

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

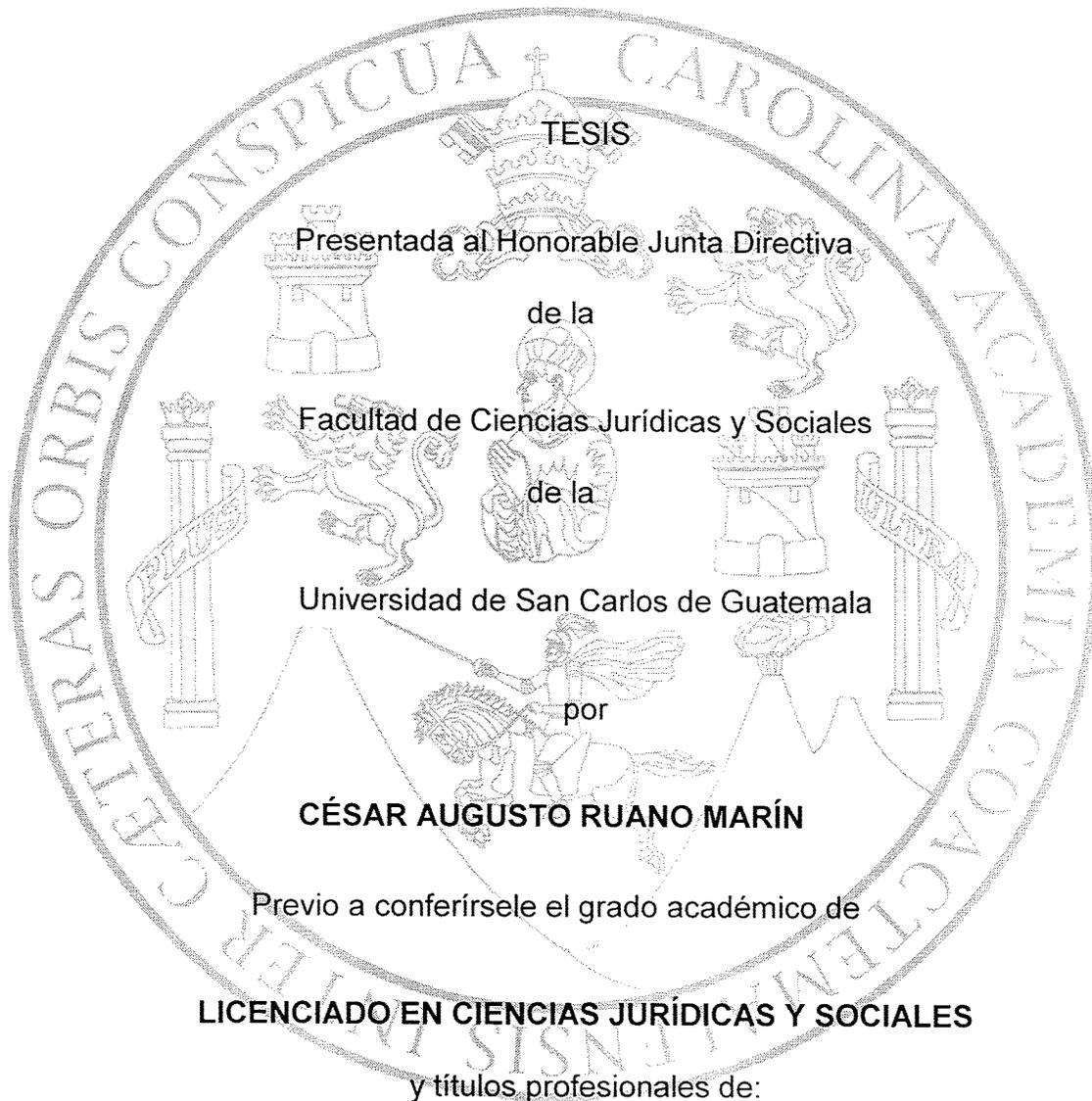
**DELITOS COMETIDOS POR PILOTOS DE LA APLICACIÓN UBER, DEBEN
TRATARSE CON AGRAVANTES POR VULNERAR LA BUENA FE AL UTILIZAR UN
SERVICIO DE TRANSPORTE SEGURO E INVESTIGADO**

CÉSAR AUGUSTO RUANO MARÍN

GUATEMALA, MAYO DE 2019

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

**DELITOS COMETIDOS POR PILOTOS DE LA APLICACIÓN UBER, DEBEN
TRATARSE CON AGRAVANTES POR VULNERAR LA BUENA FE AL UTILIZAR UN
SERVICIO DE TRANSPORTE SEGURO E INVESTIGADO**



TESIS

Presentada al Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

CÉSAR AUGUSTO RUANO MARÍN

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y títulos profesionales de:

