causas de la inseguridad de conductores del servicio de transporte urbano.....	94
4.2.1. Problemas de violencia externa	95
4.2.2. Problemas de violencia interna	98
4.3. Programas y procedimientos legales efectuados para disminuir la violencia contra los conductores	99
4.3.1. Transmetro.....	100
4.3.2. Transurbano.....	100
4.3.3. Asociaciones y cooperativas.....	102
4.3.4. Programas de seguridad estatal	105
4.4. Propuesta de solución a la problemática de la seguridad de conductores del servicio de transporte urbano	106
4.4.1. Fortalecimiento de métodos de investigación	106



	Pág.
4.4.2. Programas institucionales	112
4.4.3. Otras acciones	113
CONCLUSIONES	115
RECOMENDACIONES	117
BIBLIOGRAFÍA	119



INTRODUCCIÓN

La delincuencia en cualquiera de sus manifestaciones es un fenómeno ligado directamente a la incapacidad del Estado de crear mejores oportunidades para los ciudadanos, además de expresar los conflictos típicos, como lo es la falta de interés e incapacidad para enfrentar el problema. En el origen de la delincuencia en común, incide en factores psicológicos y sociales, pudiendo variar porque no actúan en forma idéntica; en algunos casos sobresalen los factores subjetivos y de estructuración de la personalidad.

La delincuencia se da en todas las zonas del departamento de Guatemala, y en todos los sectores pero principalmente en un sector muy vulnerable como son los conductores del servicio de transporte urbano, quienes según se registro en el año 2008, fueron ejecutados de forma violenta más de 240 pilotos y más de 40 ayudantes del servicio, dato que sigue en aumento en la actualidad.

Debido a la importancia que genera el transporte y la seguridad refleja falta de políticas serias, eficaces y rápidas del Estado para frenar o enfrentar este tipo de conductas; al no observar en gran medida los factores socioeconómicos que lo motivan, porque existen otros problemas vinculados ajenos a este servicio público, que de alguna manera han sido parte, un ejemplo de ello es la incursión de la corrupción dentro de las asociaciones de transporte extraurbano, intereses en incursionar en mercado de otras entidades empresariales, etc.

Por ello es necesario determinar que el Estado de Guatemala es incapaz de solventar la problemática debido a la ineffectividad del actual programa de seguridad, el poco interés de fortalecer la legislación en relación a la violencia como tampoco de fortalecer la educación como un medio preventivo de la problemática, elementos que son de suma importancia para buscar la solución del problema planteado.

El objetivo general fue alcanzado en virtud de que se determinó la ineficacia y la lentitud de implementación de los actuales programas de seguridad en relación a la protección de los conductores del servicio de transporte urbano y la falta de interés en programas que mejoren la seguridad, por parte de todos los sectores. Con ello también se desarrollaron los objetivos específicos, ya que se describieron análisis estadísticos con el fin de establecer y analizar los altos índices de violencia desde el año 2006 al año 2008 en relación a conductores del servicio de transporte urbano, las causas de su incremento, los procedimientos legales actuales, su efectividad, la complejidad del problema y la participación de las distintas instituciones.

Dentro del presente trabajo de tesis se comprobó la hipótesis, en virtud que la delincuencia en contra de conductores del servicio de transporte urbano se enfrentaría de mejor manera a través de programas de seguridad en coordinación con la organización social local y gubernamental de manera preventiva por medio de programas y participación conjunta.

El desarrollo de capítulos está conformado por cuatro, los cuales describen el siguiente contenido: en el primero se describió las causas de la delincuencia; en el segundo el significado legal y teórico de la seguridad ciudadana; en el tercero reseña sobre el transporte público urbano y los problemas que enfrenta en Guatemala; en el último y cuarto se realizó el análisis jurídico sobre la seguridad de los conductores de transporte urbano en el departamento de Guatemala.

Los métodos de investigación fueron: sintético, analítico, jurídico. Las técnicas utilizadas fueron: las fichas bibliográficas y de trabajo. Con la presente investigación se evidenció la vulnerabilidad y peligrosidad de la situación de un puesto de trabajo en el transporte público urbano tradicional, determinándose la urgente necesidad de crear nuevas políticas, que no se encuentre viciadas por intereses paralelos al negocio del transporte público; en virtud del deber del Estado velar por la vida, la seguridad, la libertad y la justicia en condiciones de igualdad para todos sus habitantes, sobre todo, el respeto a la dignidad humana.

CAPÍTULO I

1. Causas de la delincuencia

La delincuencia forma parte integrante de la sociedad y la mayor parte de los delincuentes se comportan en lo esencial como el resto de la población. “Una consecuencia de esto es que la forma que adopte la existencia cotidiana –todas sociedades y delincuentes- será la que más influya en el desarrollo y pautas de la delincuencia. La tarea de la lucha preventiva contra las causas y las condiciones de la delincuencia y de los comportamientos socialmente indeseables compete a todas las instituciones sociales”.¹

La amplitud y la distribución de la delincuencia en una zona dependen en gran medida del tipo de personas que residen o la frecuentan; lo que podríamos denominar genéricamente, usuarios. En un medio rural, las personas que frecuentan una zona son a menudo las mismas que la habitan, pero en un medio urbano el número de personas que frecuentan una zona es mucho mayor que el número de habitantes. Por usuarios se entiende, pues, además de los habitantes, a las personas que trabajan en una ciudad sin residir en ella. A esas personas hay que añadir en tanto que personas que frecuentan una zona, a los turistas nacionales y extranjeros, así como a los, es decir, quienes se desplazan desde zonas periféricas de la ciudad en busca de distracción.

¹ Ablett, Eric; y Dominick Bellizzi , James Byers , Sarah Cove, Max Dobrusin, Adam Frey , Jeff Hanke, **la delincuencia**, año 2005, <http://458delincuencia.wikispaces.com/QUE+ES+LA+DELINCUCENCIA>, 9 de septiembre de 2013.

Existen determinados tipos de ciudades que tienen más usuarios que otras, por ejemplo, las capitales, las ciudades industriales, las ciudades turísticas y las capitales regionales. “Para comprender los problemas de delincuencia y de inseguridad de las diferentes ciudades o regiones, hay que hacerse una idea clara, no solo del número de habitantes, sino también de quiénes son sus usuarios. Ello reviste una importancia decisiva cuando se trata de evaluar las diferentes intervenciones posibles”.²

Las explicaciones relativas a las causas de la delincuencia buscan su origen en teorías que se basan en el individuo, en las circunstancias que le rodean, o en una combinación de ambos tipos de elementos. Sin embargo, las diferencias de orden cultural no son suficientemente importantes para poder esperar que las causas individuales varíen en gran medida.

Cuando se estudia la delincuencia en las ciudades hay que tener en cuenta el aspecto urbanístico. Las estructuras socioeconómicas pueden explicar igualmente la existencia de diferencias dentro de una ciudad o de una región dada. Conviene también examinar la función de la ciudad en la región, por ejemplo, como lugar de trabajo, lugar de aprendizaje, lugar de distracción, etc.

“Las grandes aglomeraciones urbanas constituyen un excelente campo de acción para la delincuencia, tanto si se trata de procurarse bienes que tengan un valor comercial como de encontrar salidas para venderlos. En una gran ciudad pueden encontrarse muchas viviendas, muchos automóviles, muchos visitantes y muchas empresas. Hay

² *Ibíd.*

un flujo constante de personas y de acontecimientos. El ciudadano es más anónimo para su entorno que en las zonas rurales^{2,3}

La ciudad es también, hablando en sentido figurado, un buen centro de reclutamiento para la delincuencia. Existe una amplia categoría de personas marginales que, por diversas razones, toman el camino de la ciudad. En una localidad rural es más fácil que sean descubiertos quienes se dedican a actividades delictivas.

Aunque en criminología existen diversas teorías, el enfoque que se ha dado en llamar teoría de la actividad rutinaria, afirma que son tres los elementos que influyen en la génesis del acto delictivo: a- un individuo con tendencias delictivas, b- objetos interesantes para un acto delictivo, c- ausencia de protección suficiente.

El acto criminal se produce cuando un individuo inclinado a la delincuencia entra en contacto con un objeto interesante para un acto delictivo que carece de la protección suficiente. Prevenir la delincuencia implica actuar sobre cualquiera de los elementos mencionados. Una prevención eficaz de la delincuencia no supone que se pueda o que se deba eliminar la totalidad de dichos elementos.

El volumen y la forma que adopta la delincuencia vienen dados por la estructura de la población. Los grupos presentes en determinadas zonas serán más propensos a la

³ *Ibíd.*



delincuencia, mientras que en otros otros grupos tenderán a denunciar los delitos o estarán expuestos en mayor grado a convertirse en víctimas de la delincuencia.⁴

1.1. Concepto de la delincuencia

La delincuencia se refiere a “un conjunto de actos en contra de la ley, tipificados por la ley y merecedores de castigo por la sociedad, en diferentes grados. Se podría definir también como una conducta por parte de una o varias personas que no coinciden con las requeridas en una sociedad determinada, que atentan contra las leyes de dicha sociedad. Debido a ello, la delincuencia puede diferir según el código penal de cada país. Generalmente, se considera delincuente a quien comete un delito en reiteradas ocasiones, llegando a ser considerado también, como un antisocial, recalcando el hecho que este tipo de acciones atentan contra el normal funcionamiento de nuestra sociedad, poniendo en peligros de diferente naturaleza a sus miembros”.⁵

“Sin duda la delincuencia es uno de los temas que más preocupa a la sociedad actual, debido principalmente al aumento del número de delincuentes y a que cada vez sean más los menores que cometen delitos. La delincuencia más común es la llamada delincuencia menor, que normalmente es cometida por una persona o un grupo menor. Los delitos cometidos pueden ser de carácter menor o también llegar a ser graves y clasificados, pero no son de grandes proporciones, es decir, no son cometidas por grupos organizados ni planeadas para afectar en gran manera a la sociedad. Se

⁴ **Ibíd.**

⁵ **Ibíd.**

incluyen aquí delitos como asaltos, carterismos, robos, fraudes, violaciones, vandalismo, grafitis y pinturas en muros y monumentos, entre otros”.⁶

En cuanto a la delincuencia más grave, se denomina delincuencia organizada e implica una organización o grupo mayor y un delito de grandes proporciones que puede ser de carácter intermedio o mayor. Pueden incluir los mismos delitos de la delincuencia menor pero por ser ejecutada por grupos organizados, a los distintos delitos se les llama industria. Así, se podría hablar de industria del robo, industria del secuestro, etc.

Además de estar aumentando la delincuencia, cada vez es más violenta. “Anteriormente era más común que el delincuente usara la fuerza sólo en caso de necesidad, pero hoy, la mayoría primero agrede y luego comete el delito, como en el caso de los robos con violencia y a mano armada. Lo que más preocupa es que los menores se están volviendo los protagonistas. En todo Latinoamérica la edad promedio del primer delito ha pasado de los 15 años a los 12 años. En Estados Unidos, uno de cada 9 niños son llevados a tribunales. Otro factor en ascenso es el delito cometido por mujeres. El promedio internacional es de una mujer cada 17 hombres”.⁷

1.2. Tipos de delincuentes

Existe muchas maneras de clasificar a personas delincuentes o criminales: por ejemplo, por el tipo de delito, la persistencia de su conducta o la edad de iniciación. Sin

⁶ *Ibíd.*

⁷ *Ibíd.*

embargo, para que una clasificación sea útil, debe agrupar factores que tenga implicaciones etiológicas, diagnósticas, pronósticas, terapéuticas o judiciales que permitan guiar el diseño de programas de prevención, control o rehabilitación.⁸

1.2.1. Según el tipo de delito: Violentos y no violentos

Algunos investigadores han encontrado cierta tendencia hacia la especialización en uno u otro tipo de delito, en especial en aquellos que continúan delinquirando en la edad adulta y durante más tiempo; aquellos involucrados en delito de cuello blanco, y aquellos que inician actividades delincuenciales luego de tener problemas de adicción a drogas. Esta información no parece servir demasiado cuando se quiere predecir las probabilidades de cometer un delito contra las personas en el futuro.

Otros han encontrado que el grupo de delincuentes más persistentes y peligrosos tienden a ser más versátiles en su conducta delictiva. "No obstante la evidencia anterior, luego de una revisión exhaustiva de la literatura sobre el tema, Simón concluyó que si bien existen algunos delincuentes especializados en algunos tipos de delitos, la mayoría, en especial lo más persistentes, no tiende a especializarse. Investigaciones posteriores a esta revisión brindan soporte adicional a esta conclusión".⁹

⁸ Klevens, Janne Barreto; y Ofelia Restrepo Vélez, Juanita Roca Tawse-Smith, **Los caminos de la delincuencia, posibilidades para su prevención**, Pág. 20.

⁹ *Ibíd.*

1.2.2. Según la frecuencia: reincidente y ocasionales

“Hay mucha investigación que sugiere que los más persistente o crónicos son parecidos a los violentos, de manera que probablemente tenga los mismos factores determinantes. Lo que se cree es que en la mayoría de los casos el delito violento (lesión a otro, atraco, robo a mano armada), surge como un evento casual dentro de una larga carrera delincencial”.¹⁰

La mayoría de las personas que se involucran en delitos nunca comete delito grave; pero aquellos persistentes tienen mayor riesgo de hacerlo.

1.2.3. Según el momento de aparición de la conducta antisocial, precoces y tardíos.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud y la Asociación Americana de Psiquiatría, un niño que presenta tres o más de los siguientes comportamientos es diagnosticado con el apelativo problema de conducta antisocial: “a- Inicia peleas. b- Destruye cosas. c- Miente con frecuencia. d- Es físicamente cruel con personas o animales. e- Se ausenta o se escapa de la escuela con frecuencia. f- Se escapa o se fuga del hogar en dos o más ocasiones. g- Roba. h- Porta armas. i- Obliga con la fuerza a otro a tener relaciones sexuales”.¹¹

¹⁰ **Ibíd.**

¹¹ **Ibíd.**

A su vez, clasifican a las personas como antisociales si, teniendo dieciocho años presentan cuatro o más de los siguientes comportamientos: “a- Problemas de conducta antisocial antes de los quince años. b- Historia laboral caracterizada por desempleo frecuente, ausencia frecuente o abandono de trabajo. c- Participación repetitiva en conducta delictiva. d- Agresión hacia otros, incluyendo violencia domestica. e- Impulsividad y falta de planes hacia el futuro. f- Mentiras frecuentes (incluyendo estafas o fraude). g- No asume responsabilidades financieras. h- No asume responsabilidades paternas. i- No ha tenido una relación monógama por más de un año. j- Falta de arrepentimiento”.¹²

Estos criterios se presentan con el fin de caracterizar mejor el tipo de comportamiento que se considera como antisocial, al menos desde esta perspectiva psiquiátrica. “Según Moffitt, los jóvenes infractores corresponden a dos grupo: un primer grupo conformados por un gran número de individuos que se involucran en actividades antisociales sólo durante la adolescencia (en adelante llamados tardíos), y un pequeño grupo de individuos (alrededor del 5% de varones) que presentan comportamientos agresivos y antisociales desde muy temprana edad y de manera persistente a través de la vida (los cuales se llamarán precoces)”.¹³

Esto aplicaría dos hechos aparentemente incongruentes: a) la gran estabilidad de este tipo de comportamiento a través de la vía (la agresión y el comportamiento antisocial a temprana edad son el mejor predictor de la criminalidad adulta); y b) el incremento tan

¹² **Ibíd.**

¹³ **Ibíd.**

dramático en su prevalencia durante la adolescencia, pues al grupo de precoces se suma un grupo grande de tardíos.

En su planteamiento teórico, Moffit propuso diferencia en la etiología de estos dos tipos de delincuentes. “En el caso de los precoces, su temprana aparición y alta persistencia sugiere que sus causas estén ubicadas en la infancia y/o periodo prenatal, probablemente una interacción entre predisposiciones biológicas y un ambiente de crianza adversa. En cambio, las causas del comportamiento antisocial en los tardíos deberán ser más proximales y relacionadas con las características mismas de la adolescencia”.¹⁴

Durante la adolescencia, los dos grupos son prácticamente indistinguibles en cuanto a la frecuencia y severidad de sus delitos, cuando se desconoce su historia previa. Sin embargo, al llegar a la edad adulta, los precoces tienden a persistir en su comportamiento mientras que los tardíos tienden a desistir. Estas diferencias tienen implicaciones muy importantes desde el punto de vista preventivo, terapéutico, judicial e investigativo, las cuales se plantearán en el capítulo final.

1.3. Teoría del delito

La teoría del delito constituye un instrumento de análisis científico de la conducta humana, utilizado por juristas, ya sea en la función de jueces, fiscales, defensores o bien como estudiosos del derecho para determinar la existencia del delito. Constituye

¹⁴ *Ibid.*

un método de análisis de distintos niveles, cada uno de estos presupone el anterior y todos tienen la finalidad de ir descartando las causas que impedirán la aplicación de una pena y comprobando (positivamente) si se dan las que condicionan esa aplicación.¹⁵

En la primera declaración se analiza el informe policial si el hecho descrito subsume uno de los tipos penales; si se trata de un tipo penal de acción o de omisión, ese tipo penal es doloso o imprudente; si existe relación de causalidad, la conducta es típica, pero no antijurídica por haber obrado por ejemplo, una causa de justificación; y si el imputado conoce la norma jurídico penal, y en todo caso, cuál sería la pena a imponer de conformidad con el principio de proporcionalidad. Todo este proceso intelectual se realiza para determinar la existencia del delito.

1.3.1. Concepto

“Es un procedimiento por medio del cual se analizan las características comunes, o bien aquellas que diferencian a todos los delitos en general para establecer su existencia y determinar la imposición de una sanción si así corresponde. Se denomina teoría del delito a la parte de la ciencia del derecho penal que se ocupa de explicar qué es el delito en general, es decir, cuáles son las características que debe tener cualquier delito”.¹⁶

¹⁵ Girón Palles, José Gustavo, **Instituto de la Defensa Pública Penal, Teoría del delito**, pág.3.

¹⁶ **Ibíd.**

1.3.2. Concepto de Delito

Para los efectos de la teoría del delito, “la descripción de una conducta a la que se le asigna una pena o una medida de seguridad; sino que interesa una definición secuencial como acción u omisión voluntaria, típica, antijurídica y culpable”.¹⁷

Del concepto anterior se desprenden los elementos del delito, y es secuencial, porque es como un filtro que cada vez se hace más estrecho para establecer no solo la existencia del delito, sino además, la imposición de una sanción penal o una medida de seguridad.

1.3.3. Acción y Omisión

A. La conducta humana

La norma penal está estructurada en dos partes, el supuesto de hecho o sea la conducta esperada y la consecuencia jurídica. “Al derecho penal le interesan esos comportamientos humanos en donde la acción o la omisión constituyen el primer elemento o categoría del delito y de manera general se refieren a la realización una omisión de la conducta humana penalmente relevante. Se llama acción a todo comportamiento dependiente de la voluntad humana. Solo el acto voluntario puede ser penalmente relevante. La voluntad implica siempre una finalidad”.¹⁸

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ *Ibid.*

“Este comportamiento humano (conducta, acción, acto o hecho) tiene dos aspectos, el querer y la voluntad, de los cuales surgen dos fases, la interna o sea el querer o desea realizar una conducta que aún está en el pensamiento a lo que pertenece la proposición de un fin, y la selección de los medios para su obtención. La persona desea salir a las calles a robar y utilizar para ello un cuchillo o pistola”.¹⁹

Una vez propuesto el objetivo, pasa a la fase externa en donde el autor pone en marcha conforme a su plan, el proceso causal, dominado por la finalidad, y procura alcanzar la meta propuesta. Entonces, acción en sentido general es toda concreción de la voluntad humana en realizaciones externas que pueden preverse por el sujeto y ser esperadas por el ordenamiento jurídico, y que consecuentemente pueden evitarse, en forma que al no realizarse su evitación puede no configurarse un tipo penal.

