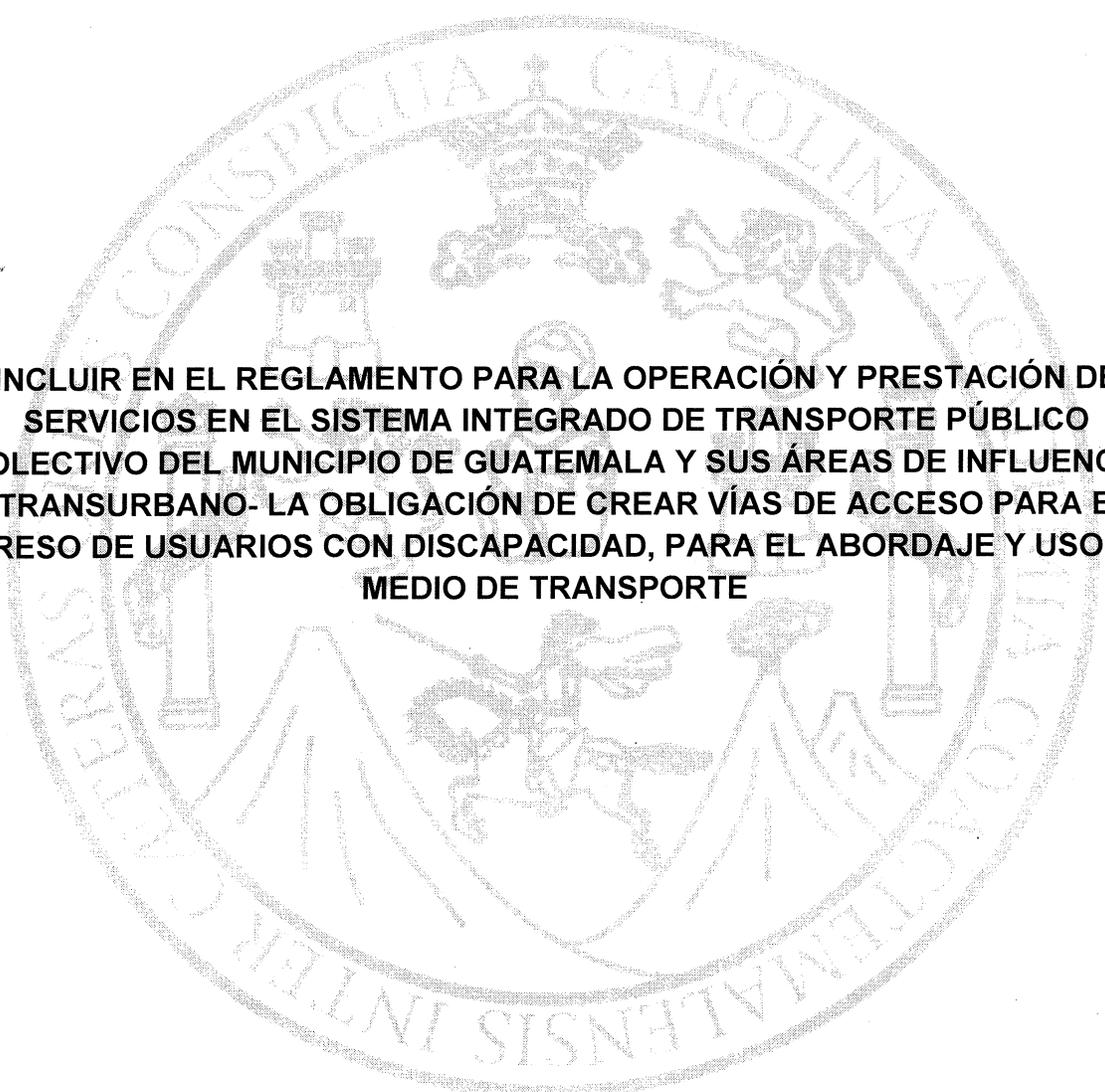


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**INCLUIR EN EL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE
SERVICIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO
COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA
-TRANSURBANO- LA OBLIGACIÓN DE CREAR VÍAS DE ACCESO PARA EL
INGRESO DE USUARIOS CON DISCAPACIDAD, PARA EL ABORDAJE Y USO DEL
MEDIO DE TRANSPORTE**

ALAN ROBERTO ZAPETA TUCUX

GUATEMALA JULIO DE 2017

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

**INCLUIR EN EL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE
SERVICIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO
COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA
-TRANSURBANO- LA OBLIGACIÓN DE CREAR VÍAS DE ACCESO PARA EL
INGRESO DE USUARIOS CON DISCAPACIDAD, PARA EL ABORDAJE Y USO DEL
MEDIO DE TRANSPORTE**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

ALAN ROBERTO ZAPETATUCUX

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala Julio de 2017

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

DECANO:	Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL I:	Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II:	Licda. Rosario Gil Pérez
VOCAL III:	Lic. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br. Jhonathan Josué Mayorga Urrutia
VOCAL V:	Br. Freddy Noé Orellana Orellana
SECRETARIO:	Lic. Fernando Antonio Chacón Urizar

RAZÓN “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis”. (Artículo 43, Normativo para la elaboración de tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).



USAC

TRICENTENARIA

Universidad de San Carlos de Guatemala



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
16 de octubre de 2015.

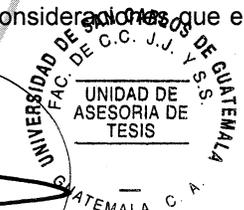
Atentamente pase al (a) Profesional, ROLANDO ISAIAS RIVERA CAJAS
_____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
ALAN ROBERTO ZAPETA TUCUX, con carné 199930374,
intitulado INCLUIR EN EL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS
DE INFLUENCIA -TRANSURBANO- LA OBLIGACIÓN DE CREAR VÍAS DE ACCESO PARA EL INGRESO DE
USUARIOS CON DISCAPACIDAD, PARA EL ABORDAJE Y USO DEL MEDIO DE TRANSPORTE.

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

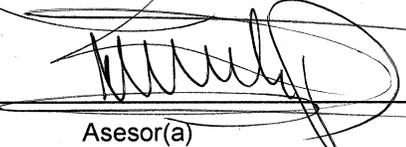
El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


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



Fecha de recepción 02, 01, 2017 f)


Asesor(a)
(Firma y Sello)
Lic. Rolando Isaias Rivera Cajas
Abogado y Notario



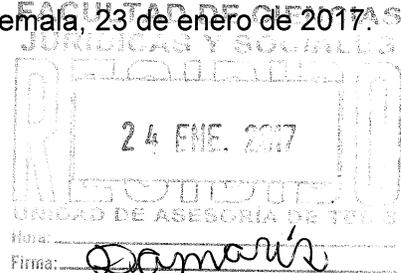


Bufete Jurídico Profesional
9ª. Calle "A" 3-44 zona I, Of. No. 1, Guatemala.
Cel: 4768-8581
Correo: rolandorcajas@yahoo.com

Lic. Rolando Isaías Rivera Cajas
Abogado y Notario
Colegiado No. 7667

Guatemala, 23 de enero de 2017.

Dr. William Enrique López Morataya
Jefe Unidad de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad San Carlos de Guatemala.



Dr. López Morataya:

Atentamente me dirijo a usted para hacer de su conocimiento que de acuerdo al nombramiento de fecha 16 de octubre de año dos mil quince, he procedido a asesorar la tesis formada "INCLUIR EN EL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA – TRANSURBANO- LA OBLIGACIÓN DE CREAR VÍAS DE ACCESO PARA EL INGRESO DE USUARIOS CON DISCAPACIDAD, PARA EL ABORDAJE Y USO DEL MEDIO DE TRANSPORTE", del bachiller Alan Roberto Zapeta Tucux.

Derivado del asesoramiento se arriba a las siguientes conclusiones:

- I. **CONTENIDO CIENTÍFICO Y TÉCNICO DE LA TESIS.** EL asesor efectuó un análisis sobre la investigación en forma seria y consciente, sobre un tema importante que constituye una problemática social, legal y actual, apegado a la realidad. Por último emitió conclusiones aplicables por ser éstas posibles y legales.
- II. **METODOLOGÍA Y TÉCNICAS UTILIZADAS.** Por medio de la asesoría se determinó de manera satisfactoria que los resultados previstos en el plan de investigación se alcanzaron, lo cual se demuestra con un trabajo investigativo de contenido claro, derivado de la utilización del método analítico, sustentado en técnicas bibliográficas y documentales.
- III. **REDACCIÓN.** En la redacción se efectuaron algunas correcciones que fueron efectuadas por el ponente de la investigación a efecto de enlazar de mejor manera uno y otro tema, y depurar la innovación del contenido.
- IV. **CONTRIBUCIÓN CIENTÍFICA.** La tesis investigó el tema respecto a la necesidad de incluir en el reglamento para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia –Transurbano- la obligación de crear vías de acceso para el ingreso de usuarios con discapacidad, para el abordaje



y uso del medio de transporte, y que podría formar parte del sistema jurídico Guatemalteco.

- V. **CONCLUSIÓN DISCURSIVA.** El resultado de la tesis estableció una problemática jurídica social actual, que abarca el municipio de Guatemala, teniendo sus cimientos en la carencia de una norma jurídica de carácter ordinario que tenga como objetivo principal, establecer un marco contextual que cree condiciones propicias en cuanto a la obligación de crear vías de acceso para el ingreso de usuarios con discapacidad, así como el abordaje y uso del medio de transporte en la ciudad Capital, específicamente, el medio de transporte -Transurbano-.
- VI. **LA BIBLIOGRAFÍA.** Utilizada fue la adecuada, pues tiene relación directa con el tema y la misma es contemporánea y producida por autores que gozan de amplio reconocimiento en la materia.

Por los motivos expuestos, luego de un análisis profesional e imparcial del trabajo de investigación y debido que no poseo parentesco con el asesorado, considero que el trabajo de tesis elaborado por el sustentante cumple con todos los requisitos establecidos en el Artículo 31 del normativo para Examen General Público, procedo a emitir **DICTAMEN FAVORABLE** al bachiller Alan Roberto Zapeta Tucux, para que prosiga con los trámites necesarios para su graduación.

Abogado y Notario
Colegiado No. 7667

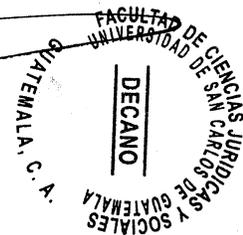
Lic. Rolando Isaías Rivera Cajas
Abogado y Notario



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 29 de mayo de 2017.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante ALAN ROBERTO ZAPETA TUCUX, titulado INCLUIR EN EL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA -TRANSURBANO- LA OBLIGACIÓN DE CREAR VÍAS DE ACCESO PARA EL INGRESO DE USUARIOS CON DISCAPACIDAD, PARA EL ABORDAJE Y USO DEL MEDIO DE TRANSPORTE. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/srrs.





DEDICATORIA

A DIOS:

Ser supremo que siempre me ha ayudado.

A MIS PADRES:

Estela Tucux Sajquim por el amor incondicional que siempre he tenido de usted, cada logro que he realizado es para que se sienta orgullosa, doy gracias por tenerla con migo en esta etapa de mi vida. Delio Ajche López agradecimiento inmenso porque en todo momento ha estado para apoyarme, este triunfo va dedicado a ustedes.

A MIS HERMANOS:

Diana Elizabeth, Delio Saul, Fernando y Angel Marco Antonio esta victoria que hoy alcanzo quiero compartirla con ustedes.

A MIS SOBRINOS:

Fernando René, Sofía Jeaneth, Diego Leonardo, Delio Alejandro, los quiero mucho.

A MI ESPOSA:

Guadalupe Galiego Coc, porque fue en la Facultad donde nos conocimos e iniciamos juntos esta carrera sagrada pasando alegrías, desvelos, frustraciones y muchos momentos inolvidables pero siempre con el sueño intacto de poder llegar a la meta y hoy que he alcanzado el objetivo que un día nos propusimos quiero expresarte que valió la pena todo lo que pasamos, también quiero decirte que sos parte importantísima en este logro que hoy alcanzo.

A MIS TIOS Y TIAS:

Todo mi cariño y agradecimiento porque de todos he recibido un apoyo, que me ha servido para llegar a cumplir unos de mis proyectos que tanto anhelaba.

A MIS PRIMOS Y PRIMAS:

Porque todos han sido para mí, un ejemplo de lucha, ahora que soy un profesional como ustedes quiero que compartan este logro con migo, gracias por su amistad,



apoyo y cariño.

A: La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, porque fue en sus salones junto con mis catedráticos donde obtuve los conocimientos para ser el profesional que ahora soy.

A: La tres veces Centenaria Universidad de San Carlos de Guatemala por brindarme la oportunidad de ser parte de su historia, gracias porque en ella pase los mejores momentos como estudiante.



PRESENTACIÓN

El presente trabajo de tesis, que trata sobre la necesidad de incluir vías de acceso y de uso del transurbano para personas con alguna discapacidad, se llevó a cabo a través de la materialización y elaboración de una investigación objetiva de las ciencias jurídicas y sociales, correspondiendo en específico, a la rama del derecho público, puesto que integra elementos e instituciones jurídicas propias de la materia antes descrita, y el desarrollo de los derechos principales y básicos de las personas regulados en la Constitución Política de la República de Guatemala. Así mismo, en la elaboración del trabajo de grado, se empleó el método cualitativo, el cual es de alta importancia en la creación de trabajos de ciencias sociales, como en el presente.

En el aspecto temporal y geográfico, el presente trabajo se desarrolló durante el año 2015, a la presente fecha, en la ciudad de Guatemala respectivamente. Científicamente el aporte que genera el presente estudio, lo constituye en hacer notar la necesidad que existe de incluir vías de acceso en el medio de transporte público específicamente transurbano con la finalidad de proporcionar a todos los habitantes de Guatemala un servicio equitativo y adecuado a las necesidades de cada uno de sus habitantes.