B. Ausencia de Acción u Omisión

“En las conductas activas o pasivas hay un denominador común que es la voluntad, pero cuando esa voluntad no existe, estamos ante la ausencia de acción. Como se indicó aplicando la teoría del delito de manera secuencial, si no existe acción, ya no continúa con el análisis de la siguiente categoría, la tipicidad”.²⁰

¹⁹ **Ibíd.**

²⁰ **Ibíd.**

La ausencia de acción u omisión se da cuando la voluntad humana no interviene en el comportamiento por diferentes razones, y cumplen la función negativa de la categoría de la acción. Entre ellas esta:

- “Fuerza irresistible, una fuerza externa producida sobre la persona en forma irresistible, no se pudo resistir o evitar para producir un resultado sin que hay intervenido su voluntad”.²¹ En el Artículo 25 numeral dos del Código Penal: la fuerza tiene que ser absoluta o sin posibilidad de resistirla, pues si existe posibilidad de poner resistencia, no excluye la acción.
- “Movimiento reflejos, son todos los movimiento corporales productos de un estímulo que no depende de la voluntad, sino de un enfermedad, como las convulsiones epilépticas. Puede incluirse también ausencia de movimiento producidos por la epilepsia”.²²
- “Estados de inconsciencia, se refiere a los actos que se realizan como el sueño, el sonambulismo y la embriaguez letárgica. Discutible es la hipnosis, pues para hacer valer cada uno de ellos habría que probarlo. En la embriaguez letárgica, se ha consumido tanto licor aunque se consuma poco, por no estar acostumbrada, se crear un estado de inconsciencia que la persona ya no está en el uso de su voluntad. Siempre y cuando no se haya drogado o emborrachado deliberadamente

²¹ *Ibíd.*

²² *Ibíd.*

para realizar la acción, pues en este último caso constituye una agravante contenida en el Artículo 27 incisos 17 del Código Penal conocido como actio libera in causa”.²³

C. Los delitos de omisión

La forma de proteger bienes jurídicos por parte del legislador es a través de normas prohibitivas que al violarlas dan origen a los tipos de comisión. Por ejemplo, las prohibiciones de no hacer, no matará, no robarás están contenida en los tipos penales de homicidio y robo; pero también hay tipos penales de omisión que contienen normas de carácter imperativo, en donde se manda u ordena la realización de determinada conducta, consistente en una obligación de hacer. Al no realizar este mandato, la conducta de la persona es pasiva, porque omite la realización de un mandato legal.²⁴

D. La relación de causalidad

“La relación de causalidad constituye un elemento indispensable para establecer la concordancia entre la conducta realizada por un sujeto y el resultado producido por causa de esa conducta; o bien si esa lesión producida en el bien jurídico es consecuencia de determinada conducta de acción u omisión”.²⁵

Esta institución se regula en el Artículo 10 del Código Penal que establece: "Los hechos previsto en las figuras delictivas serán atribuidos al imputado, cuando fueren

²³ **Ibíd.**

²⁴ **Ibíd.**

²⁵ **Ibíd.**



consecuencia de una acción u omisión normalmente idónea para producirlos, conforme a la naturaleza del respectivo delito y a las circunstancias concretas del caso o cuando la ley expresamente los establece como consecuencia de determinada conducta.

“Cuando se plantea a la naturaleza de los delitos, se refiere a los tipos penales de acción y de omisión, dolosos y culposos. Hay ciertos delitos que indican ellos mismos la relación de causalidad. En otros, es fácil establecer este nexo causal, pero hay algunos en donde es necesario hacer un análisis más profundo del caso, y para ella diversas teorías explican la relación de causalidad; estas son, la equivalencia de condiciones, la causalidad adecuada y la imputación objetiva”.²⁶

1.3.4. La tipicidad

A. La acción típica

“La acción típica es la conducta humana tanto de acción u omisión que encuadra en uno de los tipos penales vigentes”.²⁷

²⁶ **Ibíd.**

²⁷ **Ibíd.**

B. La acción atípica

La Acción Atípica es “toda acción u omisión que no está calificada como delito o falta anterior a su ejecución. En este caso, la conducta no encuadra o no se puede adecuar en ningún tipo penal”.²⁸

C. Tipicidad

Es la característica o cualidad que tiene una conducta (acción u omisión) de encuadrar, subsumir o adecuarse a un tipo penal. Este acto de tipificar lo realiza el fiscal, la defensa, la policía o el estudiante; sin embargo, cuando lo hace el juez se le denomina tipificación judicial.²⁹

D. Tipo o injusto penal

La mayoría de autores coinciden en llamar tipo o injusto penal a la descripción de la conducta que realiza el legislador en el supuesto de hecho de la norma penal. Estas conductas se describen mediante verbos rectores, por ejemplo matar, robar, defraudar, sembrar y cultivar drogas, portar arma de fuego sin la licencia respectiva, etc.³⁰

²⁸ **Ibíd.**

²⁹ **Ibíd.**

³⁰ **Ibíd.**

1.3.5. La Antijuridicidad

En sentido amplio, la antijuridicidad es “toda conducta contraria al derecho; por ejemplo no pagar la renta en un contrato de alquiler, no asistir al trabajo sin excusa, y abarcar todo el ordenamiento jurídico. Sin embargo, para el derecho penal son importantes solo las acciones antijurídicas que encuadran en un tipo penal llamadas conductas típicas. Es indiferente utilizar los términos antijurídica o antijuridicidad”.³¹

En sentido estricto la antijuridicidad designa una propiedad de la acción típica, a saber su contradicción con las prohibiciones o mandatos del Derecho Penal, mientras que injusto se entiende la propia acción típica y antijurídica, o sea el objeto de valoración de la antijuridicidad junto con su predicado de valor.

Una acción u omisión es antijurídica cuando encuadra en un tipo penal (acción típica), y no concurren causas de justificación (legítima defensa, estado de necesidad y legítimo ejercicio de un derecho). La antijuridicidad es también un juicio de valor realizado en la conducta del sujeto. Es por ello que una conducta puede ser típica pero no antijurídica. Para que pueda configurarse el concepto delito, es necesaria la existencia de una conducta humana traducida en acción u omisión, que encuadre en uno de los tipos penales regulados en la legislación y que sea antijurídica en la que no concorra alguna causa de justificación.³²

³¹ *Ibíd.*

³² *Ibíd.*

Las causas de justificación son condiciones que justifican el actuar de la persona en una conducta inicialmente prohibida, pero que al concurrir situaciones justificantes su actuar es lícito. Este acto justificado prácticamente es un permiso del orden jurídico para obrar como lo hizo.

El fundamento de las causas de justificación estriba en ser el medio para alcanzar el fin de convivencia que el Estado regula. Al respecto, Zaffaroni, indica: “Es difícil señalar un fundamento para todos los tipos permisivos, aunque la teoría del fin puede ser un indicador: el fin de coexistencia demandada que en ciertas situaciones conflictivas se concedan derechos a realizar conductas anti normativas, los que tiene por límite el propio fin que emergen”.³³

Es por ello que su naturaleza no se basa en una teoría, sino que se aplican diversos criterios, dentro de ellos, el principio de ponderación de intereses, por medio del cual se protegen bienes más valiosos que los lesionados por la realización de una conducta típica. En el caso de estado de necesidad tiene relevancia la proporcionalidad del daño al bien jurídico y el de prohibición de exceso para el caso de legítimo ejercicio de un derecho.

Además, la concurrencia de la norma que regula la legítima defensa (norma permisiva) es importante que el que defiende su vida, por ejemplo, responda con una respuesta racional dependiendo del modo, forma y circunstancia de la agresión ilegítima, en el estado de necesidad que el mal causado no sea mayor que el que se trata de evitar.

³³ *Ibíd.*

Las causas de justificación reguladas en el Código penal de Guatemala están en el Artículo 24 del Decreto 17-73 y son: 1. Legítima defensa. 2. Estado de necesidad. 3. Legítimo ejercicio de un derecho.³⁴

1.3.6. Culpabilidad

“Una vez analizada la conducta humana en el caso concreto, si la acción típica es antijurídica por la no concurrencia de causas de justificación, el siguiente paso será determinar jurídicamente si hay culpabilidad o responsabilidad penal para la imposición de una pena”.³⁵

Inicialmente, la culpabilidad consistía en la relación subjetiva o psicológica del sujeto con el resultado, a título de dolo o imprudencia (culpa). Después surgió la concepción normativa de culpabilidad como un juicio de reproche por la realización de una conducta típica y antijurídica, pudiendo actuar en forma distinta.

El fundamento de esta teoría fue el libre albedrío que se supone que tiene el ser humano para elegir entre el bien y el mal. Pero el libre albedrío es cuestionado por el determinismo que explica que la forma de pensar y tomar decisiones es producto de una serie de factores económicos, sociales, políticos, religiosos etc. Especialmente, en una época en que los medios de información influyen fuertemente en la forma de pensar del ser humano.

³⁴ *Ibíd.*

³⁵ *Ibíd.*

La penal no cumple sus fines en un enfermo mental, o en alguien que actuó bajo trastorno mental transitorio, o que padezca de desarrollo psíquico incompleto. En estos casos, por el principio de igualdad y dignidad a la personas no se le puede imponer una pena, sino una medida de seguridad.³⁶

A. Concepto

Actualmente, la culpabilidad puede definirse como “un juicio de reproche, siempre y cuando el sujeto tenga capacidad para motivarse o determinarse de acuerdo con la comprensión de sus acciones, que además tenga conocimiento de la antijuricidad de la conducta realizada, y que el sujeto le era exigible obrar de otro modo, y no como lo hizo. Cumpliendo esta circunstancia, se puede imponer una pena a la persona”.³⁷

En sentido contrario, la conducta puede ser típica y antijurídica, pero si la persona no tiene la capacidad para motivarse por no comprender su conducta (caso de los inimputables), si el sujeto no conoce el contenido de la norma, y o le es exigible obrar de determinada conducta, los fines de la pena no se cumpliría en el condenado, y se debilita el estado de Derecho por violar el principio de culpabilidad como fundamento de la pena.

³⁶ **Ibíd.**

³⁷ **Ibíd.**

B. Elementos

Si concurren estos elementos de la culpabilidad, la consecuencia será la responsabilidad penal para la imposición de una pena por una conducta que se denomina derecho penal de acto, en donde se juzga y se impone la sanción que corresponde por lo que el sujeto hizo, no por lo que es.³⁸

- Capacidad de culpabilidad

La capacidad consiste en aquellos supuesto que se refieren a la madurez psíquica y a la capacidad del sujeto para motivarse (edad, salud mental, etc.) La capacidad de motivación es la capacidad de motivarse por el cumplimiento del deber. Esta capacidad requiere: a) la capacidad de comprender la desaprobación jurídico penal, b) la capacidad de dirigir el comportamiento de acuerdo con esa comprensión.

Para la imposición de una pena es necesario que la persona haya realizado una conducta típica y antijurídica, en el pleno uso de sus facultades mentales, y que además sea mayor de edad. Por ello a la capacidad de culpabilidad también se le denomina imputabilidad. Su antítesis es la ausencia de capacidad para la imposición de una pena, y se le llama inimputabilidad.³⁹

³⁸ *Ibíd.*

³⁹ *Ibíd.*

- Conocimiento de la antijuridicidad

“Es indispensable que el autor de una acción típica y antijurídica no ignore el contenido de la norma penal y la ilicitud de su conducta para poder motivarse a no realizar injustos penales”.⁴⁰

No es necesario que el individuo conozca exactamente todo el contenido de la norma incluyendo la penal que se le asigna, sino basta con que sepa que esta conducta es prohibida por la ley. Este requisito es eminentemente jurídico y no tiene nada que ver con la capacidad de culpabilidad. Si el autor de la conducta es adulto, y no padece de enfermedad mental y conoce la prohibición o norma penal que prohíbe la realización de la acción, la consecuencia será la culpabilidad, configurándose el concepto delito para la imposición de una pena.⁴¹

- Error de prohibición

“Se le denomina al error sobre el conocimiento de la antijuridicidad de su conducta; consiste en desconocer la prohibición contenida en la norma penal”.⁴²

⁴⁰ **Ibíd.**

⁴¹ **Ibíd.**

⁴² **Ibíd.**

- Exigibilidad de otra conducta

“En este se parte de que el autor e imputable, conoce la prohibición, y en situaciones normales se puede determinar o motivar a no realizar la conducta antijurídica. En ese sentido, se puede imponer una pena, salvo que estas situaciones extremas en las cuales no se le puede exigir que no haya actuado como actuó y obedecen a la necesidad de que el Estado las regule”.⁴³

En una sociedad democrática no se puede exigir al hombre o mujer normales (medio o media) actos heroicos en situaciones poco comunes y que sean determinados por la norma jurídica. A contrario sentido se encuentran:

❖ Miedo invencible

Está regulado en el Artículo 25 inciso primero del Código Penal como una causa de exclusión de la culpabilidad, es “ejecutar el hecho impulsado por miedo invencible de un daño igual o mayor, cierto o inminente, según las circunstancias”.

❖ Encubrimiento entre parientes

“La conducta de encubrir (no denunciar u ocultar) a un pariente tiene su fundamento en otros valores como la protección de la familia”.⁴⁴ Constituye una exención de

⁴³ *Ibíd.*

⁴⁴ *Ibíd.*

culpabilidad y se regula en el Artículo 476 del Código Penal como una causa de exención de la pena. “Está exento de penal, quienes hubieren cometido delitos de encubrimiento en favor de pariente dentro de los grados de ley, cónyuge concubinario o persona unida de hecho, salvo que se haya aprovechado o ayudado al delincuente o aprovecharse de los efectos del delito”.⁴⁵

❖ Fuerza exterior

Artículo 25 inciso dos Código Penal. “Ejecutar el hecho violentado por fuerza material exterior irresistible, directamente empleada sobre él. Esta es otra forma en la que no es exigible la conducta del autor, ya que la circunstancia de la fuerza exterior es de tal magnitud que no pasó por la mente del sujeto causar un resultado. Realmente es un caso de ausencia de acción por ausencia de voluntad, pero ante la imposibilidad de que prospere desde la primera declaración, adquiere su fuerza como eximente de culpabilidad, probando en todo caso la fuerza material exterior irresistible”.⁴⁶

❖ Obediencia debida

Conocida también como obediencia jerárquica, comprende “una relación de jerarquía en el ámbito de los empleados y funcionarios públicos, incluyendo al ejército. Se excluye relaciones laborales particulares y familiares”.⁴⁷ Su fundamento se encuentra en el Artículo 156 Constitucional. Cumpliendo los requisitos de la ley sustantiva, ser

⁴⁵ **Ibíd.**

⁴⁶ **Ibíd.**

⁴⁷ **Ibíd.**

autor directo es una eximente de responsabilidad penal, mientras que la culpabilidad subsiste para quien haya ordenado la acción.⁴⁸

Se regula el Artículo 25.4 del Código Penal. “Ejecutar el hecho en virtud de obediencia debida, sin perjuicio de la responsabilidad correspondiente a quien lo haya ordenado. La obediencia se considera debida, cuando reúna las siguientes condiciones: a) Que haya subordinación jerárquica entre quien ordena y quien ejecuta el acto; b) Que la orden se dicte dentro del ámbito de las atribuciones de quien la emite, y esté revestida de las formalidades legales; c) Que la ilegalidad del mandato no se manifiesta”.

❖ Omisión justificada

Sigue el mismo tratamiento del inexigibilidad de la conducta dirigida, las conductas de omisión, y la consecuencia es la exención de culpabilidad se regula en el Artículo 25.5 del Código Penal. “Quien incurre en alguna omisión hallándose impedido de actuar, por causa legítima e insuperable”.⁴⁹

La causa legítima será la establecida por la ley, incluso el tipo penal y que no es posible superarla de otra forma. Por ejemplo, la persona que no sabe nadar y omite auxiliar a otra que se está ahogando. Causa insuperable para los funcionarios de justicia que no realicen su función uno o dos días por acontecimiento sociales, como

⁴⁸ *Ibíd.*

⁴⁹ *Ibíd.*

toma del edificio por parte de los pobladores enardecidos o grupos de personas armadas.

1.3.7. La punibilidad

Denominada también penalidad, no se incluye dentro de los elementos del delito, como la acción típica, antijuricidad y culpabilidad. La punibilidad se refiere a “una serie de circunstancias necesarias para la imposición de una pena, o bien excluyen la sanción penal pese a tratarse de una conducta típica, antijurídica y culpable. Estas circunstancias o situaciones tienen un fundamento político criminal en un no merecimiento de la pena, en casos específicos. Estas circunstancias o situaciones de penalidad se pueden clasificar en condiciones objetivas de punibilidad y excusas absolutorias”.⁵⁰

A. Condiciones objetivas de punibilidad

“Son determinados requisitos que se refieren al aspecto material del tipo penal, sin pertenecer al tipo penal o al dolo, condicionan en determinados tipos penales la imposición de una pena, e incluso, la persecución penal que tiene los mismos efectos”.⁵¹

⁵⁰ **Ibíd.**

⁵¹ **Ibíd.**



Por ejemplo, el pago de las pensiones alimenticias atrasadas y la garantía de las futuras eximen la pena, el tipo penal de quiebra fraudulenta, en donde primero se condiciona a declarar la quiebra civil; o la aprobación indebida de tributos siendo necesario un requerimiento administrativo dentro del plazo de treinta días. Dentro de estas condiciones, también se incluyen las condiciones de perseguibilidad o procedibilidad como requisitos previos a iniciar la persecución penal, tal es el caso de la acción pública dependiente de instancia particular para víctimas adultas, y la acción privada.

B. Excusas absolutorias

Son circunstancias personales relacionadas con el parentesco, o con la función que desempeñan determinadas personas en donde se considera innecesaria la imposición de la pena.

Se exime de responsabilidad penal a parientes en algunos delitos contra el patrimonio, a determinadas personas relacionadas con la función pública que desarrollan, desde críticas, denuncias o imputaciones contra funcionarios públicos en el ejercicio de su cargo, hasta el derecho de antejucio que gozan y que previamente es necesario para iniciarles proceso penal en su contra.

También se incluyen como excusas absolutorias la extinción de responsabilidad penal para establecer límites al poder punitivo del Estado.⁵²

1.4. La criminología

Etimológicamente criminología, se deriva del latín *crimnis* que significa crimen; y, del griego *logos* que significa tratado, por lo que se puede decir tratado del crimen. Se atribuye al antropólogo francés Pablo Topinard (1830-1911), haber sido el primero en utilizar el término criminología, sin embargo –dice Rodríguez Manzanera- quien acuñó el término para que llegara a ser verdaderamente internacional y aceptado por todos fue el jurista italiano Rafael Garófalo, quien junto con sus compatriotas Cesare Lombroso (Antropología Criminal) y Enrico Ferri (Sociología Criminal), puede considerarse los tres grandes que fundan la Criminología, llamándoseles por esto evangelistas de esta ciencia. No es pues la criminología el estudio de los criminales tomando como criminal al asesino, sino que es el estudio de los criminales, tomando como tales a todos aquellos que cometen alguna conducta antisocial.

1.4.1. Definición

En los planes y programas oficiales de estudios superiores en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), se define a la Criminología

⁵² *Ibíd.*

como “una ciencia sintética, causal explicativa, natural y cultural de las conductas antisociales”.⁵³

Procurando unificar criterios sobre la enseñanza de la criminología, en el año de 1955, se reunieron un grupo de eminentes criminólogos en e Bedford College de Londres y en esta reunión patrocinada por la UNESCO y organizada por la Sociedad Internacional de Criminología propuesto por Benigno Di Tullio, que siguiendo la línea positivista de Enrico Ferri, expresó que la Criminología debe ser una Ciencia Sintética que se basa en la Antropología y en la Sociología Criminales.

Sin embargo, -dice Rodríguez Manzanera- el maestro italiano don Benigno Di Tullio no se preocupa por definir nuestra ciencia (refiriéndose a la Criminología), y cuando se le preguntó qué era para él la Criminología expreso: Criminología es la ciencia de la generosidad, concepto que distingue a uno de los mejores criminólogos del mundo.⁵⁴

1.4.2. Contenido y fines

El profesor hispano, radicado en México, Constancio Bernaldo de Quirós (eminente criminólogo y maestro de Quiroz Cuarón), define a la criminología como la ciencia que se ocupa de estudiar al delincuente en todo sus aspectos, expresando que son tres grandes ciencias las constitutivas: la ciencia del delito o sea el Derecho Penal; la ciencia del delincuente, llamada Criminología y la ciencia de la pena denominada

⁵³ De León Velasco, Héctor Aníbal y José Francisco de Mata Vela, **Derecho Penal Guatemalteco**, pág. 39.

⁵⁴ **Ibíd.**

Penología; y es uno de los pocos autores que establece la diferencia entre Criminología, Criminología, aclarando que Criminología es plural y se refiere a todo conjunto de disciplinas.

En la reunión de Londres, mencionada anteriormente, concluyó: “Esta ciencia sintética (la criminología), se propone, hoy como ayer, la disminución de la criminalidad, y en el terreno teórico que debe permitir llegar a este fin práctico, propone el estudio completo de criminal y del crimen, considerado este último como un hecho natural y social. El método utilizado por la Criminología es el de observación y de experimentación empleado en el marco de una verdadera clínica social”.⁵⁵

1.5. Causas de la violencia en Guatemala

La violencia social, la delincuencia y su impacto actual en Guatemala responden fundamentalmente a la falta de previsión histórica de un abordaje serio y responsable del fenómeno. La violencia como total es imposible abordarla desde una sola perspectiva ya que los factores que la producen corresponden a diferentes situaciones tanto objetivas como subjetivas, tanto materiales como psicológicas. Para la explicación de estos fenómenos es indispensable la confluencia de interpretaciones que relacionen tanto la posición y situación social y familiar de las personas, con

⁵⁵ *Ibíd.*

dimensiones sociales, económicas y culturales así como factores de carácter contextual e institucional.⁵⁶

Durante los últimos años el fenómeno de la violencia en el país ha venido en un constante incremento a partir del año 2003 hasta la fecha, de estos hechos de violencia cobra principal relevancia aquellos ocurridos en contra de mujeres, niñez y juventud, fundamentalmente por el impacto social que provocan.

La perpetración de hechos de violencia no solamente se constituye en un fenómeno creciente sino también sus modalidades han variado, teniendo estas una manifestación más lacerante contra la dignidad humana.⁵⁷

Factores como la desigualdad social y pobreza, la impunidad prevaleciente, la rearticulación y funcionamiento de mafias que controlan el crimen organizado así como las secuelas del conflicto armado interno se constituyen en algunos de los factores principales que dan origen y mantienen la violencia en niveles altos.

El Estado y sus aparatos de control, represión y prevención de la violencia y la actividad delictual, prácticamente han sido rebasados en su accionar por los perpetradores de estos hechos. La falta de una política de seguridad ciudadana que parta de visión adecuada de abordaje del fenómeno, la inexistencia planes estratégicos, la infiltración del crimen organizado en las diferentes esferas del sistema

⁵⁶ Centro Internacional para Investigación de Derechos Humanos, **Violencia en Guatemala, factores de origen**, formas de manifestación y posibles soluciones, pág. 1.

⁵⁷ **Ibíd.**

de justicia, así como la falta de voluntad política de las autoridades, se constituyen en agravantes de la situación.

El derecho humano a una seguridad ciudadana prácticamente es inexistente en Guatemala, el gobierno actual no ha sabido orientar su accionar a combatir eficazmente la violencia tanto en aquellos factores de origen como sus manifestaciones concretas.

El Centro Internacional para Investigaciones en Derechos Humanos CIIDH con el afán de contribuir a la solución del problema presenta el siguiente informe que identifica algunos de los factores de origen del fenómeno, así como sus manifestaciones y datos de su impacto actual, presentando por último una serie de sugerencias a manera de propuesta. Principales factores generadores de violencia se pueden agrupar en cuatro grandes categorías: a) Económicos sociales y culturales. b) De socialización. c) Contexto. d) Institucionales.⁵⁸

1.5.1. Factores económicos, sociales y culturales

Estos están relacionados a los problemas estructurales como desempleo, pobreza, sub desarrollo, discriminación, desigualdad social, hacinamiento (acumulación), violencia en los medios de comunicación, cultura de la violencia.⁵⁹

⁵⁸ **Ibíd.**

⁵⁹ **Ibíd.**

Es importante tener claro que la violencia, la delincuencia y la inseguridad ciudadana no son una consecuencia Per Se de la pobreza ya que erróneamente se tiende a asociar directamente el crecimiento de la violencia al de la pobreza, bajo ésta lógica todos los pobres serían potencialmente delincuentes. Los últimos análisis a nivel latinoamericano señalan que más que la pobreza, es la desigualdad, en conjunto con otros factores sociales, culturales y psicológicos la que genera mayor violencia.

1.5.2. Factores de Socialización

“Estos se refieren sobre todo a la posición y situación familiar, a los valores familiares y sociales de las personas, así mismo al sexo, edad, educación, socialización, consumo de alcohol y drogas”.⁶⁰

1.5.3. Factores de contexto

Estos están referidos más a las características del contexto social, principalmente a la caracterización de la sociedad como una sociedad de post-conflicto con secuelas del enfrentamiento armado, la no desaparición de hechos generadores de violencia. Otros elementos incluidos en ésta categoría son el narcotráfico, el alto índice de portación de armas de fuego.⁶¹

⁶⁰ *Ibíd.*
⁶¹ *Ibíd.*



1.5.4. Factores institucionales

Estos están relacionados con los altos niveles de impunidad, la ineficacia de las instituciones encargadas del combate al crimen y a la corrupción (Corte, Suprema de Justicia, Ministerio Público, Policía Nacional Civil y Sistema Penitenciario) lo que origina pérdida de confianza de la población hacia las instituciones.⁶²

⁶² *Ibíd.*

CAPÍTULO II

2. La seguridad ciudadana

2.1. Generalidades

Aunque en su concepción más amplia la expresión, seguridad ciudadana, “se refiere a numerosos aspectos inherentes a la vida social organizada, generalmente se utiliza en relación con el tema de la criminalidad. Miedo al crimen o inseguridad ciudadana son los principales términos empleados para designar aquel fenómeno que la mayoría de la población suele identificar con el aumento -real o supuesto- de la delincuencia y una intervención desafortunada de los organismo estatales encargados de su prevención y represión. Esta creencia, bastante extendida, ha dado lugar a planteamiento y conclusiones simplistas, en numerosos países, poco rigurosos, usualmente equivocados y a menudo peligrosos”.⁶³

Para el estudio del problema, debe tenerse en cuenta la complejidad de un tema en el que, entre otros aspectos, se combinan elementos de la realidad (la criminalidad -o sea, el conjunto de delitos que se cometen efectivamente en una sociedad determinada- la legislación penal y el funcionamiento de los diversos componentes del sistema penal) y de percepción (la opinión de los ciudadanos sobre la delincuencia y la intervención estatal), para cuya solución se imponen acciones claramente diferenciadas aunque congruentes entre sí.

⁶³ Rico, José María y Laura Chinchilla, **Seguridad Ciudadana en América Latina**, pág. 11

Por otra parte, en materia criminal, las clásicas soluciones represiva -las más frecuentes utilizadas- o preventivas no ha podido mostrar su eficacia en la lucha contra el delito. Ante esta situación, han aparecido nuevos enfoques y modelos en la materia, cuya experimentación y evaluación parecen indicar que son más prometedores que los existentes. Tales son los casos, en que el sector policial, del modelo de policía de orientación comunitaria (o de proximidad) y, en materia de prevención, de los enfoques situacional y social. Estas tendencias implican además la participación de la comunidad en los campos citados, como ocurre en otros sectores políticos y sociales.

Luego se analizan, con especial referencia a América Latina, los aspectos del problema que acaban de enunciarse. “El énfasis acordado a la policía se justifica no solamente por el papel esencial que esta institución ha desempeñado tradicionalmente en materia de seguridad ciudadana sino también -y sobre todo- por el que está llamada a cumplir en el marco de los nuevos enfoques y modelos antes mencionados”.⁶⁴

2.2. Inseguridad ciudadana

“La Percepción de inseguridad ciudadana es una sensación de carácter psicológico vinculada a un sentimiento de vulnerabilidad ante la posibilidad de ser víctima de un acto delincuencia. La persona no ha sido directamente victimado, sino que lo cree por contagio colectivo”.⁶⁵

⁶⁴ **Ibíd.**

⁶⁵ Municipalidad de Santiago Surco, Lima Perú, **Plan distrital de seguridad ciudadana**, 21 de enero de 2008, <http://www.munisurco.gob.pe/municipio/surcoSeguro>, 9 de septiembre de 2013.

La globalización contemporánea, ciertamente, presenta rasgos que ya estaban presentes en otras etapas anteriores, pero se distingue por algunos elementos específicos y dan lugar a un mundo cada vez más condicionado por las tecnologías de información y la comunicación, la dimensión mundial en la economía, el desarrollo de estructuras de gobernanza regionales y globales o las nuevas frases de regulación internacional.⁶⁶

Pero también, en lo que vendría a constituir la globalización negativa, por el despliegue mundial de un capitalismo que, liberado de todo compromiso con la justicia y la ecología, estaría desatando las fuerzas del caos social y el desastres ecológico, a través de la diseminación planetaria de los riesgos más graves de la industrialización y del consumo energético, así como por la producción de problemas sistémicos planetarios: crecientes desigualdades, volatilidad de los mercados, blanqueo de dinero, tráfico internacional de drogas, terrorismo a gran escala, calentamiento global y sida, entre otros.

De manera que, en el marco de este capitalismo global, las dinámicas sociales contradictorias de inclusión y la exclusión favorecen la alienación y el conflicto y la emergencia de un sentimiento de inseguridad ontológica.

Asimismo, otro de los rasgos característicos de esta globalización negativa es que, tal y como lo expresó Graham, cada vez somos más dependientes de sistemas complejos y distanciados para el sustento de la vida y, debido a ello, hasta los pequeños trastornos

⁶⁶ Curbet, Jaume, **La gobernabilidad de la seguridad ciudadana**, pág. 9.

y discapacidades pueden tener enormes efectos en cascada sobre la vida social, económica y medioambiental, sobre todo en las ciudades, donde la mayoría de nosotros vivimos la mayor parte de nuestra vida, y que son lugares sumamente vulnerable a los trastornos externos.⁶⁷

Y, por si todo ello fuera poco, la humanidad como bien lo describe Dupuy en estudios más recientes, ha alcanzado, en el transcurso del último siglo, nada menos que la capacidad de autodestrucción. Lo que amenaza actualmente al planeta, por consiguiente, no es una ronda más de daños auto infligidos -una característica, por cierto, bastante constante de la historia humana- ni otro eslabón más de la larga cadena de catástrofes que ha sufrido reiteradamente la Humanidad en el camino que ha recorrido hasta su situación actual, sino un desastre que ponga fin a todos los desastres: una catástrofe que no dejaría ningún ser humano tras de sí para documentarla, para reflexionar sobre ella ni para extraer lección alguna de la misma, ni por supuesto para aplicar dicha lección.

Efectivamente, la Humanidad dispone hoy en día de todos los recursos necesarios para perpetrar -ya sea deliberadamente o bien por defecto- un suicidio colectivo: es decir, para aniquilarse a sí misma y llevarse consigo el resto de la vida sobre el planeta.

“Por consiguiente, la paz se ve amenazada, en el mundo contemporáneo, de una forma nueva aunque no por ello menos inquietante. Indudablemente, la paz civil se ha visto amenazada, en todas las épocas, por tiranos, dictadores o demagogos de todo tipo. Sin

⁶⁷ *Ibíd.*

embargo, antes era del desorden y combatirlo. Actualmente, la paz se ve amenazada por el propio sistema. Este anonimato del sistema y la ausencia de una alternativa viable convierten esta amenaza ancestral en sustancialmente más peligrosa”.⁶⁸

El hombre moderno se siente amenazado por circunstancias externas difusas e inaprensibles. Basta con considerar las desigualdades humanas existentes, las injusticias espantosas, la inseguridad individual, social y política, cosas que no han mejorado en los últimos treinta años. De tal forma que fenómenos indeseable como puedan serlo el terrorismo, pero también el crimen organizado o la inseguridad ciudadana son acogidos -aunque por razones muy distintas- por lo defensores del statu quo como los responsables que se pueden nombrar de un mal anónimo, endémico y mucho más profundo. Y lo hacen, ni siquiera necesariamente por mala fe, sino por exigencia intrínseca del sistema de defenderse desplazando la atención hacia problemas que suscitan un mayor consenso social.

“Esto mismo apunta Renner al considerar el terrorismo como un mero síntoma de una serie más amplia de preocupaciones que han desembocado en una nueva era desasosiego”.⁶⁹ De manera que los actos de terrorismo, pero también las peligrosas reacciones que se encadenan, debieran ser descifrados como los efectos trágicamente visibles de profundas prisiones socioeconómicas, ambientales y políticas, unas fuerzas que en conjunto crean un mundo más tumultuoso y menos estable. Pero no es así como los gobiernos occidentales han querido entender el llamado terrorismo. Así pues,

⁶⁸ *Ibíd.*

⁶⁹ *Ibíd.*

la guerra contra el terror amenaza con dejar de lado la lucha contra la pobreza, las epidemias en el campo de la salud y la degradación ambiental, y sustrae los escasos recursos económicos y el capital político de las causas que están en la base de la inseguridad social global. Ahora bien, son precisamente estos factores subyacentes -y la forma en que se traducen en dinámicas y tensiones políticas- los desencadenantes clave de buena parte de la inestabilidad en el mundo.

“La inseguridad propia de esta era de globalización no sólo se manifiesta, pues, a través del conflicto violento sino también mediante desastre de todo tipo. Renner aporta un dato revelador al respecto: si bien en el año 2000 murieron 300.000 personas en conflictos armados, por ejemplo, cada mes se produce la misma cifra de muertes debidas a la contaminación del agua o de la falta de condiciones de salubridad”.⁷⁰

Entonces, tanto si se centra en los riesgo que se materializan en desastres como en los conflictos que estallan en violencia, la guerra moderna contra los temores humanos parece producir más bien una redistribución social de éstos que una reducción de su volumen.

De tal forma que, sea cual sea el lugar en el que aterricen, los riesgos y conflictos globales se instalan allí como desastres y violencia locales y arraigan con rapidez se interiorizan, y como no vienen precedidos de solución global alguna, buscan blancos locales en los que descargar la frustración resultantes.

⁷⁰ *Ibíd.*



Sin embargo, los peligros que más se tienen son los inmediatos, y, por consiguiente, no se admiten otra cosa que no sea soluciones rápidas, que nos aporten un alivio instantáneo -aunque inevitablemente efímero- a unos sistemas enojosos. No nos importa que las causas del peligro puedan ser complejas, lo único que se desea es que los remedios sean simple y estén disponibles para ser empleados de inmediata.⁷¹

La cual conlleva que irrite cualquier solución que no prometa efectos rápidos y fáciles de alcanzar y que, en cambio, precise de mucho tiempo antes de que puedan apreciarse sus resultados. Tampoco el miedo es, por supuesto, un rasgo exclusivo de la época actual: en una secuencia larga de traumatismo colectivo, Occidente ha vencido la angustia nombrando, es decir, identificando, incluso fabricando miedos particulares que puedan resultar, tanto en el plan psicológico como en el social manejables.

Aunque sí llama poderosamente la atención que, a pesar de se vive -al menos en los países desarrollado- sin duda en algunas de las sociedades más seguras que jamás hayan existido, aun así, contra toda persona más consentidas de todos los tiempos- los que se siente más amenazados, inseguros y asustados, los más inclinados a ser presa del pánico, y los más apasionados por todo lo relacionado con la protección y la seguridad, de todos los miembros de cualquier sociedad de la que se haya tenido noticia jamás.

⁷¹ *Ibid.*

Hasta el punto de que esa obsesión por la seguridad termina generando, paradójicamente, justo lo contrario de lo que pretende: máxima inseguridad. De tal forma que la intolerancia a admitir la más mínima inseguridad no asumida voluntariamente acaba constituyéndose en una auténtica, y quizás la principal, fuente autoabastecida del temor y la ansiedad que tan insidiosamente afligen.

“En el plano política, Pavarini advierte que la inseguridad se convierte en la preocupación política central cuando una cultura neoliberal de gobierno se impone hegemónicamente; de tal forma que el gobierno de la seguridad está estructuralmente conectado con el gobierno de los nuevos procesos de exclusión social”.⁷²

Incluso, para Bauman, queda más allá de toda duda razonable que la especial atención recientemente centrada en la inseguridad asociada, de esta forma directa y exclusiva, a la delincuencia predativa y la violencia interpersonal está estrechamente relacionada con la creciente sensación de vulnerabilidad social, y que sigue muy de cerca el ritmo de la desregulación económica y de la sustitución -paralela a dicha desregulación- de la solidaridad social por la independencia individual.

En este mismo sentido, Lagrange destaca el desarrollo importante del recurso al encarcelamiento en aquellos países en los que el Estado social se ha desarrollado en menor medida (España, Portugal, Grecia) o bien está más debilitado (Reino Unido y estados del sur y el oeste de los Estados Unidos).

⁷² *Ibid.*

“De manera que, en Europa, las tasas de detención en 2001, en tanto que expresión del fuerte aumento del encarcelamiento registrado a finales del siglo XX, se correlacionan inversamente con la proporción de prestaciones sociales independientes del mercado, e inversamente también con el porcentaje de dicha prestaciones con relación al PIB. Casi inevitablemente, por lo tanto, la inseguridad y su correlativo la obsesión por la seguridad- acaban monopolizando la agenda política mundial tanto como la de los Estados y, progresivamente también, la de los gobiernos locales”.⁷³

Aunque no sólo está clara la sinergia perversa que, en el plano política, convierte a la inseguridad social en el mejor combustible para la locomotora neoliberal. También, en el ámbito económico, el mercado prospera cuando se dan condiciones de inseguridad; saca buen provecho de los temores humanos y de la sensación de desamparo.

Efectivamente, la economía de consumo depende de la producción de consumidores los consumidores que hay que producir para el consumo de productos contra el miedo tiene que estar atemorizados y asustadas, al tiempo que esperanzados de que los peligros que tanto temen puedan ser eliminarnos y de que ellos mismos sean capaces de hacerlo (con ayuda paga de su bolsillo, claro está).

De hecho, reconfigurar y reenfocar los miedos nacidos de la inseguridad social global para convertirlos en preocupaciones locales por la seguridad personal parece ser la

⁷³ *Ibíd.*



estrategia más eficaz y, prácticamente, infalible; cuando se aplica sistemáticamente, reporta grandes beneficios con, relativamente, muy pocos riesgos asociados.⁷⁴

2.3. Seguridad ciudadana

La Seguridad Ciudadana “es una situación social, donde predomina la sensación de confianza, entendiéndose como ausencia de riesgos y daños a la integridad física y psicológica, donde el Estado debe garantizar la vida, la libertad y el patrimonio ciudadano”.⁷⁵

Actualmente, “el tema de Seguridad Ciudadana es uno de los principales clamores de los ciudadanos, y el tema principal en las encuestas de opinión pública sobre los pedidos a sus autoridades, por existir una altísima sensación de inseguridad por el incremento alarmante de la delincuencia común, el cual debe ser controlado y reducido hasta niveles tolerables; al no ser posible eliminarlo dada su naturaleza”.⁷⁶

“El abordaje semántico de una categoría analítica de la seguridad, como sería el término seguridad ciudadana, debe partir del contexto histórico, social, político, ideológico, cultural, económico y ambiental de la sociedad de la cual emerge. El desarrollo conceptual de la seguridad ciudadana surge y evoluciona dentro del marco social, en donde este término cumple la función de ser expresión de una inquietud o

⁷⁴ **Ibíd.**

⁷⁵ Municipalidad de Santiago Surco, Lima Perú, Ob. Cit., pág. web:<http://www.munisurco.gob.pe/municipio/>

⁷⁶ **Ibíd.**

preocupación por la centralidad de los derechos de las personas en un entorno inseguro, fenómeno sociopolítico que intenta modificarse y cuyos orígenes se hallan en el rol de los órganos del Estado en la materialización de condiciones básicas para el desarrollo social”.⁷⁷

Así, las conceptualizaciones sobre la seguridad ciudadana, su objeto, su historicidad y evolución, se entienden vinculados a un nivel de representación simbólica de un plano de la realidad, en el cual tanto el objeto como lo que constituye peligro, riesgo y amenaza han variado sustantivamente. Lo relevante aquí es aquella realidad que se trata de abordar y modificar.

La evolución de un concepto emergente en la década de los ochenta, particularmente en los noventa, y su entrecruzamiento con avances importantes en materia de inclusión de la doctrina de los derechos humanos en el debate y agenda pública han hecho que la seguridad ciudadana exprese la transición desde una forma y visión reduccionista de la seguridad, que la subordina únicamente a la respuesta policial y legal por parte del Estado y sus órganos (donde el referente más actual son, por ejemplo, riesgos globales como el terrorismo y el narcotráfico, entre otros flagelos de la vida moderna), hacia un enfoque más amplio e integral vinculado a la necesidad de abordar, controlar y superar los riesgos cotidianos que afectan a las personas.⁷⁸

⁷⁷ Tudela, Patricio, **Conceptos y orientaciones para políticas de seguridad ciudadana**, pág. 3.

⁷⁸ **Ibíd.**



En esencia, podría decirse que la seguridad ciudadana es un bien, una aspiración, una condición a alcanzar, en la que el riesgo y la amenaza se reducen o, al menos, contienen, y que no se concibe al margen de las condiciones de la democracia y tampoco alejada de una gestión pública basada en la persona como principal beneficiario. El conjunto de ellas conforman un discurso que, a su vez, es la concreción del marco ideológico-social en que surge y de donde se ha desarrollado. Los diferentes contextos desde los cuales emergen el concepto, seguridad ciudadana, explican su valor y uso.

El primer lugar, este surge como oposición a una visión dominante sobre la seguridad, fuertemente anclada en la noción de seguridad nacional y pública, que pone como eje central u objeto de ella la seguridad del Estado y la seguridad interior. Las traumáticas experiencias de interrupción de las democracias y las transiciones hacia una plena vigencia de ellas constituyen el escenario en el cual el término ha evolucionado desde un uso reivindicativo a uno paradigmático.