HIPÓTESIS

La hipótesis planteada para el desarrollo de la investigación establece: Se considera necesaria la inclusión legal de una reglamentación para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia –transurbano- para que a través de este se cumpla con la obligación estatal de crear vías de acceso para el ingreso de personas usuarias con discapacidad, así como para el abordaje y uso del medio de transporte.



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

Concluido el trabajo de tesis titulado, incluir en el reglamento para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia –transurbano- la obligación de crear vías de acceso para el ingreso de usuarios con discapacidad, así como para el abordaje y uso del medio de transporte, se puede indicar que se arribó a la comprobación de la hipótesis anteriormente planteada, mediante la utilización de diversos métodos como instrumentos para ello.

Entre dichos métodos, se emplearon técnicas de análisis para elaborar enunciados en base a la información obtenida a través de prácticas bibliográficas, ya que se pudo ubicar una variedad de documentos relacionados con el tema principal; lo que pudo generar aspectos de conocimiento y perspectiva de lo que se pretende comprobar en base a la hipótesis planteada.

Lo antes expuesto ilustra que la premisa hipotética anteriormente establecida se puede comprobar, ello se afirma toda vez que se concluya en que en la actualidad existe la necesidad de una inclusión legal de una norma reglamentaria que regule en todos los aspectos la prestación del servicio de transporte público colectivo urbano por parte de la empresa siga - transurbano, y que a través de la misma se consoliden las vías de acceso adecuadas y características principales del mismo para personas con discapacidad, y cumpliendo así el estado con la obligación social de garantizar el derecho a la igualdad y el acceso a servicios públicos para todas las personas.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. Transporte público.....	1
1.1. Historia.....	1
1.2. Definición.....	6
1.3. Tipos de transporte público.....	8
1.4. Regulación guatemalteca del transporte público.....	12
1.5. Instituciones encargadas del transporte público.....	13

CAPÍTULO II

2. Reglamento para prestación del servicio público de transporte colectivo urbano del Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana.....	17
2.1. Antecedentes.....	17
2.2. Regulación del transurbano.....	19
2.2.1. Acuerdo Gubernativo 103-2009 del Presidente de la República en consejo de ministros.....	19
2.2.2. Ley para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Transporte Público De Pasajeros, Decreto número 21-2010 del Congreso de la República de Guatemala.....	21
2.2.3. Reglamento para la Operación y Prestación de Servicio en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo Urbano del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, Acuerdo Com-42-2009.....	26
2.3. Condiciones actuales del funcionamiento del transurbano.....	27
2.4. Instituciones relacionadas con la prestación del transurbano.....	31
2.4.1. Superintendencia de Transporte Colectivo Urbano.....	31



2.4.2. Defensoría de los Usuarios del Transporte Público de la Procuraduría de los Derechos Humanos.....	32
--	----

CAPÍTULO III

3. Discapacidad.....	35
3.1. Historia.....	35
3.2. Definición.....	38
3.3. Naturaleza jurídica.....	40
3.4. Tipos de discapacidad.....	40
3.5. Principales problemas que enfrentan las personas con discapacidad en Guatemala.....	42
3.6. Protección a las personas con discapacidad en Guatemala.....	44
3.7. Acuerdos internacionales por Guatemala en protección a personas con discapacidad.....	46

CAPÍTULO IV

4. Realidad que viven las personas con discapacidad, con relación al sistema de transporte público urbano, transurbano, en el municipio de Guatemala.....	53
4.1. Causas de la necesidad de la inclusión de vías de acceso para el ingreso de usuarios con discapacidad, así como para el abordaje y uso del transurbano.....	53
4.2. Situación actual de las condiciones del uso del transurbano para personas con discapacidad.....	56
4.3. Consecuencias actuales de la no inclusión de vías de acceso para el ingreso de usuarios con discapacidad, así como para el abordaje y uso del transurbano.....	60
4.4. Propuesta de inclusión de la obligación de crear vías de acceso para el	



Pág.

ingreso de usuarios con discapacidad, así como para el abordaje y uso del transurbano.....	61
4.4.1. Creación específica de una norma reglamentaria que regule la prestación del sistema de transurbano.....	61
4.4.2. Establecer sanciones por el incumplimiento en cuanto al servicio relacionado para las personas con discapacidad.....	62
4.5. Instituciones obligadas a crear y velar por las correctas vías de acceso para personas con discapacidad en el transporte público urbano, transurbano.....	63
4.5.1. Entidad del Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses SIGA.....	63
4.5.2. Consejo Nacional para la Atención de las Personas con Discapacidad.....	64
4.5.3. Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano.....	65
4.5.4. Defensoría de los Usuarios del Transporte Público de la Procuraduría de los Derechos Humanos.....	65
4.5.5. Municipalidad de Guatemala.....	66
4.6. Efectos positivos y resultados de la inclusión legal.....	66
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	69
BIBLIOGRAFÍA.....	71



INTRODUCCIÓN

La justificación a la elaboración del presente trabajo de investigación, descansa en ilustrar la necesidad social, fáctica y jurídica que existe para que se cree una inclusión legal de disposiciones reglamentarias que vayan en pro de las personas que sufran de alguna discapacidad y que no encuentren limitantes al momento de abordar una unidad de transporte colectivo urbano. Lo anterior es el punto de partida de la creación del presente trabajo, constituye su génesis, toda vez que existen bases jurídicas como el Artículo 53 de la Constitución Política de la República de Guatemala y el Decreto 135-96 del Congreso de la República de Guatemala, que son los cimientos para la creación de dichas normas reglamentarias y que actualmente no se encuentran plenamente desarrolladas en el ordenamiento jurídico guatemalteco.

Lo que se busca con el presente trabajo de grado, es determinar cuáles son las causas sociales que han provocado hasta la actual fecha, que el sistema de transporte colectivo urbano en la Ciudad de Guatemala -SIGA - transurbano, no tenga una normativa reglamentaria específica, que consolide el principio de legalidad para los usuarios así como para los prestadores del servicio, y que dichas figuras jurídicas en consecuencia aporten cimientos legales para consolidar el estado de derecho en la República de Guatemala. Se considera necesaria la inclusión legal de una reglamentación para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia – transurbano- para que a través de este se cumpla con la obligación estatal de crear vías de acceso para el ingreso de personas usuarias con discapacidad, así como para el abordaje y uso del medio de transporte.

El objetivo tanto general, como los específicos sobre los cuales giró la presente investigación, se alcanzaron plenamente, ya que se pudo establecer las causas que generan la necesidad de crear una normativa específica para la regulación del sistema transurbano, en sí en lo relativo a las personas con discapacidad, así mismo se



señalaron las condiciones actuales del sistema de transporte colectivo urbano y la especificación de las entidades o instituciones que tienen a su cargo velar por que los derechos de las personas con discapacidad sean respetados, lo relativo al uso de las unidades de transporte colectivo así como la infraestructura que estas presenten en las paradas de buses y terminales relacionadas a las mismas.

El desarrollo de la presente investigación integra un contenido capitular segmentado en cuatro apartados. En el primer capítulo, se aborda el tema genérico del tema que es el transporte público, haciendo mención a aspectos del mismo como: definición, tipos de transporte, regulación legal e instituciones relacionadas a este; el segundo capítulo ilustra lo relativo a la reglamentación legal del transurbano, tocando temas como: antecedentes, condiciones actuales del servicio e instituciones encargadas de la supervisión del servicio; el tercer capítulo crea una perspectiva propia del trabajo, pues despliega el tema de la discapacidad, indicando temas como: antecedentes, definición, problemas que presentan las personas con discapacidad, protección legal a las personas con discapacidad en Guatemala; y en el cuarto capítulo se concluye ilustrando la realidad actual que viven las personas con discapacidad, en lo relativo al sistema de transporte público urbano, Transurbano, en el municipio de Guatemala, señalando las causas del problema, la situación actual de uso de las personas con discapacidad, las propuestas planteadas para la solución del problema y los efectos positivos que se tendrían de implementar las mismas.

Para la recopilación de información que enriqueció el presente trabajo así como para la elaboración del informe final, se utilizaron métodos como: el método analítico para establecer los orígenes sociales relacionadas con los impedimentos que tienen las personas con discapacidad al momento de abordar y utilizar las unidades del transporte colectivo urbano, - SIGA - transurbano; en el mismo sentido, el método sintético fue de especial importancia para sintetizar y materializar la información de mayor interés y relevancia de acuerdo a la naturaleza jurídica del problema, lo cual genera que la elaboración del presente trabajo responda a una estructura basada en aspectos



medulares sobre el tema tratado y se utilicen a la vez los métodos y técnicas propios de las ciencias sociales.

CAPÍTULO I

1. Transporte público

En el presente capítulo se establecen los diferentes aspectos generales que se relacionan con el transporte público, como elementos principales y esenciales del análisis realizado. Desde la forma en que surge este concepto hasta su institucionalización en Guatemala.

1.1. Historia

El transporte constituye una de las actividades económicas fundamentales en los países y en las relaciones existentes entre ellos, desde el origen de los primeros núcleos sociales humanos.

“El transporte público urbano se originó en algunas ciudades europeas en el siglo XVII, según datos contemporáneos, aunque probablemente antes hubo servicios informales sobre los cuales no existe documentación histórica. Hasta mediados del siglo XIX, el único medio disponible era el carro de tracción animal”.¹

En un principio el hombre era nómada y sus limitaciones técnicas le obligaban a seguir a los grandes rebaños en sus emigraciones para obtener comida y vestidos, generalmente atacando ejemplares de las manadas que quedaban retrasados o abandonados por ser viejos, por estar enfermos o por estar heridos.

¹ Naciones Unidas, Comisión Económica para América latina y el Caribe. **Desarrollo del transporte público urbano en América Latina y el Caribe.** Pág. 7.

“Posteriormente, y con el descubrimiento de las armas, los grupos de cazadores fueron capaces de enfrentarse de una forma más directa a estos animales. Fue la aparición de las primeras ciudades de la Mesopotamia cuando el hombre agricultor y sedentario empezó a convivir con el hombre nómada y cazador, hasta entonces enfrentados. De este modo, apareció la necesidad de intercambiar productos complementarios y por ello se establecieron relaciones entre ciudades por motivos comerciales. Así, el transporte de mercancías para el intercambio o la compraventa empezó a tomar forma, y de este modo surgieron las primeras redes planeadas y conservadas para uso público. Estas redes fueron las llamadas Veredas Reales o Imperiales, que a su vez generaron la posibilidad de recaudar recursos monetarios mediante la aplicación de tasas que gravaban dichas actividades comerciales”.²

Fue precisamente este afán recaudatorio el que propició que los poderes existentes crearan mejores rutas comerciales, con lo que apareció una mayor facilidad para el transporte y, por lo tanto, un incremento de la actividad.

“Los imperios del cercano y del lejano Oriente, son un claro ejemplo de desarrollo, destacando por encima de todos el caso del Imperio Romano, que basó su extensión y desarrollo en la construcción de calzadas que hoy en día todavía perduran, y que son el origen de gran parte de las comunicaciones por tierra que se producen en el territorio europeo. Posteriormente, y a medida que las comunicaciones aumentaban, surgió la

² **Posible nuevo escenario competitivo del ferrocarril de alta velocidad: las compañías aéreas de bajo coste.** <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/6369/05.pdf?sequence=6&isAllowed=y>. (consultado: 01 de abril de 2016).

necesidad de abrir nuevos mercados para ciertos productos manufacturados así como de buscar nuevos yacimientos para poder obtener las materias primas necesarias”.³

De esta manera, se consolidó el transporte marítimo, ya que éste presentaba las ventajas cualitativas de mayor capacidad y velocidad frente al transporte terrestre de la época, desarrollado a través de caminos difíciles y en largas caravanas de animales.

“Aunque es posible que haya existido anteriormente alguna forma de transporte público, en general se considera que el primer ómnibus circuló en París el 18 de marzo del año 1662 y fue a caballo. Los vehículos introducidos en ese año circularon sobre una ruta fija llevando por una tarifa establecida a los ciudadanos que desearan ser transportados, excepto el personal militar y los campesinos. Luego el servicio se expandió para cubrir las zonas administrativas y mercantiles de la capital francesa”.⁴

Es de esta forma como el uso del transporte se fue expandiendo hacia las diferentes zonas, exigiendo así mismo la tecnificación en el uso del mismo así como de otras formas de transportes más desarrolladas. Provocando que la temática sobre el transporte público se convirtiera en un tema privilegiado para los estudiosos e inventores de la época.

“A principios del siglo XVII se habían establecido en Londres los servicios de taxis a tracción animal, y es probable que el uso de ese tipo de vehículos se haya extendido a

³ Posible nuevo escenario competitivo del ferrocarril de alta velocidad: las compañías aéreas de bajo coste.

⁴ Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe. **Ob. Cit.** Pág. 10.

otras ciudades europeas. También en Inglaterra los omnibuses interurbanos arrastrados por caballos, denominados diligencias, prestaron servicios urbanos semejantes, inicialmente para llevar pasajeros desde las zonas residenciales hasta los puntos de embarque de los viajes interurbanos, sin embargo muy pronto los ómnibuses se independizaron”.⁵

Es decir que este representó el medio de transporte público usado primeramente en las diversas rutas cortas y medianas, ya reglamentado para su normal funcionamiento, y específicamente para el traslado de personas.

“El tranvía arrastrado a caballo se inauguró en Nueva York en noviembre de 1832, el sistema se popularizó en 1850, se transfirió a Europa el uso del mismo lentamente considerándose que por alguna medida de legislación europea limitaba el uso del mismo”.⁶

Llegando a convertirse este en el segundo medio de transporte público utilizado hasta el momento, en este caso surgiendo en América específicamente en el área de Nueva York y posteriormente popularizándose a los demás continentes.

“El tranvía poseía varias ventajas técnicas sobre el ómnibus de tracción animal de aquellos días. En particular, la menor fricción generada por la pasada de una rueda de fierro sobre una vía del mismo material permitía que los caballos pudiesen arrastrar mayores tonelajes y era posible equiparar un tranvía con frenos más eficaces. Estas ventajas condujeron a otras de carácter económico, ya que la productividad de un

⁵ Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Pág. 10.