En segundo lugar, otro fenómeno que le dio origen ha sido la ausencia de certeza y el sentimiento o percepción de las personas de que sus derechos son sólo parcialmente garantizados y transgredidos tanto por la propia acción del Estado (por negligencia, insuficiencia u omisión) como por la conducta de terceras personas (delincuencia, violencia, etc.).⁷⁹

⁷⁹ *Ibíd.*

En tercer lugar, la tendencia arriba descrita se asocia a otra en la cual la noción de seguridad cambia sustantivamente a partir de situaciones que vienen viviéndose tanto la sociedad latinoamericana como el resto del mundo, volcándose en un enfoque fuertemente asociado a la seguridad del individuo, los derechos humanos, la gobernabilidad democrática y la convivencia social.

En cuarto lugar, en lo inmediato, parece ser que la tendencia actual es en algunos casos la instalación y, en otros, la consolidación de esfuerzos para reformar las instituciones y políticas de seguridad pública buscando un modelo de seguridad ciudadana democrática.

“Esto consiste en una reformulación de la gestión de seguridad pública en términos tales que la seguridad ciudadana se entienda como la seguridad de todas las personas y que esto implica, por tanto, el desarrollo de condiciones que permitan la regulación eficiente de la violencia, individual o social, incluyendo la regulación de la violencia de las propias instituciones del orden público”.⁸⁰

En quinto lugar, existe un creciente acuerdo entre los gobiernos y los Estados de que la seguridad ciudadana es un fenómeno dinámico y global que exige intervenir decididamente en aquellas condiciones sociales, políticas, económicas, culturales, habitacionales, ecológicas, de policía, que ayudan a garantizar el adecuado y normal funcionamiento de la comunidad y mejorar la convivencia y calidad de vida de las personas, y promover la cooperación a través de una red de organizaciones

⁸⁰ *Ibíd.*

intergubernamentales y no gubernamentales para contribuir al empleo y la aplicación de mecanismos de apoyo eficaces en materia de prevención del delito.

Así, de manera muy sintética, puede señalarse que el enfoque de la seguridad se desplazan en sus ejes hacia convicciones o aproximaciones relevantes para ella, tales como:

- A. El objeto de la seguridad ya no es el Estado, sino la persona humana concebida de manera integral.
- B. El orden político se caracteriza por la aspiración democrática, el desarrollo social y los derechos de las personas.
- C. La institucionalidad de la seguridad y las formas de materializarla se resuelven en el marco del Estado democrático de derecho.
- D. La agenda de seguridad se amplía e incorpora otras temáticas además de la tradicional noción vinculada a la defensa del Estado-Nación, producto de una ampliación de la noción de riesgo y amenaza.
- E. La noción y enfoque de la seguridad adopta un carácter integral, globalizador y dinámico.

De esta forma, del examen de las diversas adjetivaciones y definiciones de seguridad, en particular seguridad ciudadana, surge como elemento común el hecho de que la

doctrina de la seguridad ciudadana, si así se le puede llamar, en esencia destaca el carácter de bien público de la seguridad y que en democracia la seguridad no puede ser entendida como un fin en sí mismo, sino como una garantía para el ejercicio de los derechos y el logro del bien común. Este enfoque implica el respeto incondicional de las libertades económicas, políticas y sociales. Por ello es relevante que las estrategias y actuaciones de las instituciones públicas se sustenten en el marco de un Estado de Derecho, enfoque esencial para establecer criterios y la construcción de políticas en esta materia.⁸¹

Existen diversas definiciones del término seguridad ciudadana. Las más amplias la relacionan con el conjunto de sistemas de protección de la vida y los bienes de los ciudadanos ante los riesgos o amenazas provocadas por diversos factores y la vinculan tanto a valores sociales de respeto a la vida, la integridad física y patrimonio de los otros, como al libre ejercicio de las libertades económicas, políticas y sociales necesarias para el adecuado y normal funcionamiento de la comunidad y la sociedad en su conjunto.

“La seguridad, entendida como sinónimo de certeza, por una parte, y como ausencia de riesgo o amenaza, por otra, nos señala que este concepto no se restringe a la dimensión biológica del ser humano, motivada exclusivamente por necesidades de protección y subsistencia, sino que se extiende a todos aquellos planos de la

⁸¹ *Ibíd.*

naturaleza humana que resultan de su cohabitación y convivencia con otros semejantes”.⁸²

El concepto de seguridad ciudadana remite, como lo manifiesta su apellido, a la tradición de la idea de ciudadanía, por lo tanto, a la capacidad de los ciudadanos como agentes activos, y no como masa relativamente pasiva, que únicamente demanda seguridad de una instancia superior. La seguridad ciudadana comparte los principios bajo los cuales los Estados democráticos deben ejercer la seguridad interior (seguridad pública), pero su diferencia deriva de los agentes involucrados: las personas que son titulares de deberes y derechos ciudadanos.

En el ámbito de las políticas públicas de reducción de la delincuencia, no obstante, suele dársele un sentido más acotado. Específicamente, la seguridad ciudadana se vincula a la ausencia de delincuencia y el temor a ella, es decir, a la inseguridad ciudadana se restringe a las amenazas a las personas y los bienes derivadas de la actividad delictiva.

Así, desde el punto de vista de su denotación, una definición que rescata el espíritu y sentido de la seguridad ciudadana, en los términos de su origen e historicidad, sería la siguiente: “La seguridad ciudadana es aquel estado o condición socio-institucional que objetiva y subjetivamente (percepción) puede calificarse como óptima para el libre ejercicio de los derechos individuales y colectivos y que depende del conjunto de condiciones sociales y culturales, jurídicas, institucionales y políticas que, entre otras,

⁸² *Ibíd.*

posibilitan el adecuado y normal funcionamiento de las instituciones públicas y los organismos del Estado, así como la convivencia pacífica y el desarrollo de la comunidad y la persona”.⁸³

Lo fundamental en esta definición es que el concepto de seguridad ciudadana, expresa de manera más integral las necesidades de la población y las responsabilidades del Estado en cuanto a las condiciones para sustentar un adecuado desarrollo en el marco de la tolerancia y la diversidad, donde la seguridad es un factor importante. No obstante, el problema radicará no en la definición del término –que puede resultar muy amplio y difuso- sino en su operacionalización o capacidad para conducir procesos relacionados con el fortalecimiento o contención de aquellos factores que la hacen posible como bien público o que la limitan o afectan (factores de riesgo y de protección en torno a su construcción, mantención, acceso y promoción).

“A esta forma de entender la seguridad ciudadana deben agregarse términos complementarios que, también recientemente, comienzan a jugar un rol igualmente paradigmático, como es el caso del concepto de seguridad humana, manejado por el PNUD desde 1993, para cambiar el énfasis que se hacía sobre la seguridad nacional hacia la seguridad de la gente; de una seguridad a través de armamentos a una seguridad sustentada en el desarrollo humano; de una seguridad territorial a una seguridad alimentaria, laboral y ambiental. El concepto de seguridad humana vincula el

⁸³ **Ibíd.**

desarrollo humano con el ejercicio de los derechos humanos, el bienestar colectivo, la equidad y la sostenibilidad”.⁸⁴

La experiencia internacional destaca consensos fundamentales que ayudan a la producción y gestión en seguridad pública y ciudadana en toda sociedad:

- A. La seguridad es una necesidad individual y social que depende de factores de riesgo objetivos y factores de protección.
- B. Las amenazas a la seguridad de las personas surgen no solo de situaciones ligadas a la violencia y la delincuencia en las grandes urbes, sino también a problemas estructurales de mayor complejidad en una sociedad, como la pobreza, la marginalidad-exclusión y la falta de oportunidades para el desarrollo de las personas. De esta manera, la seguridad ciudadana se asocia a los procesos de desarrollo social y la propia gestión eficiente y eficaz del Estado.
- C. La seguridad de las personas también tiene que ver con variables psicosociales, asociadas a la construcción de realidades sociales y realidades virtuales, que demandan una respuesta apropiada y acorde a esa realidad subjetiva que cimienta la inseguridad.⁸⁵

⁸⁴ *Ibíd.*

⁸⁵ *Ibíd.*

D. No es un problema meramente policial. La delincuencia, la violencia y la inseguridad son problemas que tienen un componente social, estructural y político. La naturaleza de estos exige políticas consistentes y duraderas.

En síntesis, la seguridad ciudadana comprende un ámbito amplio, pero específico a su vez, en cuanto se relaciona con otras formas de producir y garantizar seguridad, como la seguridad jurídica, ecológica, humana, democrática, etc. y lleva a centrar la mirada sobre aquello que la amenaza (como la violencia en la sociedad, la criminalidad y la inseguridad frente a riesgo reales o imaginarios) y la protege (como es el quehacer de las diversas instituciones estatales y de la sociedad civil relacionadas con su promoción y protección).

2.4. Dimensiones de la seguridad ciudadana

Si bien la inseguridad se encuentra presente en todas las sociedades, existen situaciones y circunstancias que la acrecientan o reducen. Esta es una materia que preocupa a amplios sectores de la ciudadanía y, a la vez, un tema altamente sensible y complejo, por cuanto no existe acuerdo ni político ni técnico sobre el estándar de seguridad esperada o buscada, y menos sobre el nivel de inseguridad tolerada.⁸⁶

La Organización de Estados Americanos (OEA), en su Declaración de Montrouis (1995), indica que por seguridad ciudadana debe entenderse la seguridad de todas las personas sujetas a la jurisdicción del Estado. Considera, además, que la seguridad

⁸⁶ *Ibíd.*

ciudadana involucra elementos esenciales para el desarrollo de la sociedad, y que la criminalidad, la impunidad y la deficiencia de los sistemas judiciales y policiales afectan el normal desenvolvimiento de la vida de las sociedades, amenazan la consolidación de las democracias, deterioran los niveles de vida de la población e impiden la vigencia plena de los derechos humanos y garantías de las personas.

Así, en cuanto a la connotación del término, la seguridad ciudadana se relaciona con el conjunto de sistemas de protección y respeto de la vida, la integridad física y los bienes de los ciudadanos frente a los riesgos a que se ve enfrentado como persona integrante de una sociedad.

Desde este punto de vista, pueden identificarse diversas dimensiones complementarias y que revisamos someramente.

A. De acuerdo es esto, la acción de ciertos fenómenos, propios de la vida moderna en sociedad, como la concentración urbana, la marginalidad, la pobreza, el debilitamiento de la familia, la falta de consensos en torno a valores de convivencia, entre otros, crean un escenario propicio para el desarrollo de conductas y circunstancias que afectan el ejercicio del derecho a la seguridad y los derechos de las personas. Desde este punto de vista, una política de seguridad ciudadana dependerá de una eficaz política social, no obstante una no reemplaza a la otra.⁸⁷

⁸⁷ *Ibíd.*



B. El simple hecho de que el concepto de ciudadanía tiene su raíz en el mismo término que da origen al de ciudad, revela una faceta que tampoco debe ser olvidarse.

La urbanización refleja y reproduce complejos procesos que afectan la sociabilidad de las personas y transforman las relaciones sociales, a saber: desde la multiplicación de canales de comunicación que conducen a una sobrecarga informativa, hasta la sobrevalorización de la autonomía individual, el anonimato, la generación de espacios cerrados, el aislamiento y la soledad, disolviendo las tradicionales relaciones cara a cara, acentuando la desprivación social y afectiva.

De esta forma, la seguridad ciudadana tiene relación con la tranquilidad, paz social y la resolución de conflictos de convivencia. Hay, por cierto, también expresiones de violencia que se manifiestan tanto en el ámbito público como en el privado y que deterioran los niveles de convivencia en una sociedad. Tal es el caso de la violencia doméstica o intrafamiliar, y otros comportamientos no siempre violentos que van en detrimento de la calidad de vida de los ciudadanos, como son situaciones de violencia psicológica, como la exclusión y estigmatización, por ejemplo.⁸⁸

C. Por otra parte, el término seguridad ciudadana, se ha vuelto un sinónimo de prevención y control del crimen, reduciendo su campo semántico a la seguridad pública afectada por la delincuencia y el ejercicio de una política criminal ineficiente. Lo anterior se debe al hecho de que el crimen y la violencia en América Latina han emergido y copado el debate público, constituyéndose en desafíos

⁸⁸ *Ibid.*

complejos para los gobiernos de los países en vías de desarrollo. En efecto, diversos estudios confirman que por seguridad ciudadana se entiende en aumento de la criminalidad, ineficacia del sistema de administración de justicia penal, inseguridad y desprotección ante la delincuencia, entre otros.

A esto ha contribuido un escenario caracterizado por⁸⁹:

- A. El incremento de los índices de criminalidad y victimización, en especial a partir de los años 80;
- B. El aumento del porcentaje de delitos que se cometen con uso de violencia, en especial de los delitos contra la vida y la integridad física de las personas;
- C. Una alta participación en la criminalidad de la población masculina joven, tanto en calidad de víctimas como de ofensores;
- D. El incremento en la intensidad de factores coadyuvantes del delito, como la desigualdad social, las secuelas de enfrentamientos armados, alto o mayor consumo de alcohol y narcóticos y violencia intra-familiar;
- E. Un aumento en la sensación de inseguridad;
- F. La percepción cada vez más generalizada sobre la ineficiente respuesta de las instituciones encargadas de la seguridad pública (policía y justicia penal);
- G. La globalización de la criminalidad o proceso de “internacionalización” del delito.
- H. A lo anterior se asocian otros factores, como la convicción más o menos generalizada sobre la incapacidad de la policía y otras instituciones gubernamentales para mejorar los mecanismos legales y las políticas de prevención

⁸⁹ *Ibíd.*

y control del crimen, que frecuentemente reaccionan con propuestas de políticas parciales y carentes de un respaldo técnico y empírico adecuado, e inconsistentes con políticas criminales eficaces, y que amenazan con minar los cimientos de las transiciones democráticas, por cuanto la inseguridad derivada del crimen y la violencia se transforma en campo de gestión política de la autoridad, cuyos resultados ponen en jaque la eficacia de la democracia como sistema para el ejercicio de los intereses colectivos.

A ello se agrega que la búsqueda de una rápida recuperación de los niveles la seguridad de las personas, desatendiendo las causas estructurales, arriesga el respeto de los derechos de las personas (política de mano dura que estigmatiza a víctimas y victimarios). De esta forma, la seguridad ciudadana dependerá de una eficaz política criminal, no siendo ambas equivalentes.

- I. Es importante destacar, entonces, la transición desde un origen en un contexto sociopolítico donde el riesgo no lo constituía la criminalidad y la violencia en sí, hacia un empleo más corriente y actual provocado por un uso más extensivo como sinónimo de la búsqueda y construcción de certezas para las personas de que sus derechos serán respetados y no vulnerados por la acción de la delincuencia común, el crimen organizado –narcotráfico u otras formas-, la violencia, e incluso por los propios órganos del Estado responsable de otorgar seguridad y justicia.⁹⁰

⁹⁰ *Ibid.*



- J. Con respecto a los elementos subjetivos, la inseguridad se asocia con el temor de la ciudadanía a ser víctima de algún delito, como también por vivencias directas e indirectas de la población ante la delincuencia (victimización vicaria o indirecta). Este sentimiento de inseguridad también se relaciona con el surgimiento de un mercado de la seguridad, la existencia de tráfico y consumo de drogas, entre otras. Estos ejemplos sirven para considerar la separación entre lo percibido o subjetivo y lo real u objetivo. Dicotomía que tiene varias explicaciones.
- K. En relación a las causas que tienden a consolidar esta apreciación de que el mayor riesgo presente en las sociedades de Latinoamérica serían hoy la criminalidad, la violencia (en todas sus diversas formas) y la inseguridad misma, derivadas de situaciones estructurales como los índices de cesantía, la desigualdad en la calidad de la educación, la falta de oportunidades para los jóvenes, un alto nivel de consumismo, etc.

Lo anterior está “ligado al rol de los órganos estatales responsables, los medios de comunicación social, la lentitud de la justicia restaurativa, una legislación que no responde a las necesidades impuestas por nuevas formas delictivas, la dispersión de los esfuerzos en materia de prevención, la ineficacia del sistema penitenciario, entre otros, y que son parte de un conjunto de causas que requieren ser abordadas con un enfoque integral y global a corto y largo plazo”.⁹¹

En síntesis, existe unanimidad en señalar que los ámbitos de la seguridad ciudadana incorporan valores del Estado social y democrático de Derecho y se vinculan con: “a)

⁹¹ Ibid.

Los derechos humanos; b) La seguridad de las personas y de los bienes; c) La delincuencia y el quehacer de la policía y la administración de la justicia; d) El desarrollo de la sociedad y mejores niveles de vida; e) El desarrollo económico y la generación de oportunidades; f) La calidad de la democracia y la gobernabilidad”.⁹²

“Del mismo modo, también es importante destacar que la seguridad ciudadana, como condición o situación exigible, es un derecho consignado implícitamente y en otros casos de manera explícita en constituciones, leyes, así como el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de Naciones Unidas (1948) y la Declaración de la OEA en Montrouis (1995) en el caso de América Latina”.⁹³

2.5. La seguridad como demanda sociopolítica

“No existe sociedad humana sin criminalidad, violencia e inseguridad. La historia demuestra que la seguridad, como expresión de una necesidad vital del ser humano, es y ha sido siempre una de las preocupaciones centrales en toda sociedad. Ella es, paralelamente, una condición fundamental para el desarrollo de la persona y la sociedad, por cuanto –en esencia- implica certeza y ausencia de riesgo, amenaza o daño”.⁹⁴

En este contexto, la seguridad es una construcción social y cultural, por ende, relativa y sujeta a los distintos actores sociales y el desarrollo de las personas. Esta exigencia y

⁹² *Ibíd.*

⁹³ *Ibíd.*

⁹⁴ *Ibíd.*



condición necesaria representa hoy un desafío sustantivo en la gestión pública y la responsabilidad de los gobiernos democráticos y constituye, a la vez, uno de los iconos de la crisis en la sociedad moderna, apreciación que surge desde la perspectiva sociológica de la sociedad del riesgo y de un enfoque centrado en la seguridad de las personas.

“La seguridad y su materialización se asocian a un marco y contexto sociopolítico de mayor exigencia que antes, donde términos tales como Estado, democracia y gobernabilidad son de singular importancia”.⁹⁵

Es un hecho indiscutible que hoy el enfoque sobre la seguridad y las formas de alcanzar los niveles requeridos están en directa relación con la democracia y que la seguridad tiene como finalidad última servir a la misión del Estado.

Las sociedades que aspiran al desarrollo social asumen tanto la democracia y la gobernabilidad como los derechos y obligaciones individuales y colectivas como referentes y escenario para la construcción de la convivencia social y la seguridad de y para las personas. Estos configuran el espacio sociopolítico determinante de las condiciones y viabilidad de los esfuerzos.

⁹⁵ *Ibíd.*

La seguridad se ordena en torno a diversos ejes, algunos de los cuales se destacan aquí:

- A. Seguridad individual y seguridad colectiva. Más allá de que la seguridad, según se señala en las constituciones y leyes de cada país, es un derecho, también es cierto que existe un bien superior que actúa como límite a las exigencias individuales: la búsqueda del bien común.
- B. Seguridad de las personas y seguridad del Estado. La finalidad de la seguridad no se acaba en la estabilidad del orden social y político, sino que se traspa en favor del beneficiario último de la política: la comunidad representada.⁹⁶
- C. Seguridad como bien público. La seguridad es una condición fundamental que toda democracia debe garantizar, junto a otras, como la libertad, la igualdad y la justicia. Estos valores tienen trascendencia universal y no pueden ni deben transarse por la consecución del otro.
- D. Seguridad y derechos humanos. La seguridad no puede ser el resultado de la privación de los derechos de las personas. Por el contrario, ella es un instrumento o herramienta funcional al desarrollo social. El derecho de las personas debe ser un componente central que debe guiar e inspirar las políticas en esta materia.
- E. Seguridad y democracia. La construcción de la seguridad de las personas, las formas de alcanzarla y garantizarla, tiene un componente y dividendo sociopolítico

⁹⁶ *Ibíd.*

para la gobernabilidad y estabilidad de las democracias. Este desafío demanda la adecuada interrelación de las políticas y la gestión de los gobiernos enmarcados e inspirados en una visión de “seguridad en democracia”.

- F. Seguridad como factor clave para el bien común y el desarrollo. La búsqueda de la seguridad debe ser coherente y complementaria con los propósitos del Estado y la Democracia, y esto no es más que el bien común. La búsqueda de seguridad es funcional, entonces, a la creación de mejores condiciones para la realización material y espiritual de todos los miembros de la sociedad.⁹⁷

2.6. Seguridad ciudadana en Guatemala

La Constitución Política de la República de Guatemala en su Artículo uno establece: “Protección a la persona. El Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin suprema es la realización del bien común”; y el 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”. Y los Artículos siguientes: 3 del 6 al 22, 25, 38 y 183.⁹⁸

Tratados Internacionales ratificados por Guatemala y relacionado con la seguridad ciudadana son: Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, y su protocolo facultativo, Convención contra la Tortura y Otros Tratos o Penas Crueles, Inhumanos o Degradantes; Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada

⁹⁷ **Ibíd.**

⁹⁸ De Navarra, Blanca, **Seguridad ciudadana, VIII Informe sobre Derechos Humanos**, pág. 275.

Transnacional y sus protocolos; Convención Americana sobre Derechos Humanos; Convención Interamericana para Prevenir y Sancionar la Tortura; Convención Interamericana sobre Desaparición Forzada; Convención Interamericana para Prevenir y Erradicar la Violencia contra la Mujer; y el Tratado Marco de Seguridad Democrática en Centro América.

La Normativa general es: Decreto 18-2008, Ley Marco del sistema Nacional de Seguridad. Definición de Seguridad ciudadana: Artículo segundo "Seguridad democrática. La seguridad Democrática es la acción del Estado que garantiza el respeto, promoción y tutela de la seguridad, al mismo tiempo que el pleno ejercicio de los derechos humanos, mediante la creación de condiciones que le permitan a la persona su desarrollo personal, familiar y social en paz, libertad y democracia, conforme a lo establecido en el Tratado Marco de Seguridad Democrática en Centroamérica".⁹⁹

Decretos números 17-37 Código Penal, 51-92 Código Procesal Penal, 2-89 Ley del Organismo Judicial, 40-94 Ley Orgánica del Ministerio Público, 21-2006 Ley Contra la Delincuencia Organizada, 33-2006 Ley del Régimen Penitenciario, Acuerdo Gubernativo 413-2008 Secretaría de Inteligencia del Estado.

Proyectos de Ley y leyes recientemente aprobadas están: Algunas reformas de leyes que se encuentran actualmente en el Congreso de la República en trámite y procedimiento para su aprobación son: Decreto 1-86 Ley de Amparo, Exhibición

⁹⁹ *Ibíd.*



Personal y Constitucionalidad. La reforma pretende evitar el uso abusivo de recursos de Amparo, Exhibición personal y Constitucionalidad y garantizar el derecho a las víctimas de obtener justicia y reparación.

Decreto 85-2002, Ley en Materia de Antejucio. El antejucio ha sido utilizado reiteradamente como un mecanismo de impunidad. Decreto 51-92, Código Procesal Penal. Para la tramitación de los incidentes en el proceso penal, así como la utilización de medios de comunicación audiovisuales en declaraciones de testigos y peritos en el proceso penal.

Reglamento del Decreto 70-96, Ley para la Protección de Sujetos Procesales y Otras Personas Vinculadas a la Administración de Justicia Penal. Acuerdo del Ministerio Público número 2-2007. Se refiere al cambio de identidad, reubicación de testigos y colaboradores en el proceso penal.

El rector de la seguridad interna en Guatemala es el Ministerio de Gobernación éste y la Policía Nacional Civil. Existe un Consejo Nacional de Seguridad. En materia de inteligencia, la Secretaría de Inteligencia Estratégica del Estado y el Sistema Nacional de Inteligencia.¹⁰⁰

¹⁰⁰ *Ibíd.*



CAPÍTULO III

3. Transporte público en Guatemala

“En los estudios técnicos relacionados con el tránsito, se debe considerar el transporte público, que también se denomina transporte de masas. Se refiere a los vehículos de servicio público que transportan pasajeros”¹⁰¹.

Buena parte de la población en cualquier país debe hacer uso del transporte de servicio público. Aun en el país donde existe la mayor cantidad de automóviles, el país que tiene el mayor nivel de vida y la mayor proporción de vehículos por habitante, el volumen de pasajeros transportados en estos servicios públicos constituye un factor de primera magnitud. De ahí la importancia que tiene una correcta operación y un control adecuado, por parte de las autoridades.

“En muchos países llegan a millones los pasajeros que son transportados diariamente. Este transporte representa en sí una industria básica para el desarrollo del país. La proporción de la población que se dedica a la actividad de los transportes es bastante importante y la proporción de la población que depende de ellos para su traslado al trabajo, a los centros educativos, a los centros de recreación, en fin, para su actividad económica y social, es mucho mayor”¹⁰².

¹⁰¹ Consejo de Seguridad Vial, **Manual del transporte público**, pág. 1

¹⁰² **Ibíd.**



3.1. Historia

Ya en la prehistoria el hombre poseía un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. Bien a pie o a lomo de animales sus mercaderías lograban llegar a destino. A veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación.¹⁰³

Si en la etapa preindustrial el viaje era lento e inseguro era debido a la inexistencia de medios de transporte eficaces. Todo el tránsito por tierra se hacía a lomos de animales: caballos, mulas, camellos; o en los carruajes tirados por esos mismos animales, en las pocas carreteras que había. Pero el transporte de grandes mercancías se hacía por mar, o por vías fluviales; con las cocas en la Edad Media, las carabelas de unas 300 toneladas de carga, o el bajel de más de 500 toneladas.

Durante la revolución industrial el transporte consigue un avance espectacular, fundamentalmente por dos motivos: la creación de una vía segura y adecuada para el transporte, y una máquina potente y regular. A comienzos del siglo XX se consiguen los primeros derivados del petróleo de manera industrial, y se logra tratar la hevea para obtener caucho. Comienza entonces el asfaltado de las carreteras y se obtiene, con el motor de explosión y la rueda de caucho, un vehículo rápido, tanto como el tren, y

¹⁰³ Ferreiro, Sonia, **Historia del Transporte**, octubre 2005, <http://transporteinternacional.blogspot.com/2006/09/historia-del-transporte.html>, (30 de septiembre de 2013).

seguro, pero mucho más versátil. Al no depender de la vía férrea puede llegar a todas partes, lo que le hace muy superior al ferrocarril. El coche fue aumentando progresivamente su capacidad de carga, hasta que aparecen los camiones.¹⁰⁴

La extensión de las primeras ciudades del mundo occidental tenían como límite la distancia que un hombre podía caminar en el día. Por lo tanto, no se necesitaba ningún medio de transporte distinto de los pies, salvo para el traslado de cargas. En todo caso, los medios de transporte en la ciudad, no se diferenciaban mucho de los del mundo rural: caballos de montar y de tiro, mulas y bueyes.

Pero el tamaño de las ciudades fue creciendo en la medida en que la mayor parte de la población mundial abandonaba el campo para establecerse en ellas. Entonces apareció el problema del transporte urbano. Según el economista de Transportes Ian Thompson, "el transporte público urbano se originó en algunas ciudades europeas, en el siglo XVII"¹⁰⁵.

En la época colonial, el transporte urbano en la ciudad de Guatemala constituía en transporte de tracción animal, así como el carruaje que fuera utilizado por la Autoridades y la élite de la ciudad.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Nuestro.Cl, El sitio del patrimonio cultural chileno, **Historia del transporte público**, septiembre 2009, http://www.nuestro.cl/chilecronico/transporte_oses1.htm, (30 de septiembre de 2009).

¹⁰⁵ **Ibid.**

¹⁰⁶ Arriaza Salazar, Mario Alejandro, **Causas desde el punto de vista económico de las deficiencias del transporte colectivo urbano en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala**, pág. 9.

Severo Martínez Peláez en su apreciación respecto al tema, describía: "En otros tiempos duraban semanas y hasta meses a lomo de mula, los viajes que hoy se realizan en pocas horas"¹⁰⁷. En efecto la bestia de tiro y carga, criada y domesticada no estaba en condiciones de recibir carga, ni de llevar sobre sí un jinete y menos aún de tirar de cualquier tipo de carro, en el primero y segundo de los casos hacía falta los aparejos, arneses y montura, en el tercero el vehículo mismo.

Hacia el año 1821, la demanda de movilidad de los carruajes como medio de transporte se encontraba aún en manos de determinadas personas que los utilizaban como fin el paseo, descanso o la participación en actividades de índole social. Por el año 1823 se combina la función del carruaje como medio de transporte público a partir de que la Señora María Manuela Jáuregui alquiló el suyo para que el Excelentísimo Ayuntamiento de la ciudad de Guatemala para que realizara varias actividades sociales. Así también para el mantenimiento de la infraestructura y mantenimiento se inicio el cobro de impuestos.

La Reforma Liberal en Guatemala creó una infraestructura para los nuevos productos de exportación que requerían grandes inversiones, mismas que se trasladaron a la construcción de caminos, ferrocarriles, telégrafos, puertos y planta eléctricos, que en definitiva beneficiaron al transporte colectivo urbano. Uno de los principales medios de locomoción era el Carruaje de Punto, también llamado realeros, no se supo de qué forma, ni como estos carruajes tomaron posesión de los lugares y se inicia así la

¹⁰⁷ Martínez Peláez, Severo, *La Patria del Criollo*, Pág.300.

creación de las actuales terminales de buses urbanos. Así como surgieron posteriores medidas de reordenamiento.¹⁰⁸

El año 1832, de acuerdo con la historiadora Oralia de León Maldonado, se ve muy marcado el transporte urbano de la Nueva Guatemala de la Asunción. Lo es porque el antiguo sistema es substituido. El tranvía tirado por mulas, el Decauville (Tranvía motorizado) y los carruajes de punto cedían su lugar a la primera empresa privada de autobuses y taxis automóviles. Los vehículos motorizados, con toda su modernidad, postergaban para la historia del transporte ciudadano, al atraso de la energía animal y motorizada del Decuville. La ciudad no alcanzaba todavía los 250,000 habitantes.¹⁰⁹

Posterior al desusó de los carruajes de punto, se evidencia el desarrollo de un nuevo servicio de transporte urbano constituido por los tranvías tirados por caballos que recorrían las calles y avenidas de la ciudad, se concibe el tranvía urbano, este servicio también generó problemas como prestación de mal servicio, huelgas de tranvieron, etcétera.

Paralelo al tranvía por el año 1871 el General Justo Rufino Barrios autoriza la primera empresa (con capital americano), llamada Ferrocarril Urbano de Guatemala, por un término de 40 años y de los cuales los primeros 20 años estuvieron exonerados de todo derecho aduanero y de toda contribución o impuesto municipal. La tarifa

¹⁰⁸ CEUR-USAC, Guatemala, **La problemática del transporte urbano en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala**, pág. 4.

¹⁰⁹ Arriaza Salazar, Mario Alejandro, **Ob. Cit.**, pág. 9.



autorizada para este servicio era medio real durante el día y después de las nueve de la noche podría cobrarse hasta el doble.

Ya para el año 1928 los tranvías urbanos desaparecen completamente de la ciudad, es así como por iniciativa propia de la Empresa Guatemalteca de Autobuses (EGA) comienza a prestar el servicio desde el 16 de septiembre de 1927, con el siguiente recorrido de la Estación al Parque Central (pasando por la novena avenida y, del Parque Central al Hipódromo del Norte por la sexta avenida). Posteriormente aumentaron el servicio previo convenio con el Consejo Municipal ante lo cual la empresa en mención adquirió la concesión por un año más.¹¹⁰

“En 1930 año se fundan las empresas de autobuses Ega y Auraco, y en 1931 la famosa AURACO, y un año más tarde la Simón Bolívar. No faltaron los escritores y poetas que escribieron con nostalgia sobre los viejos tiempos de andar en carruajes, carrozas y landos”.¹¹¹

En el año de 1931 los señores Roque Rosio y Cía. presentan su propuesta con mejores ventajas que las demás solicitudes, por lo que el Juez de Tráfico considerando que era la más indicada ya que se proponía dar el servicio de líneas más largas por cinco centavos de quetzal y, que la empresa contaba con 21 vehículos disponibles, le ceden el derecho unilateralmente. Es en el año 1932 que el servicio de autobuses se unifica

¹¹⁰ **Ibíd.**

¹¹¹ Gutiérrez, Edgar, el Periódico, **El desastroso transporte urbano**, 29 de agosto de 2013, <http://www.elperiodico.com.gt/es/20130829/opinion/233623/>, (30 de septiembre de 2013).

creándose la empresa Autobuses Unidos de Rosito, Aldaz y Cía. (AURACO). Posteriormente se comienzan a integrar empresas de transporte colectivo urbano mismas que aumentaron a 13 concesionarios que administran 21 sectores.¹¹²

“Para 1944 ya se habían establecido las viejas líneas o rutas de autobuses urbanos, numeradas del uno al dieciséis, tan fáciles de recordar para cualquier usuario. Para que el lector joven tenga una idea, la ruta 1 servía de el Hipódromo del Norte hacia la Estación del Ferrocarril o Plaza Barrios; la 5 del Parque Central a Pamplona, la 10 del Parque Isabel La Católica a La Palmita; la 15 de El Amate a La Reformita, la ruta 9 del Cerro del Carmen a la Villa de Guadalupe, y la 16 de El Amate a la Colonia Mariscal. En 1950, la ciudad capital, de acuerdo con el censo de población de ese año, alcanzó la cifra de 288 mil 395 habitantes. Como puede constatarse, por las propias rutas del transporte urbano capitalino, la ciudad ya llegaba a lo que hoy se conoce como la zona 11 y 12 al mencionarse las colonias La Reformita y El Mariscal”.¹¹³

“Durante la administración municipal de Colom Argueta, la Secretaria de Integración Económica de Centro América (SIECA), la Municipalidad de Guatemala y el Sector Privado, delegaron representantes, quienes en 1972 elaboraron un estudio para la remodelación de las rutas, asimismo recomendaron la aplicación del Reglamento del Transporte y el establecimiento del dividendo único”.¹¹⁴

¹¹² Arriaza Salazar, Mario Alejandro, **Ob. Cit.**, pág. 9.

¹¹³ Gutiérrez, Edgar, el Periódico, **Ob. Cit.** Pág. web: <http://www.elperiodico.com.gt/>.

¹¹⁴ Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos, **Historia del transporte urbano**, 15 de noviembre de 1961, <http://www.aeau.org.gt/?q=content/historia-del-transporte-urbano>, 30 de septiembre de 2013.

En la actualidad, la ciudad capital de la República de Guatemala, en su área metropolitana, ha sobrepasado sus límites jurisdiccionales. Lo que hoy se le conoce como Área Metropolitana, está integrada por otras poblaciones adyacentes: Villa Nueva, San Miguel Petapa, Mixco, San Juan Sacatepéquez, San José Pinula, Santa Catarina Pinula, Frijanes, San Pedro Ayampuc, Amatitlán, Villa Canales y Chinautla, que suman un total aproximado de tres millones de habitantes, de los cuales un millón quinientos mil, son los que moviliza diariamente el transporte urbano de la Metrópolis.

“Se cuenta actualmente con un total de 2,926 unidades, de modelos entre los años 1988 y 2007, que cubren todas las rutas en la ciudad de Guatemala y sus áreas de influencia”.¹¹⁵

3.2. Definición

“Transporte, medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es, ha sido y será un

¹¹⁵ **Ibid.**



elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas”.¹¹⁶

3.3. Características

“Dentro de los elementos que tiene un sistema de transporte, en los sistemas de transporte público, la demanda está dada por las personas (pasajeros) y la oferta está dada por los vehículos, la infraestructura, los servicios y los operadores (conductores). En cambio, en muchos sistemas de transporte privado, la persona en un vehículo son parte de la demanda y las vías son la oferta”.¹¹⁷

El transporte público de pasajeros se evalúa de distinto modo por parte de los usuarios, los empresarios o trabajadores; el recorrido de una línea de transporte de cargas puede ser indiferente para los habitantes de las ciudades que están en el inicio y el final del viaje y clave para los habitantes de zonas rurales o pequeñas localidades que se ven afectados por su paso. Esto quiere decir que la comprensión del tránsito será más rica y pertinente cuando apele a una variedad de perspectivas.

¹¹⁶ Ferreiro, Sonia, **Ob. Cit.**, pág. web: <http://transporteinternacional.blogspot.com/2006/09/historia-del-transporte.html>,

¹¹⁷ Fundación Wikimedia, **Transporte Público**, 27 de septiembre de 2013, http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_p%C3%BAblico, (30 de septiembre de 2013).

3.4. Clasificación

“Los medios de transporte urbano de pasajeros pueden ser definidos de varias formas, siendo éstos interdependientes entre sí. Así por ejemplo, un medio puede ser clasificado en función de la tecnología utilizada -únicamente- aun cuando también se tomen en cuenta las características del derecho de vía y su tipo de operación”.¹¹⁸

Los diferentes medios de transporte urbano pueden ser clasificados por el tipo de servicio que prestan o por el volumen de viajes que manejan. Atendiendo a la primera forma de clasificación se tienen tres tipos de medios de transporte:

Transporte privado, el cual se presenta en vehículos operados por el dueño de la unidad, circulando en la vialidad proporcionada, operada y mantenida por el Estado. Entre estos medios de transporte se encuentran: el automóvil, la bicicleta, la motocicleta y el peatón. Asimismo, en algunas comunidades rurales se puede citar el uso de vehículos de tracción animal o el animal mismo.

Transporte de alquiler, el cual puede ser utilizado por cualquier persona que pague una tarifa en vehículos proporcionados por un operador, chofer o empleado ajustándose a los deseos de movilidad del usuario. Entre estos servicios se encuentran los taxis, los servicios de respuesta a la demanda y en algunos casos los servicios de colectivos.

¹¹⁸ Molinero Molinero, Ángel R. y Luis Ignacio Sánchez Arellano, **Transporte público: planeación, diseño, operación y administración**, pág. 8



Transporte público, los cuales son sistemas de transportación que operan con rutas fijas y horarios predeterminados y que pueden ser utilizados por cualquier persona a cambio de pago de tarifa previamente establecida.

“Las dos últimas modalidades son las que integran el transporte público urbano. Por otra parte, el transporte urbano puede clasificarse según el volumen de viajes que maneja, pudiéndose hablar de transporte individual cuando un vehículo sirve a una persona o un grupo organizado de usuarios que viajan a un mismo destino, o bien de transporte en grupos cuando traslada a personas sin ninguna relación entre sí y con destinos diferentes”.¹¹⁹

3.5. Sistema

“Los autobuses son prácticos y eficientes en rutas de corta y media distancia, siendo frecuentemente el medio de transporte más usado a nivel de transportes públicos, por constituir una opción económica. Las compañías de transporte buscan establecer una ruta basada en un número aproximado de pasajeros en el área a ser tomada. Una vez establecida la ruta, se construyen las paradas de autobuses a lo largo de esa ruta”.¹²⁰

Sin embargo, dada su baja capacidad de pasajeros, no son eficientes en rutas de mayor uso. Los autobuses, en rutas altamente usadas, producen mucha contaminación, debido al mayor número de autobuses que son necesarios para el

¹¹⁹ **Ibid.**

¹²⁰ Fundación Wikimedia, **Ob. Cit.**, pág. web: <http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte>.



transporte eficiente de pasajeros en esa ruta. En este caso, es mejor el metro. Otra posibilidad es la construcción de un tramo único y especial para los autobuses, es decir, la implementación de un Sistema de Buses de Tránsito Rápido, con lo cual es posible llegar a capacidades cercanas a las de un sistema de metro, y mucho mayores que las de un sistema de tranvías.¹²¹

En el transporte a larga distancia, es el sistema de autobuses el que interesa, ya que el sistema ferroviario debe ser estudiado por separado. El autobús ha evolucionado en forma extraordinaria y en los últimos 40 años ha llegado a convertirse en un medio popular de viajar. Los vehículos se han desarrollado hasta convertirse en cómodos y lujosos artefactos que, en pocas horas, sirven de brazo de unión entre los centros vitales de cada país.¹²²

Con mucha mayor flexibilidad que el ferrocarril, el autobús se ha convertido en parte integrante del camino. Ya no se concibe la terminación de una ruta vial sin incluir la concesión del servicio público de pasajeros, ya que sin los autobuses no puede decirse que el camino cumpla de lleno su misión social y económica.

De hecho, el autobús pronto se constituyó en un importante competidor del ferrocarril y en muchos países, en el transporte de pasajeros relegó al ferrocarril al segundo lugar.

¹²¹ **Ibíd.**

¹²² Consejo de Seguridad Vial, **Ob. Cit.**, pág. 1



En el servicio urbano los principales sistemas son: 1. Tren urbano (desde tranvía hasta metro). 2. Trolebús o Electrobas. 3. Autobús.¹²³

Las principales capitales del mundo cuentan con varios sistemas combinados. Algunas sólo los dos últimos. Por lo general, las ciudades menores sólo cuentan con el servicio de autobuses.