⁶ Ibid. Pág. 11.

equipo de caballos, así como la del conductor y del cobrador en términos del número de pasajeros transportados era aproximadamente el doble si se trataba de un tranvía en lugar de un ómnibus”.⁷

Es decir que las empresas de tranvías podían ofrecer tarifas más bajas en relación al ómnibus lo que comenzó la reducción en el uso del primer medio de transporte utilizado hasta la fecha, con lo que se da inicio a la necesidad del surgimiento de nuevos medios que satisficieran las demandas de la época.

“Pero no fue hasta el siglo XVIII cuando se produjo la primera gran revolución en el transporte con la aparición del transporte sobre rieles. Este transporte por ferrocarril está basado en el principio de la adherencia acero-acero y en el del guiado, que exige que el material rodante recorra un camino prefijado y establecido”.⁸

Para explicar esta gran importancia, se debe tener presente que la incorporación del ferrocarril permitió a los diferentes países adquirir elevados grados de desarrollo, ya que suponía una mejora considerable respecto de los medios terrestres que hasta ese momento poseían.

“Como consecuencia de estos hechos surge el trolebús desarrollado en Francia y los Estados Unidos. La primera línea operó en Lyon, Francia en 1901. Fue publicado como especie de tranvía más silencioso y agradable y constituyó una opción atractiva para las empresas de tranvías, ya que permitió una ampliación de sus redes sin necesidad de

⁷ Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Ob. Cit. Pág. 12.

⁸ **Ibid.**

tener rieles. Al mismo tiempo estas pudieron aprovechar sus inversiones en subestaciones y otras instalaciones fijas”.⁹

Por lo que en base a lo anterior se ha ido demostrando la revolución del transportes público en sus diversos ámbitos, tomando en cuenta el desarrollo de la población y la demanda de la tecnificación en esta temática.

El trolebús apareció y luego desapareció en varias ciudades latinoamericanas entre ellas Buenos Aires, Río de Janeiro, Santa Fe de Bogotá y Santiago de Chile. Esta circunstancia permitió que el ferrocarril ocupase una posición de monopolio, ya que tan solo era inquietado por las vías de navegación, siempre y cuando la competencia pudiera establecerse. La aparición posterior del transporte aéreo no hizo más que refrendar la gran importancia que el transporte ha tenido en las actividades económicas entre regiones o países.

1.2. Definición

“Además del transporte como actividad económica, productiva y de renta, debemos considerar el transporte individual como actividad económica y objeto de consumo, por ejemplo para el transporte entre lugares de residencia y de trabajo o para el consumo de ocio (descanso, esparcimiento o deporte).”¹⁰

Desde esta definición se toma el transporte público como aquélla actividad comercial que incentiva a la movilización de personas hacia otros lugares en donde tienen la

⁹ Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Ob. Cit. Pág. 13.

¹⁰ José González Paz. **Los transportes**. Pág. 4.

necesidad de ir con el objeto de consumo de elementos que se encuentran en dichas ubicaciones.

"Es el traslado de un sitio a otro, de personas y mercancías, motivado por el hecho de que están en un lugar pero se necesitan en otro." ¹¹

Esta definición está más relacionada a una visión social del transporte público como aquel sistema que permite la comunicación entre las diferentes personas en los diversos lugares en los que se encuentren, necesidad que resulta ser una condición inherente del ser humano.

"Es la expresión del intercambio material tanto de mercancías como de personas. A medida que la especialización económica y cultural se va propagando de un lugar a otro, actúa como vínculo que une a la sociedad humana."¹²

Desde la perspectiva de esta definición se toma al transporte como un elemento de traslado de mercancías de un lugar a otro con el objeto de dotar a otras regiones de aquellos productos que necesitan para su consumo y cuya fabricación no se encuentra en ese lugar.

"El transporte es un sistema integrado por tres elementos fundamentales interaccionados entre sí: la infraestructura, el vehículo y la empresa o servicio."¹³

¹¹ Thompson, Louis. **Industria y poder**. Pág. 100.

¹² Rees, Emilio. **Las revoluciones industriales**. Pág. 35.

¹³ Izquierdo, Juan. **Las máquinas de viajar**. Pág. 87.

Es decir que el transporte es un sistema compuesto por varios elementos fundamentales y esenciales para su funcionamiento, es decir que es toda una infraestructura integrada para prestar sus servicios a quienes lo requieran.

“El transporte es un sistema organizacional y tecnológico que apunta a trasladar personas y mercancías de un lugar a otro para balancear el desfase espacial y temporal entre los centros de oferta y demanda. Lo anterior plantea el problema de realizar este traslado en forma eficiente y sustentable.”¹⁴

Al igual que las definiciones anteriores se establece que el transporte es un medio esencial para el traslado de personas como necesidad de comunicación social con la exigencia de que sea realizado en forma eficiente y sustentable.

1.3. Tipos de transporte público

En este caso específico y de acuerdo al análisis realizado se detallarán aquéllos medios de transporte terrestre público que se utilizan en su mayoría en el departamento de Guatemala.

Transmetro

“Es un sistema de transporte público de tipo autobús de tránsito rápido que funciona desde el 3 de febrero de 2007 en la Ciudad de Guatemala. El sistema es similar a otros sistemas de Latinoamérica, como el TransMilenio de Bogotá, el Megabús de Pereira, El

¹⁴ Garrido, Rodrigo Héctor. **Modelación de sistemas de distribución de carga**. Pág. 123.

Metropolitano de Lima, el SIT en León Guanajuato, el Transmetro de Barranquilla, el Metrolínea de Bucaramanga, el MIO de Cali, Ecovía y Metrobús de Quito y Transantiago de Chile”.¹⁵

Este medio de transporte ha estado a cargo de la municipalidad de Guatemala, aspectos como financiamiento, creación, desarrollo e implementación han sido funciones de la entidad en mención, alrededor de este servicio surgen diversas opiniones positivas y negativas respondiendo a la situación y necesidad de cada persona.

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”.¹⁶

Este medio de transporte ha sido una iniciativa más generalizada de gobierno a diferencia del transmetro cuya iniciativa ha sido por parte de la municipalidad de

¹⁵ **Transmetro.** [https://es.wikipedia.org/wiki/Transmetro_\(Guatemala\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Transmetro_(Guatemala)). (Consultado: 11 de junio de 2016).

¹⁶ **Transurbano.** <https://es.wikipedia.org/wiki/Transurbano>. (Consultado: 11 de junio de 2016).

Guatemala, sin apropiarse de carriles específicos para su funcionamiento como lo es Transmetro.

Buses de servicio colectivo

“La Empresa Guatemalteca de Autobuses –EGA-, con el servicio de tranvías aún funcionando, inició a finales del año 1927 con el servicio de buses colectivos, que fueron fabricados utilizando motores de camión importados y adaptándole carrocería artesanal de madera. Dos líneas empezaron a hacer el recorrido de la Estación del Ferrocarril al Parque Central, pasando por la novena avenida y del Parque al Hipódromo del Norte, por la sexta avenida. Durante los meses posteriores ampliaron el servicio con otros seis vehículos. Así surge el sistema de transporte colectivo de autobuses como una iniciativa privada, sin contar con autorización municipal, la cual fue tramitada posteriormente. Meses después otra empresa incursionaba en el transporte urbano, definiendo sus propias rutas, Autobuses de Guatemala – AUPACO-, con el recorrido Plaza de Armas-Reforma-Aurora. Recién iniciado este servicio comenzaron las quejas sobre la prestación del servicio, que iban desde el mal estado de los buses, hasta la falta de educación vial de los pilotos”.¹⁷

Hasta la fecha aún se encuentran funcionando y en circulación en el país, además de la existencia de esta compañía y rutas a nivel extraurbano también se cuentan con entidades dedicadas a este servicio de acuerdo a rutas diferencias como occidente,

¹⁷ Universidad de San Carlos de Guatemala, Dirección General de Investigación. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: hacia una solución integral.** <http://digi.usac.edu.gt/bvirtual/informes/puiah/INF-2001-088.pdf>. Pág. 10. (Consultado: 20 de junio de 2016).

oriente, sur, norte, etc., las que se encargan de transportar a las personas hacia rutas más largas, con tarifas específicas de acuerdo a su destino, así como horarios, lugares de abordaje, etc.

Servicio de taxis en Guatemala

“Taxis rotativos en Guatemala, se calcula que este servicio público de transporte surgió en el año 1997. Básicamente consiste en que el taxi es ilimitado en su circulación en toda la ciudad de Guatemala y sus alrededores, el número de unidades sobrepasa la cifra de 9,000 activos aproximadamente, dado a la demanda por el alto censo de ciudadanos de esta ciudad que en los últimos 20 años ha obtenido significativamente. Desde años atrás, este servicio ha sido exitoso y conveniente para la población”.¹⁸

Este servicio de transporte ha cobrado importancia en Guatemala, debido al congestionamiento, dificultades de abordaje e inseguridad en los buses colectivos ha surgido la opción de taxis los cuales se encuentran en cualquier parte de la ciudad, con acceso y precios adecuados.

Transporte de tres ruedas

Actualmente en Guatemala, es común observar otro medio de transporte colectivo de personas, los vehículos de tres ruedas, los cuales también son conocidos como

¹⁸ **Taxis en Guatemala.** <http://www.checkertaxigt.com/taxis-rotativos-en-guatemala-vs-taxis-estacionarios/>. (Consultado: 13 de abril de 2016).



ciclomotores, mototaxis o toritos. Reciben el nombre de ese animal porque su parte delantera sobresale. Tuc-tuc es el sonido que hace su motor.

“Este medio de transporte influyó en la economía nacional, surgiendo en el año 2,001. La empresa Mayor Servicios, S.A. (Masesa) importa los vehículos marca Bajaj desde la India, disponiendo un precio de Q. 34,999.99. Según las especificaciones técnicas de Masesa, estos vehículos pueden transportar a un máximo de cuatro personas, incluyendo al conductor. Pueden desplazarse a una velocidad máxima de 40 kilómetros por hora, en una distancia no mayor de cinco kilómetros”.¹⁹

Este medio es una herramienta de importancia para el traslado de personas, es útil, accesible y con mayor facilidad de movilidad, la característica es que está diseñado para rutas cortas, teniendo cobertura no solo en la ciudad de Guatemala, sino también en el interior del país.

1.4. Regulación guatemalteca del transporte público

El transporte público en Guatemala está regulado por el decreto 21-2010, en la cual se regula el fortalecimiento y mejoramiento del transporte público de pasajero, en la que se establece que es obligación del Estado promover el desarrollo económico de sus habitantes, y velar por su seguridad, la elevación de su nivel de vida y el bienestar social de las personas.

¹⁹ **Transporte de Tres ruedas.** <http://www.mototaxis.guatemala.gt.com/>. (Consultado: 13 de abril de 2016).



La condición social económica de los guatemaltecos los obliga al uso del sistema de transporte público, el cual se encuentra en estado de deterioro y obsoleto, brindando un mal servicio e inseguridad para los usuarios del servicio, que incluso, ha permitido que personas inocentes pierdan la vida, debiendo el Estado dictar las medidas propicias y promover la excelencia del servicio, a efecto que las entidades del transporte público presten un servido eficiente y confieran seguridad a los usuarios.

Con esta normativa se desea combatir la urgente necesidad de mejorar el servicio de transporte público por lo que se considera la inversión para la adquisición de un sistema de control de pasajeros eficiente y cobro de tarifa por medio de una tarjeta prepago, que comprende un sistema de cobros moderno y seguro, así como un sistema de control de usuarios que erradica la utilización de dinero en efectivo para pago de servicio de buses; y que el Estado debe proporcionar la normativa jurídica necesaria para la adquisición de nuevos buses que guarden la seguridad de las personas y se preste un servicio eficiente en beneficio de la ciudadanía guatemalteca.

Por lo que la relacionada ley hace mención de la necesidad de exonerar la importación, compra, instalación de los buses, sistemas, software, infraestructura relacionada con la instalación del nuevo sistema de buses de transporte de personas.

1.5. Instituciones guatemaltecas encargadas del transporte público

Las instituciones encargadas de velar por el adecuado funcionamiento del transporte público en Guatemala son las que se definen a continuación:

Dirección General de Transportes

La Dirección General de Transportes es una institución gubernamental centralizada, cuyas funciones son: el registro, control y regulación de los servicios públicos del transporte extraurbano por carretera de pasajeros. La Dirección General de Transportes, fue creada por Decreto Ley 289 de fecha 16 de febrero de 1965, como dependencia del Ministerio de Economía”.²⁰ De acuerdo a lo descrito anteriormente, es una institución encargada de regular el tránsito de personas en el aspecto urbano, a quien se le encarga de supervisar el control, comportamiento y conducta del traslado de un lugar a otro. “Posteriormente en cumplimiento del Decreto Ley 19-83 de fecha 22 de marzo de 1983, la Dirección General de Transportes fue trasladada al Ministerio de Comunicaciones, Transportes, Obras Públicas y Vivienda, actualmente Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda”.²¹

Actualmente aún se encuentra a cargo del Ministerio en mención previamente, encontrándose una relación entre ambas entidades regulan el transporte del país.

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

Le corresponde la formulación de políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país; al uso y aprovechamiento de las frecuencias y el espacio aéreo.

²⁰ Dirección General de Transportes. <http://www.dgt.gob.gt/Documentos/HistoricoDGT.pdf>. (Consultado: 15 de mayo de 2016).

²¹ Dirección General de Transportes. **Ob. Cit.**

Entre sus funciones generales se encuentra el marco de lo establecido en la Ley del Organismo Ejecutivo, que tendrá las funciones siguientes:

- a) Administrar en forma descentralizada y subsidiaria o contratar la provisión de los servicios de diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y supervisión de las obras e infraestructura a su cargo.
- b) Proponer al Organismo Ejecutivo las normas técnicas relativas a las obras públicas para lo cual deberá coordinarse con los otros ministerios correspondientes.
- c) Financiar subsidiariamente el diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas.
- d) Crear y participar en la administración, contratación de los mecanismos financieros para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas.
- e) Proponer para su aprobación y ejecutar los instrumentos normativos de los sistemas de transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo, así como de las frecuencias radiales y televisivas de telecomunicaciones, correos y telégrafos velando para la pronta estricta y eficiente aplicación”.²²

Es decir que el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda es la principal y directa entidad relacionada con el Organismo Ejecutivo que tiene como finalidad la regulación del transporte de Guatemala, por lo que crea la Dirección General de Transporte para que se encargue específicamente de este objetivo.

²² Ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda. <http://www.civ.gob.gt/web/guest/71>. (Consultado: 11 de abril de 2016).





CAPÍTULO II

2. Reglamento para la prestación del servicio público de transporte colectivo urbano del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana

El actual reglamento que rige la función del transporte colectivo urbano en la ciudad de Guatemala, en los cuales está el sistema integrado -SIGA- transurbano, está identificado como el Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo Urbano del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, que derogó el Reglamento para la prestación del servicio público de transporte colectivo urbano del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana y sus reformas de fecha diecisiete de noviembre de mil novecientos noventa y siete, y sus Reformas de fecha cuatro de marzo de mil novecientos noventa y ocho, veintisiete de julio de mil novecientos noventa y ocho, siete de agosto de dos mil uno y dieciocho de diciembre de dos mil tres, siendo este último el antecedente más remoto en cuanto a la regulación.

2.1. Antecedentes

El transporte colectivo urbano, históricamente ha sido un tema de gran relevancia a nivel nacional y social, toda vez que el mismo representa un elemento principal en la vida de los ciudadanos, pues a través de este se desplazan las personas a desarrollar sus actividades cotidianas y poner en movimiento la nación, y siendo la Ciudad de

Guatemala, una urbe con gran cantidad de individuos demanda un servicio de transporte colectivo moderno y que cumpla todas las necesidades de los usuarios.

“Debido a la problemática del transporte urbano de la Ciudad de Guatemala, en los períodos 1992 al 2000, el entonces alcalde, Óscar Berger impulsó una renovación de dicho transporte, adquiriendo préstamos en el BCIE para poder adquirir unidades nuevas (los denominados 'tomates'), y a su vez fueron entregados a los empresarios. Debido a la mala utilización y cuidado, y la falta de repuestos originó que las unidades fueran abandonadas, suponiendo una elevada deuda que ha tenido que pagar la Municipalidad de Guatemala. El transporte empeoró”²³.

Con base en lo anteriormente citado, se puede ilustrar en cuanto a hechos el antecedente más reciente por querer implementar un nuevo sistema de transporte colectivo urbano, a través de buses nuevos cuya principal característica era de ser de color rojo, de ahí su apelativo de tomates, y los cuales lamentablemente por descuido e incorrecta implementación del sistema, el mismo fue un total fracaso.

“Luego de que el Gobierno de la República de Guatemala y la Asociación de Empresarios de Autobuses Urbanos tuvieran interés en renovar nuevamente el sistema de transporte público y con el propósito de detener las bandas delincuenciales que acechan a los pilotos y ayudantes de los autobuses tradicionales, pidiéndoles una cuota diaria o *extorsión*, para evitar ser asesinados y con la inversión de US\$ 35 millones por

²³ https://es.wikipedia.org/wiki/Sistema_Integrado_Guatemalteco_de_Autobuses#cite_note-1 (Consulta: 25 de mayo de 2016).



parte del Gobierno, junto con un financiamiento de US\$ 450 millones por parte del gobierno de Brasil por medio del Banco de Desarrollo de Brasil, se inauguró el proyecto a finales de 2009²⁴. A través de estas nuevas negociaciones, en el año 2009 nace el sistema de transporte público integrado, -SIGA- transurbano, el cual es el actual sistema de transporte colectivo en la ciudad de Guatemala, el que además desde ese año no ha podido cumplir todos sus objetivos pues no se ha logrado una cobertura total en todo el municipio de Guatemala y menos a nivel República, lo que pone en serias dudas el proyecto.

2.2. Regulación legal del transurbano

Actualmente se carece de una normativa propia y específica para la regulación del sistema de transporte público integrado colectivo urbano conocido como transurbano, sin embargo existen reglamentos y algunos decretos propios y relacionados con la materia, entre cuales destacan los siguientes:

2.2.1. Acuerdo Gubernativo 103-2009 del Presidente de la República en Consejo de Ministros

Este acuerdo es de especial importancia, puesto que constituye en punto de partido legal del sistema transurbano de transporte público colectivo, pues a través del mismo nace a la vida social y jurídica de los guatemaltecos dicho sistema integrado.

²⁴ **Ibíd.**

“El proyecto del Transurbano inició con la creación del Acuerdo Gubernativo 103-2009 emitido por el entonces presidente Álvaro Colom, en el cual se autorizó la entrega de un apoyo económico para financiar el proceso de implementación del sistema prepago en las unidades del transporte urbano de la ciudad capital”²⁵.

Se expone con lo anterior citado, que efectivamente por medio del Acuerdo Gubernativo 103-2009 del Presidente de la República en Consejo de Ministros, emite las disposiciones legales pertinentes para el financiamiento del sistema de transporte público integrado en el municipio y departamento de Guatemala, de ahí la importancia de hacer mención a este Acuerdo Gubernativo, pues es el punto de partida legal para este sistema.

Esto se ilustra con preceptos de dicho acuerdo, en los cuales se menciona se autoriza: “aporte económico” de inversión de US\$35 millones a la entidad privada Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos (AEAU)”. Ello con la finalidad de que se cumpla con tener bases económicas para realizar dicho proyecto, así también se señala: “Es responsabilidad de la Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos de la ciudad de Guatemala, la correcta utilización de los recursos, de conformidad con la normativa vigente en materia presupuestaria y de acceso a la información”, es decir que por medio de este se hace alusión a la entidad que quedará encargada de dicho presupuesto para que se cumpla de manera correcta con los objetivos del proyecto transurbano.

²⁵ <http://www.republicagt.com/politica/proyecto-de-transurbano-en-la-mira-de-las-autoridades/http://www.republicagt.com/politica/proyecto-de-transurbano-en-la-mira-de-las-autoridades/> (consulta: 12 de mayo de 2016).

Se concluye al indicar que por medio del Acuerdo Gubernativo Número 103-2009, en Consejo de Ministros, se sientan las bases económicas para la realización del proyecto transurbano, para que así el Estado de Guatemala establezca la vía para garantizar, a sus habitantes, la seguridad que ha atacado principalmente el sistema de transporte público colectivo urbano de la ciudad de Guatemala, por lo que se dispone a través de dicho acuerdo, otorgar a la Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos de la ciudad de Guatemala, un aporte económico de inversión, para implementar el sistema prepago en las unidades de transporte urbano de la ciudad de Guatemala.

2.2.2. Ley para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Transporte Público de Pasajeros, Decreto Número 21-2010 del Congreso de la República de Guatemala

Esta ley tiene como principal objetivo crear un marco mediante el cual se promueva la implementación de un sistema colectivo de transporte público de pasajeros, que tenga las características de ser digno, eficiente e idóneo en cuanto a las necesidades de los ciudadanos guatemaltecos, basado principalmente este decreto en la exoneración de impuestos al sistema, para lograr la actualización del mismo.

En los considerandos del decreto en mención se observa que el mismo hace mención a la condición precaria del sistema de transporte público, toda vez que en el tercero de ellos se establece "Que la condición social de los guatemaltecos los obliga al uso del sistema de transporte público, el cual se encuentra en estado de deterioro y obsoleto, brindando un mal servicio e inseguridad para los usuarios del servicio, que incluso, ha

permitido que personas inocentes pierdan la vida, debiendo el Estado dictar las medidas propicias y promover la excelencia del servicio, a efecto que las entidades del transporte público presten un servicio eficiente y confieran seguridad a los usuarios.”

A través del considerando antes mencionado, no únicamente se hace notar las características tan lamentables que rodean el transporte público, sino que integra una de las consecuencias negativas más significativas del mismo, como lo es el hacer mención en cuanto a la inseguridad y la pérdida de uno de los bienes jurídicos tutelados más importantes del estado de Guatemala: la vida.

El cuarto considerando del decreto en mención, subraya esa necesidad de que se dote de modernización y actualización el sistema de transporte colectivo urbano de la ciudad de Guatemala, pues en el mismo hace ver que a través de dicha modernización se implementaran sistema de cobro prepago que en cuanto a funcionalidad es la principal característica de dicho sistema, el mencionado precepto considerativo legal, indica: “Que la urgente necesidad de mejorar el servicio de transporte público y la buena voluntad de la Asociación de Autobuses Urbanos de Guatemala, decidió realizar la inversión para la adquisición de un sistema de control de pasajeros eficiente y cobro de tarifa por medio de una tarjeta prepago, que comprende un sistema de cobros moderno y seguro, así como un sistema de control de usuarios que erradica la utilización de dinero en efectivo para pago de servicio de buses; y que el Estado debe proporcionar la normativa jurídica necesaria para la adquisición de nuevos buses que guarden la



seguridad de las personas y se preste un servicio eficiente en beneficio de la ciudadanía guatemalteca.”

Y el último de dichos considerandos, establece la necesidad social, fáctica y jurídica que existe y que motiva el decreto en relación, para que por medio del mismo se cree el marco jurídico de implementación del sistema de transporte público colectivo al exonerar de impuestos al sistema de transporte público, con la finalidad de que se adquieran nuevas unidades de transporte y se tomen las medidas idóneas para el desarrollo del mismo, en ese orden de ideas refiere: “Que para la implementación del sistema de prepago del transporte público en los departamentos y municipios de la República de Guatemala, es necesaria la adquisición de nuevos buses que permitan cumplir con esta finalidad, siendo necesario dictar la norma jurídica que exonere del pago del Impuesto al Valor Agregado a la Importación y demás Derechos Arancelados de las unidades que posibiliten la ejecución y faciliten la constitución de garantías que viabilicen un nuevo modelo de acuerdo a estándares internacionales reconocidos.”

El Artículo uno de la Ley en mención, señala el objeto del mismo en base a los motivos antes expuestos, y el mismo indica: “Artículo 1. Se exonera por esta única vez a las empresas o asociaciones autorizadas que prestan el servicio de transporte público urbano y extraurbano de personas, a nivel nacional, del pago del Impuesto al Valor Agregado -IVA-, y demás derechos arancelarios a la importación de unidades totalmente nuevas de autobuses y microbuses para el transporte público, a partir de la fecha de publicación de la presente Ley y por un plazo perentorio de treinta y seis (36)

meses, que serán utilizados con exclusividad para uso del transporte público en los departamentos y municipios de la República de Guatemala en los cuales se instalará el sistema prepago y demás sistemas que darán comodidad y seguridad a los usuarios.”

El artículo antes mencionado regula esa exoneración por única vez del pago de impuestos a las empresas y asociaciones relacionados con el sistema de transporte público, dicha exoneración de con la única finalidad de adquirir nuevas unidades y se implementen en las mismas el sistema prepago.

Si bien es cierto que dicha exoneración se refiere a un sistema de transporte público en todos los departamentos y municipios de la República de Guatemala, se hace mención de manera detallada a este decreto en el presente trabajo, toda vez que el plan piloto o punto de partida de dicho proyecto fue y es el sistema transurbano de la Ciudad de Guatemala, en ello radica la relación del decreto que mencionamos con el preste trabajo.

Así mismo continuando con la estructura del Decreto en mención es importante hacer notar aspectos relevantes principalmente de los Artículos dos, tres y cuatro, en virtud que en estos artículos también regula la exoneración de impuestos en objetos tangibles e intangibles determinados para sentar las bases de la estructura del nuevo transporte público, el Artículo dos indica la importancia de unidades no tan añejas para la prestación de un correcto servicio y señala: “...únicamente para la sustitución de unidades que actualmente prestan el servicio; los buses sustituidos no podrán ser utilizados para proveer el servicio de transporte público de personas, a excepción de

aquellos que no sobrepasen los veinte años de fabricación y que cuenten con la autorización de la Dirección General de Transportes o de la municipalidad donde prestará el servicio.”

Los Artículo tres y cuatro regulan la exoneración plena de todo aquel equipo necesario a instalar en las unidades del servicio público de pasajeros, dotándolo así de esa característica tan necesaria como lo es el sistema prepago, dichos preceptos legales refieren: “Se exonera a las asociaciones y/o empresas autorizadas de transporte urbano y extraurbano de personas a nivel nacional registradas conforme a la ley, del pago del impuesto al valor agregado -IVA-, y demás derechos arancelarios a la importación, por esta única vez y por un plazo perentorio de veinticuatro (24) meses, a la importación de equipos para la implementación del sistema prepago, sistemas de control de pasajeros, sistemas de gestión de flotas, sistemas de información en los autobuses, sistemas de GPS y grabación digital, sistemas de cómputo, molinetes de control de pasajeros y equipos especiales necesarios únicamente destinados para la implementación de los buses”.

En el mismo sentido el Artículo cuatro indica: “Se exonera a las asociaciones y/o empresas autorizadas de transporte urbano y extraurbano de personas a nivel nacional registradas conforme a la ley, del pago del impuesto al valor agregado -IVA-, y demás derechos arancelarios a la importación que implique todo lo relacionado al licenciamiento de software y equipos necesarios para la implementación del sistema de prepago, tarjetas de acercamiento sin contacto, cajeros automáticos especiales para al



sistema prepago, sistemas de control de pasajeros, sistemas de gestión de flotas, sistemas de información en los autobuses, sistemas de localización satelital -GPS- y grabación digital, sistemas de cómputo, molinetes de control de pasajeros y equipos especiales necesarios únicamente destinados para la implementación del sistema prepago en los autobuses, las estaciones y los patios de resguardo de mantenimiento, centros de atención al cliente, servicio de call center, para el sistema de prepago, por esta única vez y por un plazo perentorio de veinticuatro (24) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.”