3.6. Organización

Existen tres sistemas básicos de organización administrativa: el de empresa privada; el de empresa pública y el de empresa múltiple. El primero es operado por una empresa privada, bajo el patrón industrial; el segundo es administrado por el gobierno. En este caso, puede ser el estado, el municipio o un organismo descentralizado. El tercero opera a través de uniones, cooperativas o sindicatos, formados por miles de concesionarios.

3.6.1. Empresa privada

“Es hoy la más común en el mundo. Actualmente puede esperarse que sea poco el capital encauzado hacia la industria del autotransporte. Desde luego estas empresas deben estar sujetas al control del gobierno en cuanto a tarifas y calidad del servicio. En muchos casos depende de ciertas franquicias o subsidios del gobierno. En casi todas las ciudades las diferentes empresas se han agrupado, para evitar competencias. En Estados Unidos sólo en un par de ciudades subsisten compañías operando con este

¹²³ *Ibíd.*

tipo de servicio”.¹²⁴ En el caso de Guatemala, actualmente las empresas de transporte privado, está dirigido a buses escolares o viajes express, donde se contrata un bus para la realización de un viaje colectivo temporal.

3.6.2. Empresa de gobierno

“Generalmente existe en grandes ciudades, donde el financiamiento tuvo que hacerse a través de la intervención estatal. En algunos casos, el municipio tuvo que adquirir el sistema para garantizar el servicio. Algunos sistemas son operados directamente por el municipio, otros por una empresa descentralizada. Las ventajas de que el servicio sea administrado por el gobierno son: exención de impuestos, menos conflictos obrero-patronales, financiamiento a través de emisiones de bonos con aval de fondos públicos; etc. Las desventajas principales son: mayores costos de operación debido a condiciones de mano de obra y mayores primas de seguros, pérdidas de ingresos por concepto de impuestos, etcétera”.¹²⁵

Respecto a la organización de este tipo de transporte, actualmente en Guatemala existe el Transmetro, “este un sistema de transporte público de tipo autobús de tránsito rápido que funciona desde el 3 de febrero del 2007 en la Ciudad de Guatemala. El Eje sur fue construido completamente con fondos de la Municipalidad de Guatemala, sin

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ *Ibid.*

embargo, el Eje central fue financiado por la iniciativa privada a cambio de 300 vallas publicitarias dentro de la ciudad, durante un período de 27 años”.¹²⁶

3.6.3. Uniones o cooperativas

Este sistema significa un número elevado de patrones-obreros, son los mismos dueños de la unidad los que manejan y administran y se encuentran agrupados en uniones, cooperativas o sindicatos. Este sistema implica un intento del gobierno por favorecer a grupos sociales necesitados, pero tiene la desventaja de falta de coordinación de servicios, falta de dirección unificada, baja eficiencia y alto índice de accidentes, acompañados de problemas de operación por multiplicidad de servicios, financiamientos, contabilidades, etcétera.¹²⁷

En Guatemala, uno de los ejemplos de este tipo de transporte es el Transurbano “es un sistema de transporte público de la Ciudad de Guatemala. Es operado por el Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses e impulsado por el Gobierno de la República de Guatemala durante la administración del presidente Álvaro Colom, y la Asociación de Empresarios de Autobuses Urbanos. Este sistema pretende reemplazar el sistema actual de transporte público en el departamento de Guatemala. El servicio inició el 3 de julio de 2010 en las zonas 12 y 21 de la Ciudad de Guatemala, en la Calzada Atanasio Tzul y la Avenida Petapa”.¹²⁸

¹²⁶ Municipalidad de Guatemala, **Trans Metro, El transporte que revoluciono Centroamérica**, pág. 5.

¹²⁷ Consejo de Seguridad Vial, **Ob. Cit.**, pág. 1

¹²⁸ Fundación Wikimedia, **Ob. Cit.**, pág. web:<http://es.wikipedia.org/wiki/Transurbano>



3.7. Seguridad y eficiencia

“En el transporte público el aspecto de seguridad es primordial. La primera base para operar un servicio de transporte público, ya sea de pasajeros o carga, es que llene los requisitos de seguridad para garantía de la vida humana y de la propiedad”.¹²⁹

En segundo lugar, interesa el aspecto de la eficiencia del transporte. En cuanto a la eficiencia de operación del transporte interesa principalmente que exista un servicio continuo suficiente. Para que exista un servicio continuo, es necesario que una autoridad competente conceda permisos de ruta a empresas responsable que garanticen un servicio en toda época del año y que no esté supeditado a la condiciones de los vehículos. Se necesita además que el servicio sea suficiente, es decir que para que un servicio satisfaga las necesidades de una ruta, debe tener el número adecuado de unidades para satisfacer la demanda de movimiento de esa ruta.

Finalmente, el servicio debe ser cómodo. Este aspecto tiene mayor trascendencia del que generalmente se le concede. A principios del siglo, con los primeros automóviles, no se concedía gran importancia a la comodidad de los autobuses, porque realmente no había de donde escoger; había pocos en servicio, pocas rutas establecidas y la gente estaba feliz de poder tener ese servicio. A la larga, las empresas de transporte ha visto que la comodidad proporcionada al usuario paga con creces la inversión; han visto que el dinero que una empresa invierte en la comodidad de sus unidades provoca

¹²⁹ Consejo de Seguridad Vial, **Ob. Cit.**, pág. 1



que aumente el volumen de pasajeros; causa la preferencia de esa línea sobre otras, y también que aumenten los hábitos de viaje de los usuarios.¹³⁰

3.8. Problemas del transporte público en Guatemala

“En los primeros treinta años del siglo XX, la capital guatemalteca vivió una de sus primeras crisis por problemas de transporte. Después de los terremotos de 1917-1918 se inicio un proceso lento de reconstrucción de la ciudad, que provocó el desplazamiento de muchas familias hacia áreas periféricas de la zona 1, que necesitaban trasladarse diariamente de esas zonas hacia sus lugares de trabajo y/o de estudio. Además, el crecimiento urbano de la ciudad se fue procesando, pasando su población de 115 mil 447 habitantes en 1921 a 166 mil 456 en 1938 aproximadamente”.¹³¹

El servicio del tranvía, primero tirado por mulas y después el mismo conocido como la Maquinita o el Decauville, empezó a ser insuficientes Entre 1885 y 1927, las líneas o rutas que sirve el tranvía parten de la Plaza Central, utilizada como Terminal central, hacia El Calvario, a la Estación del Ferrocarril del Sur, hacia el Cementerio General, al Hipódromo del Norte y hacia La Parroquia Vieja.

“La crisis no solamente alcanzaba al tranvía sino también al servicio de carruajes y carretas. Se les acusaba a los aurigas, por parte de los usuarios, el maltrato y el lenguaje soez que utilizaban para comunicarse, además de no respetar los precios de

¹³⁰ **Ibíd.**

¹³¹ Gutiérrez, Edgar, el Periódico, **Ob. Cit. Pág. web:** <http://www.elperiodico.com.gt/>.



los pasajes acordados por la municipalidad. Las acusaciones eran mutuas cuando se trataba de saber quiénes eran los culpables por el mal estado del empedrado de las calles. En 1927, de acuerdo con el estudio de Amanda Morán (2007) en la capital se disponía de 1,018 vehículos particulares, 456 camiones, 518 carruajes y 4 mil 173 carretas. Es en los años de la peor crisis conocida del sistema capitalista mundial (1928-1934), que se procesa el cambio de esta anquilosada matriz del transporte de la capital hacia una nueva basada en autobuses urbanos”.¹³²

“La problemática del transporte público urbano del Departamento y la Ciudad de Guatemala ha sido objeto de mucha controversia y diversidad de análisis en las últimas tres décadas, pero pocas veces se ha enfatizado en cómo la organización administrativa del mismo contribuyó de manera importante a recrear las precarias condiciones del servicio y el conflicto permanente entre usuarios y pilotos de los autobuses”.¹³³

La existencia de múltiples propietarios privados que operan como arrendadores de buses y múltiples operadores de los autobuses actuando cada uno como unidades independientes, sin directrices comunes, derivó en la prestación anárquica del servicio, los excesos en el cobro del pasaje y el maltrato a los usuarios, y es actualmente también una de las razones que han llevado a hacer del servicio de transporte público

¹³² Gutiérrez, Edgar, el Periódico, **Ob. Cit.** Pág. web: <http://www.elperiodico.com.gt/>.

¹³³ Polanco, Mara Luz, **El transporte urbano de pasajeros del Departamento y la Ciudad de Guatemala**, 6 de diciembre de 2011, <http://publicogt.com/2011/12/06/el-transporte-urbano-de-pasajeros-del-departamento-y-la-ciudad-de-guatemala/>, (30 de septiembre de 2013).



tradicional un objetivo importante de la violencia organizada que logró con el tiempo imponer sus mecanismos de coacción y control sobre los pequeños empresarios y pilotos, quienes hoy, por la fuerza, calladamente, pagan extorsiones y en algunos casos, con conocimiento previo, permiten a los pandilleros ingresar a los buses para asaltar a los pasajeros, absteniéndose de denunciar el hecho.

“La modalidad organizativa del servicio de buses de la Ciudad de Guatemala fue creada hace décadas con el fin de facilitar el ingreso de una ganancia diaria fija a los propietarios y la mayor ganancia que los pilotos (a veces también dueños de los buses) fueran capaces de generar para sí durante un día de trabajo, situación que imposibilitó estimar con acierto las ganancias obtenidas y su reinversión en el servicio, evitando a la vez la implementación de una política de atención al público, lo cual fortaleció las condiciones para el abuso y avivó la conflictividad entre pilotos y usuarios del transporte público”.¹³⁴

La entrega de un subsidio estatal con escaso o ningún control no sólo contribuyó a ocultar los resultados financieros del negocio y a mejorar las ganancias de los propietarios, sino que también se constituyó en otro elemento que favoreció la corrupción administrativa al interior de las empresas respecto al destino del subsidio estatal, y liberó recursos financieros para pagar las extorsiones que fueron incrementándose tanto como los abusos en el cobro del pasaje y el maltrato a los pasajeros cometidos por pilotos no capacitados actuando independientemente e

¹³⁴ *Ibíd.*



interesados solamente en aumentar el número de pasajeros por viaje para mantener su nivel de ingresos personales y pagar a los extorsionadores.

“Con el tiempo la violencia incontrolable hacia el transporte urbano tradicional se reflejó también en un sentido deterioro del trato a los usuarios que vieron cómo en la medida que las presiones de los extorsionadores se incrementaban, aumentaba arbitrariamente el precio del pasaje, se introducían uno y más ayudantes del piloto con el objetivo de aumentar el número de pasajeros por unidad, e iban cambiando los antiguos conductores por pilotos jóvenes, sin experiencia y capacitación, con mayor disposición para el manejo arbitrario de las unidades y la prestación anárquica del servicio”.¹³⁵

Estos cambios constituyen un claro ejemplo de cómo el lucro, la desorganización administrativa y la ausencia de participación y/o regulación municipal y estatal en la prestación de un servicio público, puede llegar hasta la naturalización de una conducta que afecta a toda la comunidad y favorece, en cambio, a unos pocos empresarios, así como a pilotos y ayudantes, degenerando en complicidad obligada o en el sometimiento a grupos que funcionan fuera de la ley y que se hacen partícipes de ganancias, con el agravante de que éstas se generan también con el concurso de un subsidio estatal no controlado. Todo ello pagado con recursos de los contribuyentes y los usuarios del transporte público urbano.

“Aquí la debilidad estatal reforzada por el discurso neoliberal y la lógica empresarial que conlleva, ha derivado erróneamente en la desaparición de las regulaciones

¹³⁵ **Ibíd.**



estatales sobre el transporte urbano, haciendo de este un negocio que funciona ahora coercitivamente bajo la “protección” de un poder paralelo, frente al cual el poder del Estado ha desaparecido, lo cual es posible porque continua dando ganancias a empresarios, pilotos, ayudantes y pandilleros”.¹³⁶

La introducción del Transurbano, surge en ese contexto como una alternativa de empresarios del transporte urbano tradicional que se unen finalmente para contrarrestar las extorsiones y la violencia en contra de los pilotos, pero también para cambiar a su favor la distribución de las ganancias compartidas ya con pilotos, ayudantes y extorsionadores. Esta medida, tardía y parcial, tiene sin embargo dos efectos contrapuestos.

Por un lado, mejora la seguridad y el trato a los usuarios ya que cuenta con sistemas electrónicos para el cobro y control satelital de las unidades. Por el otro, la medida de los empresarios de mantener funcionando sus unidades en el servicio urbano tradicional, ha ocasionado el agravamiento de los actos de violencia en contra de pilotos y usuarios, así como del conflicto entre estos dos actores, en función nuevamente de la obtención de más ganancias sobre unidades cuya vida útil ha redituado desde hace años con creces la inversión realizada.

La introducción por etapas del Transurbano y la permanencia de la modalidad financiero-administrativa del transporte urbano tradicional, parecen también haber relajado las escasas y eventuales medidas de intervención municipales en el servicio

¹³⁶ **Ibíd.**

tradicional, a la vez que aumentan los cobros excesivos concepto de pasaje, la conducción irresponsable de las unidades y el trato indigno de los usuarios. Se percibe también una evolución en el nexos entre pilotos y extorsionadores hacia una especie de complicidad por coacción y conveniencia, de la que no se puede excluir la indiferencia y en algunos casos la asociación con agentes de la Policía Nacional Civil (PNC).

“La alternativa encontrada por algunos empresarios del transporte urbano tradicional para no pagar la extorsiones a los pandilleros, consistente en la contratación de policías privados, constituye una solución parcial, porque en los casos en los que los policías intervienen también como ayudantes del piloto respecto a la ubicación de los pasajeros en el bus, se convierten en nuevo actor de conflicto con los usuarios, con la diferencia que en este caso se trata de personas armadas, lo cual agrava las ya indignantes condiciones en el transporte de la población guatemalteca”.¹³⁷

La introducción por etapas del Transurbano y sus medidas de seguridad ha motivado también en el tránsito hacia formas de violencia como el terrorismo, lo cual dadas las herramientas para la seguridad en este tipo de transporte, hace más vulnerable al transporte urbano tradicional y aumenta los riesgos para los pasajeros que se movilizan en éste.¹³⁸

¹³⁷ **Ibid.**

¹³⁸ **Ibid.**



CAPÍTULO IV

4. Análisis jurídico sobre la seguridad de los conductores de transporte urbano en el departamento de Guatemala

La Constitución Política de la República de Guatemala establece en su Artículo dos los 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”.

La Corte de Constitucionalidad establece que: “...al referirse a los deberes del Estado respecto a los habitantes de la República, le impone la obligación de garantizar no solo la libertad, sino también otros valores, como son los de la justicia y el desarrollo integral de la persona, para lo cual debe adoptar las medidas que a su juicio sean convenientes según lo demanden las necesidades y condiciones del momento, que pueden ser no solo individuales sino también sociales...”

En cuanto al “... el principio de seguridad jurídica que consagra el Artículo 2º. De la Constitución, consiste en la confianza que tiene el ciudadano, dentro de un Estado de Derecho, hacia el ordenamiento jurídico; es decir, hacia el conjunto de leyes que garantizan su seguridad, y demanda que dicha legislación sea coherente e inteligible; en tal virtud, las autoridades en el ejercicio de sus facultades legales, deben actuar observando dicho principio, respetando las leyes vigentes, principalmente la ley fundamental...”

“Según datos del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala (INACIF), en el primer semestre del año fueron asesinadas 3,122 personas, un 7,8% más que el mismo periodo del año pasado cuando fueron 2,895 personas”.¹³⁹

En el caso de los pilotos, la cifra casi se ha duplicado, con 87 conductores de autobuses, taxis y mototaxis que han perdido la vida, contra 46 casos en el mismo lapso el año pasado; con datos institucionales se cree que las extorsiones son el tema principal en los asesinatos contra el sector transporte. Guatemala vive una ola de violencia que deja más de 6,000 muertos cada año, uno de los índices más altos de América Latina.¹⁴⁰

4.1. **Ámbito laboral de conductores de transporte urbano**

La definición de conductor o chofer, es “el individuo que tiene como principal actividad laboral conducir un vehículo de transporte urbano de pasajeros. Este trabajador puede tener o no un contrato laboral, igualmente puede ser o no remunerado por el mismo”.¹⁴¹

Los conductores tienen un papel clave en la prestación del servicio de transporte público colectivo, ya que ellos son los encargados de asumir, en última instancia, la responsabilidad diaria de prestar el servicio concreto de transporte público colectivo.

¹³⁹ elPeriódico, Ministro reconoce aumento en asesinatos de mujeres y pilotos de buses, jueves 25 de julio de 2013, <http://www.elperiodico.com.gt/es/20130725/pais/231670/>, (1 de octubre de 2013).

¹⁴⁰ **Ibíd.**

¹⁴¹ Montezuma Ricardo, **El transporte urbano: un desafío para el próximo milenio**, pág. 158.



Por eso, es importante evaluar más en detalle sus condiciones laborales en un sentido amplio.¹⁴²

4.1.1. Oferta de empleo

Un lado positivo del transporte público colectivo, es sin duda, el hecho de que da trabajo y sustento -aunque precario- a miles de personas que trabajan como conductores, despachadores, controladores, obreros en los talleres y estaciones de gasolina, y como empleados en la administración de empresas de transporte. Además, el sistema da sustento para vivir -o por lo menos crea ingresos- a los propietarios de los vehículos afiliados a las empresas.¹⁴³

4.1.2. Las difíciles condiciones de trabajo

El lado negativo del empleo que genera el transporte público colectivo son las malas condiciones que tienen algunos de ellos. Por ejemplo, los empleos de los conductores se caracterizan por condiciones laborales poco favorables, que repercuten directamente no sólo en su rendimiento, sino en su estado de salud física y mental.

¹⁴² **Ibid.**

¹⁴³ **Ibid.**



4.1.3. Largas jornadas de trabajo

El día laboral de muchos conductores se extiende a 12 y más horas laborales por día. Una causa importante para las largas jornadas laborales son las enormes distancias de los recorridos; hay muchas rutas de 50, 60 y 70 kilómetros. Para poder realizar 3 o 4 vueltas, el conductor tiene que trabajar inevitablemente más de 12 o 14 horas diarias. Otra causa es que por su propia voluntad realizan más vueltas para obtener mejores ganancias, o porque sólo así la inversión del vehículo es rentable y permite realizar utilidades a los propietarios, o por exigencia de los propietarios o de la empresa afiladora etc.¹⁴⁴

Los efectos nocivos de estas largas jornadas son amplios, desde un profundo cansancio hasta un desgaste físico y psíquico prematuro. Los efectos no solo tienen lugar en el sitio y horario de trabajo sino que ocurren de manera simultánea en otros ámbitos de la vida familiar o individual, en actividades sociales y culturales, etc. Así como se le imposibilita dedicar a una vida familiar plena, al descanso y la recuperación física y mental en la casa, a la diversión y al desarrollo personal.

Otro factor importante es la gran variedad de actividades y los múltiples papeles que desempeña el conductor. En el caso de buses rojos en Guatemala tiene, que manejar el vehículo, cobrar los pasajes, estar atento a posibles pasajeros en la calle y a los que

¹⁴⁴ **Ibíd.**

quieran bajar. Debe observar a los otros participantes en el tráfico, las señales de tráfico y a la competencia en el marco de la guerra de pasaje.¹⁴⁵

4.1.4. Sillas no ergonómicas

Esta amplia variedad de tareas, las realiza el conductor en sillas que, en la mayoría de los casos, no cuentan con las características ergonómicas adecuadas para este tipo de labores. Las sillas no se dejan adaptar al tamaño del cuerpo del conductor (subir, bajar la altura, acercarse o alejarse del volante y de los pedales). No tienen la firmeza y el diseño de respaldo para mantener una buena posición la columna del conductor.¹⁴⁶

4.1.5. Bajos ingresos

A pesar de las largas horas del trabajo los ingresos de los conductores son más bien modestos. Dependiendo de si el conductor es propietario del bus, propietario en sociedad o conductor contratado, los salarios varían.¹⁴⁷

4.1.6. Problemas de salud

Los factores que inciden en la salud de los conductores según estudios son: la irregularidad de las comidas, la inseguridad, la incomodidad del puesto de trabajo, permanecer sentado por largo tiempo y los contaminantes como polvo y gases. Se

¹⁴⁵ **Ibíd.**

¹⁴⁶ **Ibíd.**

¹⁴⁷ **Ibíd.**

observa que todos estos factores se relacionan con las molestias más importantes para los conductores como osteomusculares, las oculares o de visión y las digestivas.

Los conductores se encuentran constantemente bajo presión y estrés, para ganarse la vida recogiendo los suficientes pasajeros, realizando diversas funciones a la vez. En consecuencia, el estrés ocupa uno de los primeros puestos entre las molestias de salud relacionados con el trabajo.¹⁴⁸

Accidentes de trabajo y accidentes de tránsito dado que la conducción del vehículo es el eje de la actividad laboral, tiende a confundirse accidente de trabajo con accidente de tránsito.