Es decir que de manera concluyente en base al decreto que se ha desarrollado en el precepto apartado, se denota como por medio del mismo se han creado y fundado las bases legales para que el sistema de transporte colectivo de pasajeros pueda modernizarse y actualizarse, para brindar un mejor transporte a los guatemaltecos, siendo el sistema transurbano el proyecto piloto de ello.

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

Este reglamento que fue promulgado por la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala, como se mencionó anteriormente derogó el reglamento anteriormente vigente, con el objetivo de que el cuerpo edil pueda responder a las necesidades de modernización del sistema de transporte público colectivo urbano en dicha región.

El Artículo primero de este reglamento indica el objetivo del mismo, el cual decreta: “El presente reglamento tiene por objeto regular la operación y prestación del sistema integrado de transporte público colectivo urbano, así como el funcionamiento de las centrales de transferencia y sus demás instalaciones, tanto por el transporte público colectivo urbano, como por el transporte extraurbano que ingresa al Municipio de Guatemala”.

Es decir que dicho acuerdo debidamente emanado por la comuna capitalina en el ejercicio de funciones reguladoras, sienta las bases sobre las cuales se debe fundar, desarrollar y consolidar el sistema de transporte público urbano en la ciudad de Guatemala, así como sus áreas de influencia. Ello se traduce en que el sistema de transporte público integrado pueda ser amparado con directrices de la Municipalidad de Guatemala y que por medio de ellas se pueda crear un contexto que permita el correcto desarrollo de dicho sistema.

2.3. Condiciones actuales del funcionamiento del transurbano

Tal y como se ha expuesto con anterioridad, el sistema de transporte integrado, transurbano, al momento de su creación contó con herramientas jurídicas que permitieron la creación de cimientos de carácter económico para su correcto desarrollo, sin embargo, eso no es suficiente, lamentablemente para que se haya cumplido a cabalidad con los objetivos de dicho proyecto, pues la seguridad, viabilidad y comodidad no fue más que un espejismo tal y como se ilustra a continuación.



El transurbano como proyecto de transporte público colectivo urbano, tuvo sus inicios en el eje sur de la ciudad de Guatemala, aproximadamente en el año 2010, cubriendo las zonas de la Avenida Petapa principalmente, el mismo inició como una respuesta a los constantes actos delincuenciales de toda naturaleza que sufrían y vivían tanto los usuarios de los buses, como los chóferes de los mismos.

Los usuarios que utilizaban los antiguos buses tenían que pagar tarifas muy elevadas principalmente en horas de la noche, las que por vivencia propia puedo indicar que oscilaban entre los Q.5.00 hasta Q.10.00 aproximadamente, y así también actos como robos y acoso sexual a las mujeres que abordaban los mismos. Los pilotos por su parte figuraban como el blanco directo de los hechos delincuenciales, traducidos en robos, asaltos y extorsiones principalmente, lo que convertía que el sistema de transporte público anterior fuera un auténtico riesgo y peligro para quien lo abordaba.

En consecuencia el transurbano nace para erradicar dichos inconvenientes o vejámenes, y se puede afirmar por experiencia propia, que los mismos cumplieron al inicio con esos objetivos, puesto que se puede indicar entre otras características, que existían agentes de seguridad armados en todas las paradas del transurbano, así también habían guías de información que le resolvían a los usuarios cualquier duda sobre el sistema, las paradas de transporte se encontraban en óptimas condiciones y la regularidad del servicio era sumamente aceptable, pues los buses pasaban un promedio de cinco minutos a diez minutos por lo mucho en cuanto a relación de continuidad.

Sin embargo actualmente todo ello ha quedado atrás, muestra de ello son los hechos delictivos que el mismo sistema del transurbano a vivido, muestra de ello son la muerte de pilotos de dichas unidades: “Bomberos Voluntarios confirmaron el ataque y la muerte del operario de transporte la mañana de este jueves en el extremo de buses de Transurbano, en la zona 21”. “Una cámara de seguridad en una parada de Transurbano captó el momento exacto cuando una mujer dispara contra el piloto de la unidad de transporte para darse luego a la fuga”²⁶. “La mañana de este domingo (noviembre 2015) se registró el ataque armado contra una unidad de Transurbano en la zona 18, las víctimas solo presentaban crisis nerviosa”²⁷.

Lo anterior demuestra como todos aquellos ámbitos y rubros negativos, los cuales con la implementación del sistema transurbano habían minimizado, fueron en detrimento, puesto que la seguridad que era el pilar principal al cual dicho sistema de transporte público colectivo debía consolidar, no fue más que una situación momentánea, temporal, que ha caído hasta los extremos de no sólo atentar contra el bien jurídico tutelado principal a proteger por parte del Estado Guatemalteco que es la vida, sino también contra la integridad física tanto de los pilotos de las unidades como de los usuarios, poniendo en inminente riesgo a estos y confirmando que actualmente el sistema transurbano se encuentra en una situación deplorable en lo respectivo al tema seguridad.

²⁶ <http://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/video---mujeres-disparan-a-piloto-de-transurbano>
(Consulta: 19 de mayo de 2016)

²⁶ <http://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/disparan-contra-transurbano-en-la-zona-18>
(Consulta: 19 de mayo de 2016)

Una usuaria del sistema transurbano, refiere una misma perspectiva, la cual da su testimonio a un vespertino de la ciudad de Guatemala en donde indica: “recuerdo que cuando se insertaron las nuevas unidades del transurbano las parada tenían seguridad y guías ciudadanas, meses después la presencia de seguridad en las paradas desapareció y los buses ahora se notan descuidados, sucios y deteriorados”.²⁸

Es decir, que se concluye que las condiciones actuales del sistema de transporte integrado colectivo urbano, -SIGA- transurbano, no respondió a los objetivos y finalidades por los cuales fue creado, causando actualmente una constante inestabilidad en el mismo.

Si bien es cierto que tal y como se expuso con anterioridad en un inicio si hubo un cambio significativo con la implementación del mismo, esto no fue nada más que un espejismo, que contó de temporalidad o provisionalidad y efectos positivos al transporte colectivo urbano.

Ahora, lo que rodea dicho sistema son paradas de buses inseguras, con una infraestructura precaria, unidades en constante deterioro, nulidad en cuanto a agentes de seguridad tanto en las paradas de bus como en las unidades mismas, lo cual hace notar que actualmente las condiciones de uso y servicio del transurbano son mas que negativas.

²⁸ <http://lahora.gt/viajar-en-bus-se-convierte-en-una-experiencia-de-inseguridad-y-estres/> (Consulta: 19 de mayo de 2016)



2.4. Instituciones relacionadas con la prestación del transurbano

Entre las entidades o instituciones que en base a su naturaleza jurídica, funciones, atribuciones y finalidades, se encuentran íntimamente relacionadas al rubro del transporte colectivo urbano de pasajeros, las siguientes:

2.4.1. Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano

El artículo tres del reglamento para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia, acuerdo COM-42-2009, indica sobre lo pertinente a esta entidad y define la misma al señalar: “Es la dependencia creada por la Junta Directiva de la Empresa Municipal de Transporte de la Ciudad de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana - EMT-, encargada de controlar, supervisar, administrar, planificar y fiscalizar los servicios contemplados en el sistema integrado de transporte en el Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana.”

En cuanto a las funciones de dicha entidad y que a la vez constituyen el giro de sus actividades, el artículo sesenta de dicho acuerdo señala: “fiscalización del sistema integrado de transporte, corresponde a la superintendencia de transporte público colectivo urbano, la regulación y fiscalización del sistema integrado de transporte, así como el efectivo cumplimiento de las disposiciones relativas a dicho servicio”.

Se afirma en consecuencia que la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, se crea a través de disposiciones emanadas por la Municipalidad de Guatemala, en la cual se le atribuyen funciones fiscalizadoras, controladores y de supervisión con la finalidad de que el sistema colectivo de transporte pueda ser eficiente y eficaz y que además se cumplan las ordenanzas relacionadas con la prestación del mismo.

2.4.2. Defensoría de los Usuarios del Transporte Público de la Procuraduría de los Derechos Humanos

La Procuraduría de los Derechos Humanos como tal, es la institución encargada de velar por los derechos y garantías que asisten, protegen y amparan a los habitantes de la República de Guatemala, y para la realización de sus funciones, se divide en distintas secciones para cumplir a cabalidad con su mandato legal y así tener una cobertura compleja y certera de cada uno de los pilares fundamentales en cuanto a los derechos de los Guatemaltecos. En ese orden de ideas, la Procuraduría de los Derechos Humanos en lo relativo a la protección de los ciudadanos en cuanto al transporte colectivo público, se organiza a través de la Defensoría de los Usuarios del Transporte Público, el objetivo es fiscalizar a las entidades responsables de velar de forma integral por los derechos de los usuarios del transporte público, tanto urbano como extraurbano, establecidos y garantizados por el ordenamiento jurídico del país. Sus funciones específicas son las siguientes:

1. “Dirigir las acciones de supervisión de los distintos entes públicos encargados en materia de transporte público del Estado de Guatemala, incluyendo las municipalidades de todo el país.
2. Convertirse en un ente facilitador de las gestiones individuales y colectivas que en materia del derecho de los usuarios al transporte urbano y extraurbano de naturaleza pública realicen las distintas organizaciones de la sociedad ante el Estado de Guatemala.
3. Facilitar los procedimientos internos con el personal designado a su cargo, incluyendo gestiones con las Direcciones de la Institución.
4. Fortalecer mediante acciones de seguimiento institucional y verificación formal de las acciones en materia de los derechos específicos de los usuarios del transporte público, en especial los de discapacidad, tercera edad, niñez, mujer, adolescencia y juventud.
5. Promover todas aquellas acciones de naturaleza preventiva que puedan requerir la intervención del Estado en cuanto al desarrollo de los derechos de los usuarios del transporte público”²⁹.

²⁹ <http://www.pdh.org.gt/defensorias/de-los-usuarios-de-transporte-p%C3%BAblico.html> (consulta: 20 de mayo de 2016)



Se puede establecer en consecuencia, que las funciones de esta defensoría se basan esencialmente en todo lo relativo a la protección de los ciudadanos cuando estos tienen la calidad de usuarios del transporte público colectivo.

Lo anterior ilustra que la defensoría en mención sienta sus directrices en cuanto a ser supervisor de las actividades propias de las empresas o entidades que prestan el servicio de transporte público colectivo, ello para los ciudadanos que abordan los mismos no sea objeto de vejámenes o de tratos inadecuados en el uso del mismo.

CAPÍTULO III

3. Discapacidad

La discapacidad como característica esencial dentro del presente análisis es una de las condiciones protegidas por el Estado de Guatemala, aspectos como surgimiento, y demás elementos que le son inherentes son desarrollados en el presente capítulo.

3.1. Historia

“En las sociedades más primitivas, los discapacitados al no poderse valer por sí mismos, y sobre todo al no poder realizar las actividades necesarias para su subsistencia, eran asesinados en virtud de su nula colaboración para la prosperidad de su grupo social”.³⁰

Al analizar lo anterior se observa que desde siempre la función del hombre ha sido su propia subsistencia, influencia por la calidad y el tipo de vida que desea llevar, con el objeto de la sobrevivencia los asesinatos eran justificados.

Grecia

El trato que se les da a los discapacitados en las diferentes épocas se conoce a través de la literatura y en caso específico de Grecia sucede lo mismo, en donde en algunos períodos eran objeto de burla, matanza o de culto y adoración.

“Ya en la antigua Grecia se tiene a los caricatos a quienes no menciona Platón y en algunos casos los relaciona con seres mitológicos, seres enviados por los dioses para

³⁰ Revista de las Naciones Unidas. **El derecho a una vida normal: Ayuda internacional en la rehabilitación de personas con defectos físicos.** Pág. 27.

comunicar mensajes. Por su parte Aristóteles creía en una raza de hombres pequeños que vivían en madrigueras de conejos de Egipto”.³¹

En Grecia se creía en la belleza y en lo hermoso, lo que no fuera considerado de esa manera había que desecharlo.

Roma

“En el caso de los romanos se observan actitudes contrastantes respecto de la discapacidad por un lado practicaron el infanticidio, el comercio de personas con deformidades para diversión y mutilación con el fin de crear lástima y mendigar y por otra parte crearon medidas para la asistencia de personas necesitadas, así mismo se tiene mención del primer hospital”.³²

Es decir que en estas épocas existía la libertad de decidir sobre estas personas, no se tenían limitaciones ni regulaciones al respecto.

Egipto

“Las personas discapacitadas eran consideradas seres especiales, pero pese a esta característica se encontraban al servicio de los faraones”.³³

Se puede establecer el nivel de vida de las personas que consideraban físicamente defectuosos, tenían que servir a sus gobernantes quienes no tenían ningún tipo de consideración y siendo discriminados para la realización de ciertas actividades.

³¹ Inzúa, Victor. **Una conciencia histórica y la discapacidad**. Pág. 77

³² Aguado, Antonio. **Historia de las deficiencias**. Pág. 93.

³³ Inzúa, Victor. **Ob. Cit.** Pág. 78.

Edad Media

“En el medioevo las personas físicamente desalineadas divertían a las cortes reales a sus amos y en el mejor de los casos servían como bufones del rey ya sea como mensajeros, espías o consejeros”.³⁴

Con lo anterior se observa un avance en el trato hacia los discapacitados ya que su derecho a la vida empezaba a protegerse y tomarse en cuenta, aunque de algún modo suene ilógico de vivir en esas condiciones, sin embargo era un inicio de reformas y cambios.

“Posteriormente el cristianismo influyó fuertemente en mejorar la condición, ya que contribuyó a la recolección de cofradías para asistir a ciegos, paralíticos y leprosos. En el siglo XVII como consecuencia de la marginación hacia ellos se crearon asilos para otorgar amparo y asistencia sanitaria. Sin embargo fue hasta el siglo XVIII cuando la sociedad comenzó gradualmente a reconocer su responsabilidad, un ejemplo de ello fue que en Suiza en 1780 se creó una institución al cuidado de los discapacitados; en Francia en 1786 se creó la primera escuela para ciegos seguida por otra en Inglaterra en 1791, ambas dirigidas únicamente a niños. Así mismo en una resolución adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1946 se estableció un programa de servicios consultivos de asistencia social, mencionándose el asunto de asistencia

³⁴ Inzúa, Víctor. **Ob. Cit.** Pág. 79.

social, rehabilitándose a los defectuosos físicamente, temática que debía ser incorporada en la agenda de los países integrantes”³⁵.

Es de esta manera como se va formando la base jurídica y la creación de leyes a favor de la discapacidad ya que aún en la edad media la discapacidad por cierto sector social aún era considerada un castigo divino.

Siglos XVI-XIX

La visión sobre la discapacidad cambia drásticamente, la lucha por el respeto a los derechos humanos, la oportunidad de crear condiciones específicas para la discapacidad, el reconocimiento de los diferentes tipos de discapacidad crean un sentido más amplio y humano sobre este tema, el cual es llevado a nivel mundial y considerado como un elemento esencial en la agenda de los Estados, sancionando cualquier conducta que vaya en contra de sus propios derechos.

3.2. Definición

“Discapacidad es un término general que abarca las deficiencias, las limitaciones de la actividad y las restricciones de la participación. Las deficiencias son problemas que afectan a una estructura o función corporal; las limitaciones de la actividad son dificultades para ejecutar acciones o tareas, y las restricciones de la participación son problemas para participar en situaciones vitales. Por consiguiente, la discapacidad es

³⁵ Inzúa, Victor. **Ob. Cit.** Pág. 80.

un fenómeno complejo que refleja una interacción entre las características del organismo humano y las características de la sociedad en la que vive”.³⁶

Crear una definición sobre la discapacidad resulta difícil realizarla ya que son muchos aspectos que se deben tomar en cuenta para poder definirla, por lo que se encontrarán diferentes enfoques de definir la discapacidad.

“La discapacidad es compleja, dinámica, multidimensional y objeto de discrepancia. En las últimas décadas, el movimiento de las personas con discapacidad, junto con numerosos investigadores de las ciencias sociales y de la salud, ha logrado identificar las funciones de las barreras sociales y físicas presentes en la discapacidad. La transición que implicó pasar de una perspectiva individual y médica a una perspectiva estructural y social ha sido descrita como el viraje desde un «modelo médico» a un «modelo social», en el cual las personas son consideradas discapacitadas por la sociedad más que por sus cuerpos”.³⁷

En segundo lugar se tiene a la discapacidad como una condición determinada por diferentes aspectos tanto médicos, sociales, ideológicos, etc., considerándose esta como una característica especial de personas que por algún motivo no cuentan con todos los elementos necesarios para la conducta normal de las personas.

³⁶ Organización Mundial de la Salud. **Discapacidad.** <http://www.who.int/topics/disabilities/es/>. (Consultado: 15 de junio de 2016).

³⁶ **Discapacidad a nivel mundial.** http://www.conadis.gov.ar/doc_publicar/informemundial/Inf.pdf. (Consultado: 15 de junio de 2016).

“La discapacidad es la objetivación de la deficiencia en el sujeto y con una repercusión directa en su capacidad de realizar actividades en los términos considerados normales para cualquier sujeto de sus características”.³⁸

Como se ha venido estableciendo hasta este momento se considera que la discapacidad es una característica esencial que se le ha dotado a ciertas personas por la ausencia de ciertas capacidades inherentes para la realización de ciertas actividades.

3.3. Naturaleza jurídica

La discapacidad es una condición física que pertenece a una persona en ocasiones desde su nacimiento en otras al desarrollar las diferentes etapas biológicas, situación cuya necesidad debe ser protegida por los Estados, siendo esta la naturaleza específica de condición humana la cual debe ser regulada.

3.4. Tipos de discapacidad

“Grupo 1 discapacidades sensoriales y de la comunicación

El grupo se conforma de cinco subgrupos: 110 Discapacidades para ver, 120 Discapacidades para oír, 130 Discapacidades para hablar (mudez), 131 Discapacidades de la comunicación y comprensión del lenguaje y 199 Insuficientemente especificadas del grupo Discapacidades sensoriales y de la comunicación.

³⁸ García, Carlos. **Clasificación de la discapacidad.** http://www.um.es/discatif/METODOLOGIA/Egea-Sarabia_clasificaciones.pdf. (Consultado: 16 de junio de 2016).

Grupo 2 discapacidades motrices

El grupo se conforma de tres subgrupos: 210 discapacidades de las extremidades inferiores, tronco, cuello y cabeza, 220 discapacidades de las extremidades superiores, 299 insuficientemente especificadas del grupo discapacidades motrices.

Grupo 3 discapacidades mentales

El grupo se conforma de tres subgrupos: 310 discapacidades intelectuales (retraso mental), 320 discapacidades conductuales y otras mentales, 399 insuficientemente especificadas del grupo discapacidades mentales.

Grupo 4 discapacidades múltiples y otras

El grupo se conforma de tres subgrupos: de 401-422 discapacidades múltiples, 430 otro tipo de discapacidades, 499 insuficientemente especificadas del grupo discapacidades múltiples y otras.

Grupo 9 claves especiales

El grupo está compuesto por cuatro subgrupos: 960 tipo de discapacidad no especificada, 970 descripciones que no corresponden al concepto de discapacidad, 980 no sabe, 999 no especificado general".³⁹

³⁹ **Clasificación de tipos de discapacidad.** <http://www.aspectosmetodologicoscaciondiscapacidad.pdf>. (Consultado: 16 de junio de 2016).

Con base a lo anterior queda demostrado que existen diversos tipos de discapacidades de acuerdo a cada padecimiento físico con que se cuente y la cual no le permite el normal desenvolvimiento de las personas en su vida diaria, surgiendo la necesidad de asistencia médica para buscar alternativas.

3.5. Principales problemas que enfrentan las personas con discapacidad en Guatemala

Las personas con discapacidades de acuerdo a sus condiciones se ven en la necesidad de enfrentarse ante situaciones y condiciones difíciles, para desenvolverse dentro de la sociedad guatemalteca para su normal comportamiento y aportación a su entorno, siendo algunas de esas dificultades las que se mencionan a continuación.

Discapacidad y pobreza

Las pruebas empíricas sobre la relación entre discapacidad y pobreza en sus diversas dimensiones (pobreza de ingresos y pobreza no vinculada a los ingresos) difieren considerablemente entre los países desarrollados y los países en desarrollo. Por lo que si bien es cierto la pobreza no previene la discapacidad si influye en la posibilidad de acceso a métodos de rehabilitación.

Necesidades de servicios y asistencia

Las personas con discapacidad suelen requerir un amplio espectro de servicios, desde intervenciones relativamente sencillas y baratas hasta intervenciones complejas y

costosas. Es posible que las necesidades de apoyo insatisfechas estén relacionadas con actividades cotidianas, como el cuidado personal, el acceso a la asistencia y el equipamiento, la participación en la educación, el empleo y las actividades sociales, y las modificaciones en el hogar o el lugar de trabajo.

Costos de la discapacidad

Los costos económicos y sociales de la discapacidad son significativos pero difíciles de cuantificar. En ellos se incluyen los costos directos e indirectos, algunos sufragados por las personas con discapacidad y sus familias, amigos y empleadores, y otros, por la sociedad. Muchos de estos costos son consecuencia de ambientes inaccesibles y podrían reducirse en un marco más inclusivo. Conocer el costo de la discapacidad es importante no solo para exponer argumentos a favor de la inversión, sino también para diseñar programas públicos.

Gasto público en programas sobre discapacidad

Casi todos los países cuentan con algún tipo de programa público destinado a las personas con discapacidad, pero en los países más pobres estos programas abarcan, con frecuencia, únicamente a las personas con las dificultades de funcionamiento más significativas. Incluyen servicios de salud y rehabilitación, programas de preparación para el mercado laboral, educación y capacitación vocacional, prestaciones del seguro social para personas con discapacidad (en régimen contributivo), beneficios de asistencia social en efectivo para personas con discapacidad (en régimen no

contributivo), suministro de dispositivos asistenciales, subsidios para transporte y servicios públicos, y diversos servicios de apoyo, entre ellos, asistentes personales e intérpretes de lengua de señas, así como gastos administrativos generales.

Servicios insuficientes y poco flexibles

En algunos países, los servicios de apoyo solo están a disposición de las personas que viven en instituciones o alojamientos protegidos y no para quienes viven de forma independiente. Los servicios institucionales han contribuido poco a promover la independencia y las relaciones sociales. Donde existen servicios comunitarios, las personas con discapacidad no han tenido posibilidad de elegir ni de controlar cuando reciben apoyo en sus hogares.

3.6. Protección a las personas con discapacidad en Guatemala

En Guatemala con la finalidad de proteger a este sector de la población, se han creado las siguientes estrategias:

- a. En el campo de la discapacidad se realizan actividades por parte del Estado, las Organizaciones no Gubernamentales, y el sector privado abordando las áreas de educación, trabajo, salud, rehabilitación, derechos humanos, formación de recursos humanos en forma conjunta.

- b. Ley de atención a las personas con discapacidad decreto No. 135-96, la cual consta de 69 artículos y creada con la finalidad de que el Estado, cumpla con el fin supremo de la realización del bien común. En la Constitución Política de la República de Guatemala en su Artículo 53, establece que el Estado garantiza la protección de los minusválidos y personas con limitaciones físicas, psíquicas o sensoriales y declara de interés nacional su atención médico-social, así como la promoción de políticas y servicios que permitan su rehabilitación y su reincorporación integral a la sociedad, por lo que se crea la normativa antes expresada.
- c. Reglamento del decreto 135-96 del congreso de la república (ley de atención a las personas con discapacidad) el cual se crea con la finalidad de llevar a cabo y ejecutar lo establecido en la ley, brindando los elementos necesarios para el eficaz cumplimiento.
- d. Consejo nacional para la atención de las personas con discapacidad CONADI, órgano encargado de “coordinar, asesorar, e implementar la política nacional en discapacidad para la integración e inclusión social de personas con discapacidad en igualdad de condiciones”.⁴⁰ Institución creada con la finalidad de que existiera un órgano especializado en ésta temática sobre la discapacidad.

⁴⁰ **Consejo Nacional para la Atención de las Personas con Discapacidad.** www.conadi.com.gt. (Consultado: 19 de junio de 2016).

- e. A través del Consejo nacional para la atención de las personas con discapacidad se crea la política nacional en discapacidad la cual implementará, ejecutará, monitoreará y evaluará con el objetivo de: crear oportunidades de integración y participación en la sociedad guatemalteca para las personas con discapacidad.
- f. “La Defensoría de las Personas con Discapacidad es una de las nueve Defensorías con las que cuenta la Procuraduría de los Derechos Humanos de Guatemala. Fue creada en el año 2003 y se dedica a la tutela y defensa de los derechos de las personas con algún tipo de discapacidad”.⁴¹

Es decir que se resguarda el derecho de las personas con discapacidad desde varios ámbitos y enfoques considerados necesarios para brindar condiciones adecuadas de vida para estas personas.

3.7. Acuerdos internacionales por Guatemala en protección a personas con discapacidad

El Estado vela porque todos sus habitantes sean tratados con la misma libertad e igualdad por lo tanto ha ratificado acuerdos internacionales que coadyuvan al cumplimiento de la legislación guatemalteca, a continuación puntualizaremos los siguientes:

⁴¹ Procuraduría de los derechos humanos. www.pdh.com.gt. (Consultado: 20 de junio de 2016).

a. **Programa de Acción Mundial para las Personas Con Discapacidad, Organización de las Naciones Unidas (1982)**

“El propósito del Programa de Acción Mundial para las personas con Discapacidad es promover las medidas eficaces para la prevención de la discapacidad y para la rehabilitación y la realización de los objetivos de igualdad y de plena participación de las personas con discapacidad en la vida social y en el desarrollo. Esto significa oportunidades iguales a las de toda la población y una participación equitativa en el mejoramiento de las condiciones de vida resultante del desarrollo social y económico”⁴².

Estos principios deben aplicarse con el mismo alcance y la misma urgencia en todos los países, independientemente de su nivel de desarrollo.

b. **Normas Uniformes Sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas (1993)**

“La finalidad de estas normas es garantizar que niñas y niños, mujeres y hombres con discapacidad, en su calidad de ciudadanos de sus respectivas sociedades, puedan tener los mismos derechos y obligaciones que los demás. En todas las sociedades del mundo hay todavía obstáculos que impiden que las personas con

⁴² Guerrero, Carmen. **Acuerdos internacionales sobre discapacidad.**
<http://190.104.117.163/a2015/julio/ridavs/contenido/ponencias/Carmen%20Lucia%20Guerrero/Legislacion%20Internacional.pdf>. (Consultado: 21 de junio de 2016).

⁴² **Ibid.**

discapacidad ejerzan sus derechos y libertades y dificultan su plena anticipación en las actividades de sus respectivas sociedades”.⁴³

Es responsabilidad de los Estados adoptar medidas adecuadas para eliminar esos obstáculos. Las personas con discapacidad y las organizaciones que las representan deben desempeñar una función activa como copartícipes en ese proceso.

c. Declaración de Salamanca (1994)

“Todos los niños de ambos sexos tienen un derecho fundamental a la educación y debe dárseles la oportunidad de alcanzar y mantener un nivel aceptable de conocimientos. Cada niño tiene características, intereses, capacidades y necesidades de aprendizaje que les son propios. Los sistemas educativos deben ser diseñados y los programas aplicados de modo que tengan en cuenta toda la gama de esas diferentes características y necesidades”.⁴⁴

Las personas con necesidades educativas especiales deben tener acceso a las escuelas ordinarias, que deberán integrarlos en una pedagogía centrada en el niño, capaz de satisfacer esas necesidades.

⁴³

Ibid.