Dentro de los accidentes de trabajo, los accidentes de tránsito tienen gran importancia. También aparece la falla mecánica, que tiene que ver más con el mantenimiento del vehículo. Otra causa es el exceso de velocidad por competir con otros vehículos del transporte público.

Un aspecto importante es la experiencia del conductor en la ocurrencia de accidentes, es claro que los conductores del transporte público colectivo con el paso de los años disminuyen la frecuencia de accidentes.

Pero, por otro lado, las presiones para buscar pasajeros a toda costa, en buses rojos del transporte urbano en la ciudad de Guatemala, conllevan altos riesgos de accidentes

¹⁴⁸ **Ibíd.**

con otros buses, carros, motos, peatones. Otro aspecto de la accidentalidad ocurre dentro del vehículo y a la bajada de éste: caída de pasajeros, golpes por los movimientos impredecibles, como arrancar, frenar, acelerar, cruzar varios carriles abruptamente para recoger algún pasajero; se aumenta el riesgo de matar a alguien en la calles, de chocar con un poste de energía eléctrica o de no saber enfrentar cualquier imprevisto que pueda presentarse.¹⁴⁹

4.1.7. Riesgo de sufrir hechos delictivos

Otro aspecto importante de las condiciones laborales lo constituyen los atracos a los conductores. Los conductores están expuestos al riesgo de atracos, especialmente en la noche y en barrios marginados; el desempleo, la criminalidad, la escasa presencia policía, hace que el oficio de conductor implique altos riesgo. Según lo manifestado por conductores asaltados, es alarmante la inseguridad: les disparan hiriéndolos gravemente o matándolos, también los hieren con arma blanca, los amenazan a los que se defienden los persiguen.¹⁵⁰

4.1.8. Estabilidad laboral

Uno de los elementos importantes en las condiciones laborales es la forma de contratación y la seguridad de un empleo. En general, se puede decir que, aunque las normas prescriben que los conductores deberían tener un contrato a término indefinido

¹⁴⁹ **Ibid.**

¹⁵⁰ **Ibid.**



y con seguro social de salud y pensión, en muchos casos no son contratados de esta manera.

En resumen, se puede decir que los conductores trabajan en condiciones duras, durante largas jornadas y con prácticas poco ortodoxas, ya que el tipo de contrataciones que establecen con las empresas los obliga a ello. La baja remuneración y la constante presión para aumentar los ingresos son una de las causas de la pelea por pasajeros, donde los conductores son a la vez protagonistas y víctimas.

Los riesgos para su salud, los altos índices de accidentalidad, los graves conflictos en el tránsito urbano son muestra clara de que sus condiciones laborales son deficientes. La inseguridad del ingreso diario produce alto nivel de estrés, con detrimento de la calidad de vida, de su entorno familiar y social y de su salud mental.¹⁵¹

4.2. Problemas y causas de la inseguridad de conductores del servicio de transporte urbano

Los problemas y las causas de la inseguridad de conductores de buses, especialmente el servicio de buses rojos, sistema de transporte urbano tradicional han sido diversos, el más sangriento ha sido el cobro de extorsiones por bandas de delincuentes, sin embargo también se han manejado diversas teorías, acerca de otras posibles causas,

¹⁵¹ Moller, Rolf, **Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina**, pág. 140.



por ejemplo la mala repartición del subsidio estatal, pugnas entre empresarios de transporte, crimen organizado dentro de los mismo trabajadores de las rutas. Es por ello que se hará una breve reseña de varias publicaciones, de noticias, donde se demuestra la magnitud del problema.

4.2.1. Problemas de violencia externa

Existe un alto índice de violencia en la ciudad de Guatemala, en consecuencia de la acción de bandas que se dedican a la extorsión de conductores y empresarios del transporte público, según el gobierno.

“Los conductores deben pagar tres veces a la semana a extorsionadores, quienes operan bajo las órdenes de las pandillas que actúan en el país, como la Mara Salvatrucha, Barrio-18 y un grupo que de a poco está llamando la atención de las autoridades, “Los Paisas”. Todos los grupos operan principalmente desde los penales del país. En una semana un empresario del transporte puede llegar a desembolsar Q. 70.000 quetzales (US\$8.879)”.¹⁵²

Los años más duros de la violencia contra los pilotos fueron entre 2006 y 2009, cuando se llegó a registrar un promedio de cinco conductores asesinados por extorsionistas al día.

¹⁵² Ordoñez, Antonio, **Guatemala: Extorsiones afectan a pilotos de autobuses**, 28 de agosto de 2013, <http://infosurhoy.com/es/articles/saii/features/main/2013/08/28/feature-01>, (1 de octubre de 2013).



La situación llegó a tal punto que en 2009 se organizó la Asociación de Viudas de Pilotos del Transporte Urbano, que hoy cuenta con 300 miembros que se dedican a gestionar proyectos y ayuda para las familias. Por medio de esta organización, las viudas lograron que la Secretaría de Bienestar Social de la Presidencia entregue una pensión de cerca de US\$38 mensuales por cada uno de los hijos del fallecido durante dos años.¹⁵³

Los asesinatos de pilotos son consecuencia de las extorsiones constantes que se dan a pilotos y empresarios del transporte, aunque se hayan denunciado los hechos, las autoridades no las tomaron en serio, lo cual tuvo repercusión en la pérdida de vidas de pilotos del transporte urbano.

Muchas de las extorsiones a empresarios del transporte público se llevan a cabo desde el interior de las cárceles del país, según las autoridades. Hasta julio de 2013 se han efectuado 151 denuncias por extorsiones al transporte público.¹⁵⁴

Es importante también hacer mención sobre la investigación periodística realizada por el fallecido comunicador Rolando Santiz, que en una entrevista realizada a un miembro de la mara 18, da otra perspectiva al asesinato de los conductores, en ella manifiesta el entrevistado otros factores externos del asesinato de los pilotos, mencionando que quienes han contribuido a la muerte y extorsión constante, en el sistema de transporte

¹⁵³ **Ibíd.**

¹⁵⁴ **Ibíd.**



urbano tradicional, especialmente en buses color rojo, pueden ser el crimen organizado, pugnas políticas, narcotráfico e incluso trabajos del mismo gobierno con el fin de crear una desestabilización social.¹⁵⁵

Rolando Santiz, fue asesinado por disparos con arma de fuego, por dos sujetos que se le acercaron cuando se transportaba en su vehículo de trabajo, consideran que será recordado como el reportero que le gustaba conquistar las primicias, las exclusivas y como cubría sucesos, le encantaba llegar antes, incluso que los bomberos y policías. Santiz no sólo es un periodista más asesinado, se convirtió en la víctima número 333; luego que la Sociedad Interamericana de Prensa, SIP, reportara hace pocos días que en los últimos 20 años hubo 332 casos de periodistas asesinados, sin que la justicia de diferentes países los haya resuelto totalmente.¹⁵⁶

El último trabajo que realizo y se expuso fue inconcluso pero eficaz, para crear una nueva hipótesis, del porque han aumentado las matanza de pilotos, solamente a ciertos sectores del servicio de transporte, en el caso de la ciudad de Guatemala, al transporte tradicional de buses rojos.

¹⁵⁵ Blog dumitraqui, **Declaraciones de Mara 18 tomadas por Rolando Santiz**, 6 de abril de 2009, <http://dumitraqui.guateblogger.com/declaraciones-de-mara-18-tomadas-por/>, (1 de octubre de 2013).

¹⁵⁶ Pérez Méndez, César, **Rolando Santiz, la víctima 333**, 4 de abril de 2009, <http://www.cesarperezmenendez.com/2009/04/rolando-santiz-la-victima-333/>, (1 de octubre de 2013).



4.2.2. Problemas de violencia interna

En el problema del transporte público urbano, existe un grupo de terceros en discordia son propietarios de buses agrupadas en la Asociación de Propietarios de Autobuses Urbanos de Guatemala (ASOPAGUA) quienes han mostrado su inconformidad por el subsidio que reciben de la Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos (AEAU).¹⁵⁷

“El hecho de que solo el 43% de las unidades registradas operen y que el subsidio se entregue en función del 100% de unidades registradas bajo la lógica que todas las unidades operan, y careciendo de un control gubernamental que permita establecer a que unidades se le tiene que entregar el subsidio por mes (por ser unidades que comprobadamente circulan) y sin la fiscalización del proceso de entrega y aplicación del subsidio por parte de la Contraloría General de Cuentas -CGC-, permiten la constitución de una serie de vicios que abren campo a la corrupción y extorsión a lo interno de la organización de transportistas”.¹⁵⁸

“Empresarios del transporte cansados de la extorsión de la que fueron parte y del chantaje a funcionarios que ellos mismos fomentaron y fueron cómplices por varios años deciden denunciarlo. La denuncia del descuento del subsidio por bus ha sido

¹⁵⁷ De León Evelin, Siglo21.com.gt, **Asesinatos de pilotos genera controversia**, 6 de julio de 2013, <http://www.s21.com.gt/nacionales/2013/07/06/asesinato-pilotos-genera-controversia>, (1 de octubre de 2013).

¹⁵⁸ Piches, **Subsidio y problemática del transporte colectivo urbano de pasajeros en el área metropolitana de la ciudad capital 2004-2013**, 13 de septiembre de 2013, <http://piches.wordpress.com/2013/09/13/subsidio-y-problematica-del-transporte-colectivo-urbano-de-pasajeros-en-el-area-metropolitana-de-la-ciudad-capital-2004-2013/>, (1 de octubre de 2013).



acompañada de la denuncia del mal manejo de los Q8 millones de subsidio destinados a la seguridad privada de los buses por parte de la AEAU”.¹⁵⁹

Las pugnas de poder y conflictos, acusaciones y denuncias serias, públicas y formales entre los empresarios de transporte no se quedan en el debate, la vergüenza pública, la poca o nula credibilidad ante la sociedad y el ambiente tosco y turbio. Las pugnas y conflictos se han elevado incluso a amenazas de muerte y asesinatos de transportistas a lo interno del sector.¹⁶⁰

El Ministro de Gobernación de turno, sobre los transportistas, dijo: “Se están peleando entre ellos por el subsidio”¹⁶¹. Señaló que hay pilotos y ayudantes “metidos en las estructuras de pandillas que extorsionan y que ha sido imposible sentarse a dialogar con las asociaciones”¹⁶². Asimismo, los representantes de la Asociaciones niegan las aseveraciones del Ministro.

4.3. Programas y procedimientos legales efectuados para disminuir la violencia contra los conductores

Dentro de los programas realizados por el Estado, para disminuir la violencia en contra de pilotos de buses del transporte tradicional, buses rojos, es crear un nuevos sistema de transporte y de pago, con ello estrategias de seguridad. A continuación se

¹⁵⁹ **Ibid.**

¹⁶⁰ **Ibid.**

¹⁶¹ De León Evelin, Siglo21.com.gt, Ob. Cit., pág. web:
<http://www.s21.com.gt/nacionales/2013/07/06/asesinato-pilotos-genera-controversia>.

¹⁶² **Ibid.**



desarrollara como brindan seguridad estos sistemas. Además de mencionar que otras medidas ha realizado el gobierno para la resolución del conflicto.

4.3.1. Transmetro

En el caso del Transmetro, sistema de transporte urbano público, dirigido especialmente por la Municipalidad de Guatemala, describe que la Policía Municipal mantiene vigilancia constante en el sistema, para que además de disponer de un servicio rápido y cómodo, los usuarios también puedan sentirse seguros.

Los agentes, capacitados para prestar este servicio, están equipados con distintivos que los identifican con Transmetro. La PM lleva a cabo los operativos de vigilancia en la Central de Tránsito, y todos los portales del recorrido, con el apoyo de la Policía Nacional Civil.¹⁶³

4.3.2. Transurbano

El Sistema Transmetro (inspirado en el sistema Bus Rapid Transit ejecutado en los países latinoamericanos) la solución inmediata pues presenta las siguientes eficiencias: Aumento de la velocidad de operación, eliminación de fugas, eliminación de asaltos, reducción de número de buses, uso de buses modernos de alta capacidad y economías de escala en costos fijos, resultan en costos menores por pasajero-km

¹⁶³ Municipalidad de Guatemala, **Seguridad en el Transmetro**, enero de 2004, <http://www.muniguate.com/index.php/rn/834-seguridadtransmetro>, (1 de octubre de 2013).



(hasta en un 60%). Administrado y operado por la Municipalidad con la creación de la empresa única de transporte.

Fue creado con la intención de sustituir a los buses rojos. Su implementación comienza durante el gobierno de Álvaro Colom (2008-2012) en medio de intereses económicos y clientelismo político y no como una alternativa real de solución a la problemática del transporte urbano.

La implementación del Sistema Transurbano, suponía la sustitución total de 2, 962 buses rojos, por los buses azules, dotados con sistema prepago (tarjetas), paradas específicas dotadas con cámaras de seguridad, botones de pánico, etcétera.¹⁶⁴

Para evitar que los pilotos transporten el dinero de los pasajes en el autobús, en 2010 se inauguró el Transurbano en Ciudad de Guatemala, un sistema de prepago para el cobro de la tarifa a los usuarios y con el que el piloto no corre el riesgo de ser coaccionado por criminales a cambio de efectivo. Sin embargo, debido a que Transurbano no es utilizado en todas las unidades del transporte público del país, las extorsiones y ataques continúan a los buses que no usan el sistema.¹⁶⁵

La lógica operativa del Transurbano es la misma a la de los buses rojos, la única diferencia es la moderna infraestructura de los buses azules con sistema prepago que combate directamente la extorsión y paradas realizadas únicamente en las mini

¹⁶⁴ Piches, **Ob. Cit.**, pág. web: <http://piches.wordpress.com/2013/09/13/subsidio-y-problematika-del-transporte-colectivo-urbano-de-pasajeros-en-el-area-metropolitana-de-la-ciudad-capital-2004-2013/>.

¹⁶⁵ Ordoñez, Antonio, **Ob. Cit.**, pág. web: <http://infosurhoy.com>.



estaciones asignadas. La lógica administrativa de este nuevo sistema también es la misma, está dirigida por la misma Asociación que dirige el Sistema de Transporte Tradicional.¹⁶⁶ Este proyecto está compuesto por el servicio colectivo de autobuses y Transmetro; y es un programa impulsado por la Asociación de Empresarios de Autobuses Urbanos y el Gobierno de Guatemala.¹⁶⁷

4.3.3. Asociaciones y cooperativas

El Sistema de Transporte Urbano tradicional que por obsoleto que sea sigue circulando en las calles y avenidas del Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala tiene grandes y obvias deficiencias que no ha podido arreglar ni con el millonario subsidio estatal que se le entrega año con año.¹⁶⁸

Empresarios de transporte, pilotos, ayudantes, autoridades gubernamentales y municipales, la cultura conformista y auto-denigrante del usuario que permite abusos diarios, la falta de visión y lucha de los que tienen la oportunidad de desplazarse en carro a su destino, todos partícipes y cómplices de la crisis del arcaico sistema de transporte.

¹⁶⁶ Piches, **Ob. Cit.**, pág. web: <http://piches.wordpress.com/2013/09/13/subsidio-y-problematika-del-transporte-colectivo-urbano-de-pasajeros-en-el-area-metropolitana-de-la-ciudad-capital-2004-2013/>

¹⁶⁷ Transurbano, **Nuevo transporte público**, enero 2010, <http://www.transurbano.com.gt>, (1 de octubre de 2013).

¹⁶⁸ Piches, **Ob. Cit.**, pág. web: <http://piches.wordpress.com/2013/09/13/subsidio-y-problematika-del-transporte-colectivo-urbano-de-pasajeros-en-el-area-metropolitana-de-la-ciudad-capital-2004-2013/>



El arcaico sistema de transporte tradicional (buses rojos) se estructura viciosamente con la guerra del centavo o como se le conoce en Guatemala, pelea del pasaje, que consiste en obtener la mayor cantidad de ganancia en el pasaje del día, la competencia es irracional y la realizan por medio de carreras para poder llegar antes a la próxima parada o en cualquier lugar, incluso a media calle. Exponiendo su integridad y la del usuario.¹⁶⁹

La infraestructura de los buses está en malas condiciones, sillones rotos, asientos de madera con el clavo y tubo salido, son modelos muy antiguos y forman parte del deterioro del medio ambiente con el humo que sale del escape, provocan congestión vial por el hecho de compartir carriles y no tener uno exclusivo como el Sistema Transmetro, provocando que el servicio sea lento, desordenado y sobrecargado de pasajeros al punto de observar a personas colgando de las puertas, es latente la sensación de inseguridad por el constante asalto a pilotos y pasajeros.

Tienen un sistema de cobro que permite gruesas fugas de recursos monetarios. El bus lleva un botín que provoca asalto o extorsión al piloto. Existen maltratos a los usuarios, especialmente a los ciudadanos de la tercera edad, la falta de capacitación no les permite prestar un buen servicio.

¹⁶⁹ **Ibíd.**



Su forma de operar no permite la reducción de costos, al contrario existe el incremento de costos. Tampoco existe un verdadero control municipal y/o gubernamental que sancione las alzas abusivas e ilegales al pasaje.¹⁷⁰

Respecto a la seguridad o las medidas tomadas para prevenir los hechos delictivos dentro de las unidades, está en contratar el servicio de seguridad privada, que conlleva el llevar dentro de la unidad, un guardia de seguridad privada. Esta medida también ha sido empañada ya que se ha publicado que transportistas han anunciado servicio sin seguridad por falta de pago una deuda de Q56 millones del Transurbano y algunos buses rojos a la compañía de seguridad es la causa para rescindir este servicio en las unidades y paradas.

Consideran algunos sectores que esto es más de lo mismo, “es el típico juego que ha habido en los últimos 20 años en este servicio: los empresarios de este sistema perverso chantejeando al Estado y este permitiéndolo; y la gente sufriendo las consecuencias. No solo es malo, además mueren los usuarios y pilotos por la violencia”.¹⁷¹

¹⁷⁰ **Ibid.**

¹⁷¹ Publinews, **Transportistas anuncian servicio sin seguridad y posible aumento**, 30 de julio de 2013, <http://www.publinews.gt/index.php/transportistas-anuncian-servicio-sin-seguridad-y-posible-aumento/>, (1 de octubre de 2013).

4.3.4. Programas de seguridad estatal

Respecto a la medidas tomadas por el gobierno, se encuentra uno de los casos en que en enero de 2012 el Ministerio de Gobernación implementó la Fuerza de Tarea contra las Extorsiones al Transporte Urbano, con el fin de detener los asesinatos de pilotos.

Las investigaciones, en coordinación con la fuerza de tarea antiextorsiones, han desarticulado 25 estructuras criminales en 2012 y 18 en lo que va del 2013, es un trabajo de inteligencia e investigación, lo que permite establecer los mecanismos y conocer cómo se integran estas estructuras.¹⁷²

La Fuerza de Tarea contra las Extorsiones y la Policía Nacional Civil (PNC) han incrementado la presencia de agentes a pie y motorizados; sin embargo, restan credibilidad a las amenazas debido a la falta de denuncias concretas que ayuden a dar con los responsables.¹⁷³

¹⁷² Ordoñez, Antonio, **Ob. Cit.**, pág. web: <http://infosurhoy.com>.

¹⁷³ Sistema de Monitoreo de Medios, **Medidas de seguridad para evitar extorsiones**, 5 de julio de 2013, <http://monitoreo.saas.gob.gt/noticias2/2013/07/05/>, (1 de octubre de 2013).

4.4. Propuesta de solución a la problemática de la seguridad de conductores del servicio de transporte urbano

La propuesta de solución al problema va dirigida a esclarecer el origen de este fenómeno, que son los asesinatos de los conductores, se ha dicho producto de la delincuencia, pandillas, pero también salen a la luz otros participantes, la política, el crimen organizado y el narcotráfico, por ello es necesario establecer métodos científicos forenses de investigación para encontrar al verdadero culpable; además creación de nuevos programas institucionales y acciones propias que debe tomar el sector de transporte.

4.4.1. Fortalecimiento de métodos de investigación

Desde el punto de vista legal, la comisión de los hechos delictivos realizados a pilotos de transporte público urbano en la ciudad de Guatemala, está dirigido al delito de extorsión, básicamente, entre otros actos, que no se han comprobado fehacientemente. También dentro de los estándares de investigación el Estado no cuenta con disciplinas criminalísticas que resuelvan la comisión de los hechos y la imposición de la pena correspondiente.