⁴⁴

Guerrero, Carmen. **Ob. Cit.**

d. **Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Contra las Personas con Discapacidad (1999)**

“Tiene como finalidad propiciar la plena integración en la sociedad. Trabajar prioritariamente en las siguientes áreas: a) La prevención de todas las formas de discapacidad; b) La detección temprana e intervención, tratamiento, rehabilitación, educación, formación ocupacional y el suministro de servicios globales para asegurar un nivel óptimo de independencia y de calidad de vida para las personas con discapacidad; y c) La sensibilización de la población, a través de campañas de educación encaminadas a eliminar prejuicios, estereotipos y otras actitudes que atentan contra el derecho de las personas a ser iguales, propiciando de esta forma el respeto y la convivencia con las personas con discapacidad”⁴⁵

Este instrumento constituye una de las herramientas más importantes en este tema así como el objetivo para el cual ha sido creado, provocando en que la población discapacitada se encuentre ante la posibilidad de desarrollarse total y plenamente en la sociedad en forma normal.

e. **Educación para Todos (Dakar 2000) UNESCO**

“Su fin primordial es extender y mejorar la protección y educación de la primera infancia, especialmente para los niños más vulnerables y desfavorecidos. Porque

⁴⁵ Ibid.



antes del año 2015 todos los niños que se encuentran en situaciones difíciles y los pertenecientes a minorías étnicas, tengan acceso a una enseñanza primaria gratuita y obligatoria de buena calidad y la terminen”.⁴⁶

Que sean atendidas las necesidades de aprendizaje de todos los jóvenes y adultos mediante un acceso equitativo a un aprendizaje adecuado y programas de preparación para la vida activa.

f. Programa de Acción para el Decenio de las Américas: Por los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad (2006-2016)

Reiterando la constante necesidad de promover el derecho de las personas con discapacidad de participar plenamente en la vida social y en el desarrollo de sus sociedades, de disfrutar de condiciones de vida, en pie de igualdad con los demás, así como de la mejora de estas condiciones como resultado del desarrollo económico y social, respetando sus necesidades especiales”.⁴⁷

Este tipo de programas han sido creados con la finalidad que los estados del área conjuntamente reunidos y organizados logren dejar por escrito las modificaciones y reformas anuales creadas en relación a esta temática en base a las estadísticas que muestran las necesidades más urgentes.

⁴⁶ **Ibid.**

⁴⁷ **Ibid.**



g. Tratado de Marrakech

Es un instrumento de derechos humanos aprobado por la Asamblea General de la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual -OMPI-, para garantizar el acceso de la población con discapacidad a la bibliografía mundial en todos los formatos accesibles, la cual fue firmada por el gobierno de Guatemala el pasado 2 de junio de 2014 y solo se espera que sea ratificado por el Congreso de la Republica.

Siendo la educación uno de los factores más importantes de normar con la finalidad de que no se presente ningún impedimento para que los incapacitados puedan recibir la atención académica que se merece y la cual sea creada para dar certeza en el cumplimiento de acceso gratuito a la educación.



CAPÍTULO IV

4. Realidad que viven las personas con discapacidad, con relación al sistema de transporte público urbano, transurbano, en el municipio de Guatemala

Los habitantes de la República de Guatemala que sufren de alguna discapacidad, es decir que no pueden ejercer plenamente todos sus movimientos motrices o bien ven limitados los mismos a alguna prótesis u objeto del cual se valen para poderlos llevarlos a cabo, muchas veces se ven con el grave problema de que al querer abordar una unidad de transporte público colectivo, no cuentan con las vías necesarias e idóneas por lo cual es frustrante causándoles un agravio bastante fuerte.

Lo que hace necesario crear una reglamentación específica que pueda desarrollar las normas jurídicas tanto constitucionales como ordinarias que protegen en todo ámbito a las personas con discapacidad.

4.1. Causas de la necesidad de la inclusión de vías de acceso para el ingreso de usuarios con discapacidad, así como para el abordaje y uso del Transurbano

Las principales causas por las cuales se debe de dar la inclusión plena de vías de acceso al transporte público para personas con discapacidad, descansa en dos enfoques: uno de hecho o fáctico, y uno legal o de derecho.

El primero de ellos, es decir el enfoque fáctico o de hecho, descansa en las circunstancias propias de la persona y del ser humano, bajo los principios de la equidad e igualdad, en una sociedad debidamente organizada como Guatemala, se debe garantizar que todas las personas sin distinción de su condición, tengan un acceso no sólo al transporte público colectivo, sino en todos los ámbitos sociales, que permitan que la persona pueda desenvolverse como tal.

Nadie está exento de padecer en algún momento de una discapacidad temporal o permanente, ya que ésta condición no es únicamente congénita sino que muchas veces es adquirida, además la igualdad es un principio natural y social para el correcto vivir.

El segundo enfoque es el de mayor relevancia desde la perspectiva de este estudio, ya que el mismo pertenece a las ciencias jurídicas y sociales. Este versa esencialmente en el sustento jurídico que tiene la inclusión de las personas que padecen de alguna discapacidad y el acceso al transporte público.

En primer término se hace notar el carácter constitucional de dicho derecho, puesto que el Artículo 53 de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece: “El Estado garantiza la protección de los minusválidos y personas que adolecen de limitaciones físicas, psíquicas o sensoriales.” Lo cual ilustra la base constitucional sobre la cual descansa esta garantía de carácter especial para las personas con discapacidad.



Además existe una serie de tratados internacionales que refrendan la protección a las personas con discapacidad, de ahí esa necesidad que existe en la inclusión a todo tipo de derecho para estas personas. Entre estos preceptos legales se encuentran la Conferencia Internacional de Derechos Humanos, en la Proclamación de Teherán para las personas que tengan algún grado de discapacidad, y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo.

De forma ordinaria, existe el Decreto 135-96 del Congreso de la República de Guatemala, como ley especializada en dicha materia, Ley de Atención a las Personas con Discapacidad, la cual hace mención específica en este aspecto en los siguientes artículos:

“Artículo 56. La Municipalidad y la Dirección General de Tránsito deberán colocar en los pasos peatonales, con los requisitos técnicos necesarios; rampas, pasamanos, señalizaciones visuales, auditivas y táctiles, con el fin de garantizar que sean utilizados, sin riesgo alguno, por las personas con discapacidad.”

“Artículo 59. Para garantizar el acceso, la locomoción y seguridad en el transporte público, deberán adoptarse medidas técnicas conducentes a las necesidades de las personas con discapacidad; asimismo se acondicionarán los sistemas de señalización y orientación del espacio físico. Los medios de transporte público deberán ser totalmente accesibles y adecuados a las necesidades de todas las personas.”

“Artículo 60. Las terminales y estaciones o parques de los medios de transporte colectivo deberán contar con las facilidades requeridas para el ingreso de usuarios con discapacidad, asimismo como para el abordaje y uso del medio de transporte.”

Con las normas jurídicas ordinarias antes descritas, se puede indicar, señalar y hacer notar la necesidad que existe de que las personas con discapacidad gocen de instalaciones y de unidades del transporte colectivo urbano que responda a las características propias y especiales de estas, lo que a su vez configuran las causas de este derecho, tanto de hecho como jurídicamente.

4.2. Situación actual de las condiciones del uso del transurbano para personas con discapacidad

El transurbano al momento de su creación debía responder a las necesidades de accesibilidad de todos los ciudadanos de la República de Guatemala, independientemente de las condiciones que estos tuviesen, es decir fueren personas convencionales o bien con capacidades diferentes.

Estas últimas son uno de los aspectos fundamentales sobre los cuales versa la presente investigación, y que al final constituyen un segmento de la población que goza de una protección legal especial a razón de sus condiciones. El transurbano actualmente, ha integrado a su sistema unidades para que a las personas con discapacidad se les facilite el acceso a las mismas, empero no se ha incorporado un

gran número de unidades y en cuanto a la forma en que estas deben ser abordadas se ilustra únicamente lo siguiente:

“¿Cómo abordar el Autobús, si me movilizo en silla de ruedas?

Paso 1. Espera al autobús en la parada de buses autorizada.

Paso 2. Hacer llegar la tarjeta al validador.

Paso 3. Ingresan por la puerta autorizada (puerta especial con rampa).

Paso 4. Cuando el autobús pare, en la parada de buses en la cual desea bajar, debe de hacerlo por la misma puerta autorizada”⁴⁸.

Es decir que nuevamente se percibe que toda vez que existe una carencia reglamentaria que regule la prestación del servicio transurbano, genera que existan varios vacíos en cuanto al mismo, siendo siempre las personas más desprotegidos las que más sufren de dichos agravios, en este caso en específico las personas con discapacidad.

Esto se puede ilustrar a través del conflicto que ha surgido entre CONADI y la empresa -SIGA - transurbano que es la encargada de la prestación de dicho sistema: “Marta de Acajabón, coordinadora de la Comisión de Acceso a Espacios Físicos del Conadi, dijo que desde el 2009 se solicitó a la empresa que facilite el acceso a las personas con discapacidad a los buses. Acajabón aseguró que la empresa –Siga- prometió habilitar el 10 por ciento de las unidades —unos 350 autobuses— pero no cumplió. La falta de

⁴⁸ <http://www.transurbano.com.gt/transurbano/content/silla-de-ruedas> (Consulta: 05 de julio de 2016)

acceso a los buses del transurbano causa que las personas con discapacidad se desplacen sobre las calles, por lo que algunas han sido atropelladas, afirmó Acajabón. La coordinadora agregó que el Ministerio de Desarrollo Social otorga a Siga Q20 millones como subsidio —además del que reciben de la cartera de Comunicaciones—, para atender a las personas de la tercera edad, pero destacó que como parte de este grupo hay muchos con discapacidad. Otto Mazariegos, director del Conadi, afirmó que Siga no cumple con las normas de accesibilidad universales y que el Estado de Guatemala viola el artículo 9 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas, de que se debe asegurar el acceso en igualdad de condiciones para todos los ciudadanos⁴⁹.

Lo anterior demuestra esa condición actual en la cual se encuentran las vías de acceso para personas con discapacidad a las unidades de transurbano, las cuales si bien es cierto han implementado dichas características propias en un número determinado de unidades, ello no es suficiente para cumplir con la protección plena y atención debida que requieren las personas discapacitadas para poder abordar un bus y dirigirse a sus destinos.

Lo anterior es refrendado por la Procuraduría de los Derechos Humanos, quien desplegó una supervisión en cuanto a la accesibilidad para personas con discapacidad a las unidades de transurbano, y de dicha supervisión se hace notar que:

⁴⁹ <http://www.prensalibre.com/noticias/comunitario/conadi-discapacidad-buses-del-transurbano-denuncia-inaccesibilidad-0-1163283754> (Consulta: 10 de julio de 2016)



“Con la finalidad de verificar la accesibilidad en el abordaje de las personas con discapacidad que hacen uso del transporte público, delegados de la institución del Procurador de los Derechos Humanos efectuaron un monitoreo al servicio que brinda el Transurbano. La defensora, Ana Ruth Mérida Vásquez, manifestó que al momento de la supervisión, ella y su personal tuvieron un inconveniente, ya que cuando llegaron a las oficinas centrales del Transurbano, Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses (SIGA), agentes de seguridad de esa entidad no les permitieron el ingreso, argumentando que las personas con las que ellas deseaban entrevistarse no se encontraban laborando en ese momento, incluso cuando se les solicitó hablar con las secretarias, también dijeron que no estaban en el lugar”⁵⁰.

“Sin embargo y pese a lo sucedido, se llevó a cabo el monitoreo en las paradas del transporte en mención ubicadas en la 3^a. y 4^a. avenidas de la zona 1, en donde se detectó que a las personas con niños que abordan dichas unidades se les hace bastante difícil su ingreso en las mismas debido a la ubicación del molinete, así también a las personas mayores. Respecto de quienes presentaban alguna discapacidad, varios de los entrevistados expresaron que para quienes utilizan silla de ruedas es casi imposible su abordaje, tanto así que en ocasiones los mismos pilotos y usuarios los apoyan cargándolos y subiéndolos por la parte de atrás, lo cual, indicó, atenta contra la dignidad de cualquier persona y es por eso la insistencia de velar por la accesibilidad de

⁵⁰ <http://www.pdh.org.gt/noticias/noticias-destacadas/item/3803-verifican-accesibilidad-para-personas-con-discapacidad-en-transurbano.html#.V5APx9ThDDc> (Consulta: 18 de julio de 2016)

los buses. En relación con el estado físico de las paradas, la funcionaria dijo que las aceras tienen bastantes agujeros, lo cual también violenta el derecho humano de las personas con discapacidad para transitar libremente”⁵¹.

4.3. Consecuencias actuales de la no inclusión de vías de acceso para el ingreso de usuarios con discapacidad, así como para el abordaje y uso del transurbano

Las consecuencias que ha generado la falta de inclusión de vías de acceso para el ingreso de usuarios con alguna discapacidad a las unidades del sistema transurbano, no sólo genera legalmente el incumplimiento de normas jurídicas como las antes citadas, sino que además crea efectos negativos en los usuarios que padecen de una discapacidad.

Generales en el sentido que los obliga muchas veces a contratar un servicio más especializado como lo son los servicios de taxi, lo que va en detrimento de su economía personal, puesto que si los mismos pretenden utilizar el transporte público es porque no cuentan con los medios patrimoniales suficientes para otro tipo de servicio.

Y de manera particular, las personas con discapacidad que no pueden abordar debidamente los buses de transporte colectivo urbano, se ven afectadas en virtud que corren el riesgo de sufrir un accidente por no tener un adecuado sistema que facilite el

⁵¹ *Ibíd.*



ingreso a dichas unidades por lo que ponen en riesgo su integridad física, ello en cuanto a lo físico, en cuanto a lo patrimonial, el constante desgaste al que están sometidos las prótesis de los cuales se valen las personas con discapacidad, podemos mencionar como ejemplos, sillas de ruedas, bastones y muletas entre otros.

4.4. Propuesta de inclusión de la obligación de crear vías de acceso para el ingreso de usuarios con discapacidad, así como para el abordaje y uso del transurbano

Para la solución a la problemática sobre la cual ha versado el desarrollo del presente trabajo de investigación y el cual se traduce en esa falta de vías de acceso pleno para el ingreso a las unidades del transporte público colectivo transurbano de usuarios con discapacidad, se propone las siguientes medidas:

4.4.1. Creación específica de una norma reglamentaria que regule la prestación del sistema de transurbano

Es decir que a través de la creación de una norma jurídica de carácter reglamentario que desarrolle tanto el derecho constitucional como ordinario de protección a personas con discapacidad, va a existir un fundamento legal específico que sirva como base para regular, reclamar y sustentar todo tipo de actividad relacionada al servicio.



4.4.2. Establecer sanciones por el incumplimiento en cuanto al servicio relacionado para las personas con discapacidad

En aspectos del trabajo de investigación antes relacionado, se hizo mención a una nota en la cual se presentaba una denuncia de carácter penal en contra de la entidad -SIGA-Transurbano por parte del CONADI, lo cual ilustra a todas luces que existe ese vacío legal en cuanto a sanciones ordinarias o reglamentarias por el incumplimiento del servicio de transporte público colectivo para personas con discapacidad. Lo cual expone dicho vacío legal que la naturaleza del proceso penal es ser la última rama del derecho en la cual se debe judicializar un asunto.

Esto se vería solucionado con la creación de sanciones específicas tanto en la reglamentación al transurbano como una de las soluciones planteadas anteriormente en la presente investigación, sino también pudiendo establecer las mismas en la propia Ley de Atención a las Personas con Discapacidad, creando dichas sanciones tanto de carácter pecuniario, como administrativo y penal.

Lo anteriormente propuesto, crearía ese contexto social y jurídico, para que las personas que sufran de discapacidad, puedan tener ese acceso preciso a las unidades de transporte público colectivo urbano, teniendo al mismo tiempo las herramientas legales para denunciar y poder promover sanciones a las entidades que presten los mismos, sí estas no cumplen con las garantías mínimas para llevar a cabo estos servicios al público.

4.5. Instituciones obligadas a crear y velar por las correctas vías de acceso para personas con discapacidad en el transporte público urbano, transurbano

Entre las instituciones que tienen como objetivo velar porque las personas con discapacidad tengan pleno acceso a las unidades de transporte público colectivo, sistema siga - transurbano, se encuentran las siguientes:

4.5.1. Entidad del Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses - SIGA -

En primer término se debe de hacer mención de la propia entidad que preste el sistema de transporte público colectivo en la Ciudad de Guatemala, que es la entidad –SIGA-, puesto que la misma al ser la encargada de dicho servicio, debe tener en cuenta como un todo, a cada uno de los habitantes de la Ciudad de Guatemala, y tener pleno conocimiento que existe una diversidad en todos sentido, y que la discapacidad no es una excepción.

Es decir que sobre dicha entidad pesa esa obligación de tener consideración de las personas que tengan limitantes en cuanto a su movilidad, ya que al ser la prestadora de un servicio de eminente carácter público, debe responder a las necesidades de los ciudadanos, tomando las medidas necesarias para ello, no existiendo justificación alguna para poder evitar dicho aspecto. Pero este tema se ha hecho ver con



anterioridad que deviene de la carencia de un reglamento específico para dicha circunstancias.

4.5.2. Consejo Nacional para la Atención de las Personas con Discapacidad

Esta entidad es de suma importancia puesto que es el ente encargado de velar de manera específica por los derechos y garantías de las personas con discapacidad. El Consejo Nacional para la Atención de las Personas con Discapacidad, nace por medio del Decreto 135-96 del Congreso de la República de Guatemala, ello con atención a que exista una entidad que cumpla con dicho cuerpo legal.

El decreto antes mencionado, indica “Artículo 22. Se crea el Consejo Nacional para la Atención de las Personas con Discapacidad, como entidad autónoma, con personalidad jurídica y patrimonio propio y con carácter coordinador, asesor e impulsor de políticas generales en materia de discapacidad. Su conformación orgánica, su funcionamiento y ámbito de acción estarán definidos en el reglamento de la presente ley. El Consejo Nacional tendrá plena capacidad para adquirir derechos y obligaciones, para lo cual elegirá entre sus miembros, a su Junta Directiva, para un período de dos años.”

Las funciones principales de dicha entidad, están reguladas en el Artículo 23 de dicha ley, y el mismo establece: “El Consejo Nacional para la Atención de las Personas con Discapacidad tendrá las funciones siguientes:

- a) Diseñar las políticas generales de atención integral, que aseguren el efectivo cumplimiento de los derechos y obligaciones de las personas con discapacidad.
- b) Cumplir y procurar porque se cumplan las normas de la presente ley.”

4.5.3. Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano

Esta entidad que ya se ha abordado previamente en el presente trabajo de investigación, se hace mención únicamente en el sentido que también es encargada de fiscalización en el cumplimiento de las actividades propias del sistema de transporte público colectivo. Estableciendo en el Artículo 3 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, Acuerdo COM-42-2009, que esta “Es la dependencia creada por la Junta Directiva de la Empresa Municipal de Transporte de la Ciudad de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana -EMT-, encargada de controlar, supervisar, administrar, planificar y fiscalizar los servicios contemplados en el sistema integrado de transporte en el Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana.”

4.5.4. Defensoría de los Usuarios del Transporte Público de la Procuraduría de los Derechos Humanos

De igual manera que la anterior, esta entidad ya había sido mencionada en el presente trabajo, y se puede afirmar que esta toda vez que tiene por objeto fiscalizar a las

entidades responsables de velar de forma integral por los derechos de los usuarios del transporte público urbano en la Ciudad de Guatemala, la hace ser un ente con protagonismo en ese sector, puesto que debe de cumplir con ese mandato legal para que todos los ciudadanos puedan acceder a las unidades de transporte.

4.5.5. Municipalidad de Guatemala

No se debe olvidar mencionar que la Municipalidad de Guatemala debe de proyectarse como una institución encargada de la protección de los usuarios del transporte colectivo urbano. Si bien es cierto que esta entidad promulga su propia prestación de dicho servicio como lo es el transmetro, esto no constituye una justificación para no poner atención al sistema transurbano, puesto que al final, la Municipalidad de Guatemala no es una empresa privada que lucre a través del sistema, sino debe de actuar conjuntamente con las demás personas jurídicas para cumplir con su finalidad de carácter público y prestar en todo sentido y sector un transporte colectivo urbano digno.

4.6. Efectos positivos y resultados de la inclusión legal

Los efectos positivos y resultados que se tendrían de contar con la inclusión legal de la reglamentación específica del sistema transurbano, constituirían:

1. La existencia de un cuerpo legal reglamentario que constituye la base jurídica para el funcionamiento y prestación del sistema de transporte público colectivo urbano,



-SIGA- transurbano, lo cual cubriría el vacío legal existente actualmente y además se consagraría el principio de legalidad y el estado de derecho.

2. La emisión de sanciones por el incumplimiento en la prestación del servicio por discapacidad, creará una cultura de prevención y denuncia que hará que la prestación del servicio sea plena y constante sin necesidad de hacer constantes requerimientos en ese aspecto.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Las personas con discapacidad necesitan realizar actividades diarias inherentes al ser humano como comer, dormir, alimentarse siendo también el moverse o desplazarse de un lugar a otro, una más de esas actividades en donde el transporte público tiene un papel muy importante. El transporte público en Guatemala como en cualquier otro país se ha ido transformando y diversificando a través de las diferentes etapas históricas, hasta llegar al estado en el que se encuentra actualmente, con características más tecnológicas. Se han desarrollado sistemas de transporte como lo es el transurbano, desarrollado con la finalidad de brindar mayor seguridad y certeza al momento de abordar y abandonar el bus. En el presente análisis se tomó de enfoque el transurbano como sistema de medio de transporte en el departamento de Guatemala y las condiciones actuales en las vías de acceso en cuanto al abordaje de usuarios con discapacidad y el uso del mismo, procediéndose después de la realización del estudio a concluir en que efectivamente el transurbano es un sistema de transporte moderno, útil y con mayor tecnología siendo posible brindar un mejor servicio a los usuarios. Sin embargo se ha podido determinar que para las personas con discapacidad resulta poco accesible abordar un medio de transporte de este tipo ya que no se encuentra con las condiciones físicas adecuadas, ni con el espacio para que pueda ser utilizado por cualquier persona. Esta situación influye en que las personas con discapacidad puedan moverse adecuadamente, estando la Municipalidad de Guatemala así como las demás instituciones encargadas del transporte público, obligadas a velar porque esta situación cambie y ofrezca un servicio más equitativo para los usuarios con discapacidad.





BIBLIOGRAFÍA

- AGUADO, Antonio. **Historia de las deficiencias**. Editorial Fundación Once. España, 1993.
- Clasificación de tipos de discapacidad. <http://www.a de tipo de discapacidad.pdf>. (Consultado: 16 de junio de 2016).
- Consejo Nacional para la Atención de las Personas con Discapacidad. www.conadi.com.gt. (Consultado: 12 de junio de 2016).
- Defensoría de los Usuarios de Transporte <http://www.pdh.org.gt/defensor>. (Consultado: 20 de mayo de 2016).
- Dirección General de Transportes. <http://www.dgt.gob.gt/DHiDGT.pdf>. (Consultado: 10 de abril de 2016).
- Discapacidad a nivel mundial. http://www.conadis.gov.ar/doc_publicar/inform/Inf.pdf. (Consultado: 15 de junio de 2016).
- El reto de viajar en bus**. <http://lahora.gt/viajar-en-bus-se-convierte-en-una-experiencia-de-inseguridad-y-estres/>. (Consultado: 19 de mayo de 2016).
- GARCIA Carlos. Clasificación de la discapacidad. <http://www.um.es/discatif/METODOLOGIA.pdf>. (Consultado: 16 de junio de 2016).
- GARRIDO, Rodrigo Héctor. Modelación de sistemas de distribución de carga. Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile, 2001.
- GUERRERO, Carmen. **Acuerdos internacionales sobre discapacidad**. <http://190.104.117.163/a2015/julio/ridavs/contenido/ponencias/Carmen%20Lucia%20Guerrero/Legislacion%20Internacional.pdf>. (Consultado: 15 de junio de 2016).
- GONZÁLEZ PAZ, José. **Los transportes**. Editorial Salvat. Barcelona, España, 1973.
- INZÚA, Víctor. **Una conciencia histórica y la discapacidad**. Editorial Nuevo Mundo. España, 2001.
- IZQUIERDO, Juan. **Las máquinas de viajar**. Vol. II. Editorial Debate. España, 1994.
- Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. <http://www.civ.gob.gt/web/guest/71>. (Consultado: 11 de abril de 2016).

Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe. **Desarrollo del transporte público urbano en América Latina y el Caribe.** Santiago de Chile. 1994.

Organización Mundial de la Salud. **Discapacidad.**
<http://www.who.int/topics/disabilities/es/>. (Consultado: 15 de junio de 2016).

Posible nuevo escenario competitivo del ferrocarril de alta velocidad: las compañías aéreas de bajo coste.
<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/6369/05.pdf?sequence=6&isAllowed=y>. (Consultado: 01 de abril de 2016).

PRENSA LIBRE. <http://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/matan-a-piloto-de-transurbano-en-la-zona-21>. (Consulta: 19 de mayo de 2016).

PRENSA LIBRE. <http://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/video---mujeres-disparan-a-piloto-de-transurbano>. (Consultado: 19 de mayo de 2016).

PRENSA LIBRE. <http://www.prensalibre.com/guatemala/comunitario/disparan-contra-transurbano-en-la-zona-18>. (Consultado 19 de mayo de 2016).

PRENSA LIBRE. <http://www.prensalibre.com/noticias/comunitario/conadi-discapacidad-buses-del-transurbano-denuncia-inaccesibilidad-0-1163283754>. (Consulta: 10 de julio de 2016).

PRENSA LIBRE. <http://www.pdh.org.gt/noticias/noticias-destacadas/item/3803-verifican-accesibilidad-para-personas-con-discapacidad-en-transurbano.html#.V5APx9ThDDc>. (Consultado: 18 de julio de 2016).

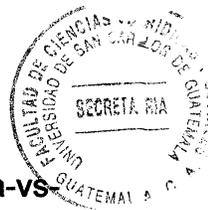
Procuraduría de los Derechos Humanos. www.pdh.com.gt. (Consultado: 15 de abril de 2016).

Proyecto de transurbano. <http://www.republica.gt.com/politica/proyecto-de-transurbano-en-la-mira-de-las-autoridades/>. (Consultado: 12 de mayo de 2016).

REES, Emilio. **Las revoluciones industriales.** Editorial Artiaga. Chile, Santiago de Chile 1976.

Revista de las Naciones Unidas. **El derecho a una vida normal: Ayuda internacional en la rehabilitación de personas con defectos físicos.** Revista de las Naciones Unidas. N.e. 1956.

Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses <https://Sistema Integrado>. (Consultado: 08 de mayo de 2016).



Taxis en Guatemala. <http://www.checkertaxigt.com/taxis-rotativos-en-guatemala-vs-taxis-estacionarios/>. (Consultado: 13 de abril de 2016).

THOMPSON, LOUIS. *Industria y poder.* Editorial Alud. España. 1973.

Transmetro. [https://es.wikipedia.org/wiki/Transmetro_\(Guatemala\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Transmetro_(Guatemala)). (Consultado: 11 de junio de 2016).

Transporte de Tres ruedas. <http://www.mototaxis.guatemala.gt.com/>. (Consultado: 13 de abril de 2016).

Transurbano. <http://www.transurbano.com.gt/transurbano/content/silla-de-ruedas>. (Consultado: 05 de julio de 2016).

Transurbano. <https://es.wikipedia.org/wiki/Transurbano>. (Consultado: 11 de abril de 2016).

Universidad de San Carlos de Guatemala, Dirección General de Investigación. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: hacia una solución integral.** <http://digi.usac.edu.gt/bvirtual/informes/puiaF-2001-088.pdf>. (Consultado: 12 de junio de 2016. Guatemala, 2001).

Legislación:

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

Ley para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Transporte Público de Pasajeros. Decreto número 21-2010 del Congreso de la República de Guatemala.

Acuerdo Gubernativo 103-2009 del Congreso de la República en Consejo de Ministros.

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