Por otro lado, las disciplinas que la criminalística tiene, para poder resolver en base a los incidios, que se aportan en un hecho delictivo de extorsión son: lingüística forense, caligrafía forense, grafología forense, dactiloscopia, documentoscopia. Para establecer



una política criminal, que cree parámetros de investigación es necesario la capacitación de personal especializa y la utilización de la estadística forense y la Psicología y Psiquiatría forense

En Guatemala, no cuenta con la cantidad suficiente de funcionarios de la Policía Nacional Civil, Ministerio Publico, ni del Instituto Nacional de Ciencias Forenses, que este especialmente formados, para intervenir, en principio muy rápidamente, en el lugar de los hechos y cuya misión es observar los menores detalles y recoger todos los indicios, para hacerse una primera idea sobre el desarrollo del acto criminal.

También, estos investigadores, toman todas las precauciones para que ningún indicio con valor de prueba sea olvidado o destruido por descuido (huellas, raspones, rastros, manchas, cabellos, pelos, fibras o hilos textiles, colillas, polvo exterior, etcétera).

“La estadística criminal es un método para las investigaciones sociológico-criminales, y sirve para revelar la influencia de los factores externos, físicos y sociales, sobre el aumento o disminución de la delincuencia; para lograr un claro criterio y que sean interpretados estos datos y cifras para obtener de ellos conclusiones generales, para que sirva de base a una política bien encaminada”.¹⁷⁴

El establecimiento, a través de un grupo especializado en la investigación de delitos extorsión, y los demás actos criminales cometidos contra conductores del transporte

¹⁷⁴ De León Velasco, Héctor Aníbal y De Mata Vela, José Francisco, **Derecho Penal Guatemalteco**, Pág. 37



urbano en la ciudad de Guatemala, que en base a datos estadísticos ya existentes, en las unidades de inteligencia criminal, que sirva para crear una política criminal, que permita combatir con rapidez y efectividad las extorsiones, estableciendo la operatividad de las instituciones creadas para el efecto.

En la lingüística forense se puede determinar que, cada persona tiene un estilo idiolectal, único e irrepitible que se mantiene bastante estable a lo largo del tiempo y que puede ayudar a atribuir o determinar la autoría.¹⁷⁵

“La lingüística forense puede ayudar como disciplina complementaria a resolver todo tipo de delitos, desde el envío de anónimos y amenazas hasta asesinatos. Con el lenguaje que determina la evidencia, comparando textos de voz o escritos, para ayudar al juez a determinar si se puede atribuir su autoría a una persona concreta. Las principales dificultades a las que se enfrenta esta disciplina son, el sistema judicial por tanto en la figura del juez, y el desconocimiento de lo que se pueda aportar; también existen problemas de intrusismo profesional y personas que no trabajan con un código ético que, por ejemplo, les lleve a rechazar un caso cuando no tienen suficiente material lingüístico”.¹⁷⁶

¹⁷⁵ EIPeriodico.com, **La lingüística forense, auxiliar de la criminalística**, enero 2008, <http://www.elcastellano.org/noticia.php?id=1853>, (1 de octubre de 2013).

¹⁷⁶ **Ibíd.**



Otro método de investigación criminalística aplicable es el peritaje caligráfico, permite establecer la autenticidad de documentos, mediante estudio de trazos de escritura o firmas, análisis de tinta, papel o impresiones de maquinas de escribir.

Asimismo, la grafología forense es el “estudio de las constantes normales y sobre todo patológicas de la personalidad de un individuo, según el examen de su escritura”.¹⁷⁷ Este estudio puede detectar personalidades o sexo pero carece de suficiente estudios científicos y de aplicación en la Republica de Guatemala. Esto permite establecer el origen o causa del aumento de asesinato de pilotos de buses del transporte urbano tradicional “buses rojos”, que presta el servicio de transporte urbano.

Carlos Fontán Balestra, considera que la Antropología Criminal “comprende la Psicología y la Psiquiatría criminales, ya que estudia al delincuente en su totalidad psicofísica. Sin embargo la Psicología Criminal se ocupa del estudio del delito como un acto en el estado normal del hombre dentro de las regularidades de su vida psíquica, dejando el estudio de lo anormal y de los anormales para el campo de la Psiquiatría”.

Por otro lado la Psiquiatría forense “como auxiliar del Derecho Penal, al igual que la Psicología Forense, tiene por objeto establecer el estado de salud mental del procesado o reo.”¹⁷⁸

¹⁷⁷ Diccionario enciclopédico ilustrado de la lengua española. **Grafología**, Pág. 290.

¹⁷⁸ De León Velasco, Héctor Aníbal y De Mata Vela, José Francisco, **Ob. Cit.** Pág. 38.



Estas dos disciplinas (Psicología y Psiquiatría forense), si se encuentran disponibles en los servicios que presta el Instituto Nacional de Ciencias Forenses en Guatemala, pero no es solicitado por el Ministerio Publico, en los casos de extorsión.

Otra forma método de la criminalística que debe ser utilizado, es la dactiloscopia, en virtud de que las huellas son visibles durante años sobre la mayoría de las superficies lisas si no son o alteradas por condiciones atmosféricas particulares (temperatura, luz, humedad, etcétera), o borradas por un frotamiento mecánico. Las huellas dejadas sobre las páginas de un libro que no había sido abierto desde hacía treinta y cinco años pudieron ser detectadas con una claridad satisfactoria para una identificación.

Otra técnica no utilizada, en la investigación, en la comisión de los hechos delictivos de extorsión, es el sometimiento del análisis de las notas dejadas por extorsionistas pueden ser el incidió perfecto para aplicar esta técnica, es importante hacer ver que también esta prueba, está sometida con anterioridad a la manipulación de la víctima. Es por ello que debe informarse a los ciudadanos guatemaltecos los pasos a seguir, para evitar no contaminar la prueba.

Asimismo dentro de la dactiloscopia la técnica perfecta, para la determinación de la autoría es la aplicación de la identificación dactilotécnica, por el contrario, se lo ignora todo acerca del hombre, y lo que podrá conducir al conocimiento de dicho hombre es el descubrimiento, en el lugar de la infracción, de un rastro papilar producido por un dedo, por la palma de la mano, hasta por la planta del pie.



En la búsqueda dactilométrica, la utilización del fichero decadactilar, no es viable y sólo puede hacerse en el fichero monodactilar, selección de huellas separadas procedentes de delincuentes fichados y cuya cantidad de grupos es muy superior al de la clasificación decadactilar. En el caso de Guatemala, la participación del Registro Nacional de Personas, es de gran importancia, ya que en la actualidad si cuenta con un registro dactilar.

La identificación es formal cuando en el rastro y la huella de comparación se encuentra cierta cantidad de puntos de concordancia (minucias). También se establece, en la presente investigación, que la detección de las huellas sobre los papeles depende más de la habilidad del experto en documentos.

El Instituto Nacional de Ciencias Forenses en Guatemala, respecto a la documentoscopia; no establece ciertas técnicas que atañen al esclarecimiento de la comisión de un hecho ilícito; la deficiencia en el aporte que puede dar esta institución al sometimiento de notas o documentos, relacionados con la comisión del delito de extorsión no existe en el país.

Estos métodos no aplicados son: análisis de pigmentos constitutivos de tintas litográficas, tipográficas, calcográficas, mecanográficas, flexográficas, fluidas y pastosas empleadas en los elementos de escribir. Fecha de elaboración de documentos. Edad de tintas y papeles. Estudio de cintas o video-cassettes



Estudios sobre rasgos de personalidad de los individuos a través de sus manuscritos.
Estudio de textos elaborados con dígrafo, plantillas o pantógrafo. Estudio definitivo sobre manuscritos registrados en fotocopias, video impresiones, fotografías.
Determinar en dónde fue elaborado un documento.

La documentoscopia, se utiliza para nombrar el conjunto estructurado y sistematizado de conocimientos y procedimientos técnico-científicos dentro de la Criminalística dirigidos al estudio de los documentos en general, características, forma de confección, alteraciones, etcétera, como así también a la investigación de manuscritos y/o firmas que ellos contengan y que sean de interés para la investigación que se realiza, pertenezca ésta al fuero judicial o al privado.

También es importante describir que la lectura automática de las escrituras cursivas manuales, en la práctica, todavía es muy limitada debido a diferentes modos de ligar una letra con otra.

4.4.2. Programas institucionales

Los únicos programas institucionales, privados y en colaboración de ambos sectores, han demostrado, que la implementación de nuevos sistemas de transporte es la solución al problema de violencia en contra de pilotos. Sin embargo el sistema tradicional, aun existe y la transición sería lenta, si es que algún día se llega a dar.

Respecto a la implementación de la seguridad privada, esta es onerosa y existe riesgo de ya no utilizarla, aunque se ha publicado que agentes de seguridad privada, también han sido objeto de la violencia. Por otro lado la utilización de Fuerza de Tarea contra las Extorsiones al Transporte Urbano, han logrado una disminución, solución que debe ser seguida y mejorada.

Como una solución al problema de transporte urbano que deber realizar el Estado, en forma institucional, es la implementación de seguros de vida e integridad física a los pilotos, que permitan una indemnización y pago de pensión a las viudas e hijos de la víctima, con ello no solamente se piensa en resarcir daños, sino en una prevención económica a futuro; que en coordinación con todas la asociaciones implicadas puedan proveer a los familiares una ayuda más segura.

4.4.3. Otras acciones

En cuanto a otras acciones que se debe tomar en consideración, para la reducción de muerte de pilotos, es la colaboración de los diversos sectores involucrados, entre ellos el Ministerio de Trabajo y Previsión Social, asimismo responsabilizar a los patronos por el riesgo que corren los conductores. Para que ellos se preocupen en el apoyo de proyectos de mejoramiento del servicio y la seguridad del mismo, en conjunto con el Estado de Guatemala.



CONCLUSIONES

1. Los conductores de buses del transporte urbano público tradicional, trabajan en condiciones duras, durante largas jornadas, baja remuneración y la constante presión para aumentar los ingresos que conllevan, riesgos para su salud, los altos índices de accidentalidad, los graves conflictos en el tránsito urbano son muestra clara de que sus condiciones laborales son deficientes.
2. El transporte público urbano más afectado por los hechos de violencia contra los pilotos es el tradicional, “buses rojos”, en virtud de que no existe soluciones eficientes de las asociaciones de transportistas y la lenta implementación de nuevos sistemas de transporte, por parte del Estado, así como las pugnas e interés políticos que han tenido participación en el conflicto.
3. La creación de fuerzas especiales de investigación de la Policía Nacional Civil, aunque han logrado disminuir o colaborar de alguna manera en el combate a los hechos de violencia a los conductores de transporte urbano, en la ciudad de Guatemala, no han sido suficientes para poder erradicarlo.
4. Existe medidas de resarcimiento a viudas y familiares de los conductores asesinados, realizado a través de una Asociación, sin embargo, no existe ninguna medida resarcimiento preventivo a causa de los hechos delictivos cometidos contra los pilotos del transporte público urbano dentro de la ciudad capital.



5. Existe inseguridad en el desarrollo de las actividades de pilotos; además de estar rodeados por diferentes problemas de índole económico, político y social, lo cual desarrolla que el puesto de trabajo, es de alto riesgo y peligrosidad para quien lo ejecuta, creándose de esta manera un grupo vulnerable más, dentro de la sociedad guatemalteca.



RECOMENDACIONES

1. Para mejorar el ambiente laboral de los conductores de buses de transporte urbano tradicional, es necesario que el Ministerio de Trabajo y Previsión Social, cree una política estatal del puesto de piloto de dicho transporte, que permita las condiciones óptimas de seguridad, comodidad y estabilidad laboral.
2. Para poder determinar la culpabilidad de los hechos ilícitos, cometidos contra los pilotos de buses de transporte urbano público, es necesario dotar al Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF), con laboratorios que tenga capacidad para la investigación criminalística de hechos de extorsión, cometidos contra los conductores de dicho servicio.
3. Es necesario que el Ministerio de Gobernación tenga una correcta coordinación con Instituto Nacional de Ciencias Forenses, para que conjuntamente puedan resolver los hechos delictivos cometidos contra pilotos de autobuses del transporte público urbano en la ciudad de Guatemala.
4. Para lograr un resarcimiento efectivo a las víctimas y familiares de los hechos cometidos contra los conductores del transporte público urbano, es necesario que el Estado de Guatemala, cree un seguro de vida e integridad personal, que permita un fondo indemnizatorio gubernamental.
5. Los pilotos de buses del transporte urbano público tradicional, como grupo vulnerable, el Estado de Guatemala y la Sociedad Civil, en conjunto deben crear



políticas criminales que permitan esclarecer y establecer las causas de la delincuencia a través de la estadística, psiquiatría y psicología forense. Así, como una investigación objetiva de todos los grupos de poder, entidades públicas y privadas vinculadas.

BIBLIOGRAFÍA



- ABLETT, ERIC; y Dominick Bellizzi , James Byers , Sarah Cove, Max Dobrusin, Adam Frey, Jeff Hanke. la delincuencia, año 2005, <http://458delincuencia.wikispaces.com/QUE+ES+LA+DELINCUCENCIA>, (9 de septiembre de 2013).
- ARRIAZA SALAZAR, Mario Alejandro. Causas desde el punto de vista económico de las deficiencias del transporte colectivo urbano en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala, Ed: Universitaria, 2007.
- Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos.** Historia del transporte urbano, 15 de noviembre de 1961, <http://www.aeau.org.gt/?q=content/historia-del-transporte-urbano>, (30 de septiembre de 2013).
- Blog dumitraqui.** Declaraciones de Mara 18 tomadas por Rolando Santiz, 6 de abril de 2009, <http://dumitraqui.guateblogger.com/declaraciones-de-mara-18-tomadas-por/>, (1 de octubre de 2013).
- Centro Internacional para Investigación de Derechos Humanos.** Violencia en Guatemala, factores de origen, formas de manifestación y posibles soluciones, Guatemala: Ed. CIIDH, 2006.
- Universidad de San Carlos, CEUR-USAC, Guatemala.** La problemática del transporte urbano en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala, Guatemala: Ed. Universitaria, 1990.
- Consejo de Seguridad Vial.** Manual del transporte, España: Ed. FUNDACIÓNMAPFRE, 2012.
- CURBET, Jaume. La gobernabilidad de la seguridad ciudadana, España: Ed. CURBET JAUME, 2009.
- DE LEÓN, Evelin. Siglo21.com.gt, Asesinatos de pilotos genera controversia, 6 de julio de 2013, <http://www.s21.com.gt/nacionales/2013/07/06/asesinato-pilotos-genera-controversia>, (1 de octubre de 2013).



DE LEÓN VELASCO, Héctor Aníbal y De Mata Vela, José Francisco. Derecho Penal Guatemalteco, Guatemala: Ed. Llerena, 2001.

DE NAVARRA, Blanca. Seguridad ciudadana, VIII Informe sobre Derechos Humanos, España: Ed. Icaria, 2006.

Diccionario enciclopédico ilustrado de la lengua española. Grafología, España: Ed. Larousse, 1995.

elPeriódico. Ministro reconoce aumento en asesinatos de mujeres y pilotos de buses, jueves 25 de julio de 2013, <http://www.elperiodico.com.gt/es/20130725/pais/231670/>, (1 de octubre de 2013).

elPeriodico.com. La lingüística forense, auxiliar de la criminalística, enero 2008, <http://www.elcastellano.org/noticia.php?id=1853>, (1 de octubre de 2013).

FERREIRO, Sonia. Historia del Transporte, octubre 2005, <http://transporteinternacional.blogspot.com/2006/09/historia-del-transporte.html>, (30 de septiembre de 2013).

Fundación Wikimedia. Transporte Público, 27 de septiembre de 2013, http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte_p%C3%BAblico, (30 de septiembre de 2013).

GIRÓN PALLES, José Gustavo. Instituto de la Defensa Pública Penal, Teoría del delito, Guatemala: Ed. UNIFOCADEP, 2008.

GUTIÉRREZ, Edgar. elPeriódico, El desastroso transporte urbano, 29 de agosto de 2013, <http://www.elperiodico.com.gt/es/20130829/opinion/233623/>, (30 de septiembre de 2013).

KLEVENS, Janne Barreto; y Ofelia Restrepo Vélez, Juanita Roca Tawse-Smith. Los caminos de la delincuencia, posibilidades para su prevención, Bogotá Colombia: Ed. JAVERIANA, 2004.

MARTÍNEZ PELÁEZ, Severo. La Patria del Criollo, Guatemala: FCE, 1998.

MOLINERO MOLINERO, Ángel R. y Luis Ignacio Sánchez Arellano. Transporte público: planeación, diseño, operación y administración, Mexico: Ed. UAEM, 1997.

MOLLER, Rolf. Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina, Santiago de Cali, Colombia: Ed. Programa editorial del Valle, 2006.

MONTEZUMA Ricardo. El transporte urbano: un desafío para el próximo milenio, Bogotá, Colombia, Ed: Javeriana CEJA, 1996.

Municipalidad de Guatemala. Seguridad en el Transmetro, enero de 2004, <http://www.muniguate.com/index.php/rn/834-seguridadtransmetro>, (1 de octubre de 2013).

Municipalidad de Santiago Surco. Lima Perú, Plan distrital de seguridad ciudadana, 21 de enero de 2008, <http://www.munisurco.gob.pe/municipio/surcoSeguro>, (9 de septiembre de 2013).

Nuestro.CI. El sitio del patrimonio cultural chileno, Historia del transporte público, septiembre 2009, http://www.nuestro.cl/chilecronico/transporte_oses1.htm, (30 de septiembre de 2009).

ORDOÑEZ, Antonio. Guatemala: Extorsiones afectan a pilotos de autobuses, 28 de agosto de 2013, <http://infosurhoy.com/>, (1 de octubre de 2013).

PÉREZ MÉNDEZ, César, Rolando Santiz. La víctima 333, 4 de abril de 2009, <http://www.cesarperezmenendez.com/2009/04/rolando-santiz-la-victima-333/>, (1 de octubre de 2013).

Piches. Subsidio y problemática del transporte colectivo urbano de pasajeros en el área metropolitana de la ciudad capital 2004-2013, 13 de septiembre de 2013, <http://piches.wordpress.com>, (1 de octubre de 2013).

POLANCO, Mara Luz. El transporte urbano de pasajeros del Departamento y la Ciudad de Guatemala, 6 de diciembre de 2011, <http://publicogt.com/2011/12/06/el-transporte-urbano-de-pasajeros-del-departamento-y-la-ciudad-de-guatemala/>, (30 de septiembre de 2013).



Publinews. Transportistas anuncian servicio sin seguridad y posible aumento, 30 de julio de 2013, <http://www.publinews.gt/index.php/transportistas-anuncian-servicio-sin-seguridad-y-posible-aumento/>, (1 de octubre de 2013).

RICO, José María y Laura Chinchilla. Seguridad Ciudadana en América Latina, Argentina: Ed. Siglo Veintiuno, 2002.

Sistema de Monitoreo de Medios. Medidas de seguridad para evitar extorsiones, 5 de julio de 2013, <http://monitoreo.saas.gob.gt/noticias2/2013/07/05/>, (1 de octubre de 2013).

TUDELA, Patricio. Conceptos y orientaciones para políticas de seguridad ciudadana, Ecuador: Ed. Flacso-Sede, 2009.

Legislación:

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

Ley de Amparo, Exhibición Personal y Constitucionalidad. Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Naciones Unidas, 1976.

Convención contra la Tortura y Otros Tratos o Penas Crueles, Inhumanos o Degradantes. Naciones Unidas, 1987.

Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional. Naciones Unidas, 2000.

Convención Americana sobre Derechos Humanos. Organización de Estados Americanos, 1969.

Convención Interamericana para Prevenir y Sancionar la Tortura. Organización de Estados Americanos, 1987.



Convención Interamericana sobre Desaparición Forzada. Organización de Estados Americanos, 1994.

Convención Interamericana para Prevenir y Erradicar la Violencia contra la Mujer. Organización de Estados Americanos, 1994.

Trata Marco de Seguridad Democrática en Centro América. Organización de Estados Americanos, 1995.

Código Penal. Congreso de la República, 1973.

Código Procesal Penal. Congreso de la República, 1992.

Ley Marco del sistema Nacional de Seguridad. Congreso de la República, 2008.

Ley del Organismo Judicial. Congreso de la República, 1989.

Ley Orgánica del Ministerio Público. Congreso de la República, 1994.

Ley Contra la Delincuencia Organizada. Congreso de la República, 2006.

Ley del Régimen Penitenciario. Congreso de la República, 2006

Ley en Materia de Antejuiicio. Congreso de la República, 2002.

Ley para la Protección de Sujetos Procesales y Otras Personas Vinculadas a la Administración de Justicia Penal. Congreso de la República, 1996.

Secretaría de Inteligencia del Estado. Acuerdo Gubernativo 413-2008, Ministerio de Gobernación, 2008.

Acuerdo número 2-2007. Ministerio Público, 2007.