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, mayo de 2019

**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:	Licda.	Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL II:	Lic.	Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL III:	Lic.	Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br.	Denis Ernesto Velásquez González
VOCAL V:	Br.	Abidán Carías Palencia
SECRETARIO:	Lic.	Fernando Antonio Chacón Urizar

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

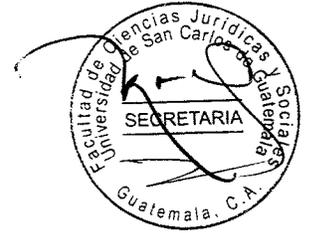
Primera Fase:

Presidenta:	Msc.	Maida Elizabeth López Ochoa
Vocal:	Licda.	María de Jesús Pérez Guzmán
Secretario:	Lic.	Ery Fernando Bámaca

Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Marvin Omar Castillo García
Vocal:	Lic.	Edward Rosalío Gómez García
Secretario:	Lic.	Rudy Genaro Cotón Canastuj

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



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala, 30 de julio de 2018.

Atentamente pase al (a) Profesional, ERICK ISRAEL DE LEÓN ROJAS, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante CÉSAR AUGUSTO RUANO MARÍN, con carné 201014974, intitulado DELITOS COMETIDOS POR PILOTOS DE LA APLICACIÓN UBER, DEBEN TRATARSE CON AGRAVANTES POR VULNERAR LA BUENA FE AL UTILIZAR UN SERVICIO DE TRANSPORTE SEGURO E INVESTIGADO.

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.

LIC. ROBERTO FREDY ORELLANA MARTÍNEZ
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción

16, 08, 2019

Lic. Erick Israel de León Rojas
 ABOGADO Y NOTARIO
 Asesor(a)
 (Firma y Sello)





La redacción utilizada por el estudiante, es la correcta; apegándose a los requisitos de las normas mínimas establecidas en el Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, y del Examen General Público.

La contribución científica de las ciencias sociales, son las normas, principios, fuentes y doctrinas; en donde el bachiller hace sus propias aportaciones, para comprobar y llegar a cumplir con los objetivos planteados. La conclusión discursiva, resume los resultados obtenidos y sugerencias; en la cual se da la importancia del estudio sobre algo tan valioso como lo es la solución al problema; dándole la consideración que amerita al ser estudiada, haciendo notar la necesidad de que se controle el problema señalado. La bibliografía consultada se extrajo de fuentes de autores nacionales e internacionales, así como páginas del internet.

En síntesis, el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a las exigencias científicas y técnicas que se deben cumplir, de conformidad con la normativa respectiva; la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, la conclusión discursiva, bibliografía utilizada son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación.

Indico que, no me une parentesco alguno con el bachiller César Augusto Ruano Marín. En tal virtud emito DICTAMEN FAVORABLE al referido trabajo de tesis, a efecto de que continúe con el trámite respectivo, ya que el estudio desarrollado cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis y de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

Atentamente,



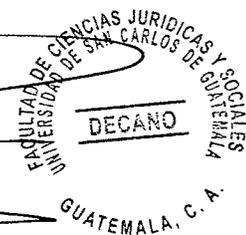
Lic. Erick Israel de León Rojas
ABOGADO Y NOTARIO
Lic. Erick Israel de León Rojas
Colegiado No. 9,155



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 09 de abril de 2019.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante CÉSAR AUGUSTO RUANO MARÍN, titulado DELITOS COMETIDOS POR PILOTOS DE LA APLICACIÓN UBER, DEBEN TRATARSE CON AGRAVANTES POR VULNERAR LA BUENA FE AL UTILIZAR UN SERVICIO DE TRANSPORTE SEGURO E INVESTIGADO. 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/JP.





DEDICATORIA

- A DIOS:** Por ser ese papá perfecto que un día puso este proyecto delante de mi y me proporcionó todos los medios necesarios para el día de hoy alcanzar mi meta.
- A MI ESPOSA E HIJO:** Brenda Yamina y Pablo Saúl, Por ser la fuente de donde emana todo mi amor y toda mi inspiración para ser día con día una mejor persona y ahora un mejor Profesional. Los Amo.
- A MI PADRE:** Elisandro Antonio Quien me ha formado siempre desde la perspectiva de la lucha incansable por alcanzar todo aquello que deseo ser y hacer, con disciplina y constancia, siendo siempre mi ejemplo con sus actos.
- A MI MADRE:** Brenda Lisset por ser también mi inspiración para alegrarte con cada una de mis metas alcanzadas, y mi mas grande amor.
- A MIS HERMANAS:** Sara José y María de los Ángeles, por ser parte integral de mi vida, para servir como una guía y que el día de mañana sean aun mejor que yo. Las Amo.
- A MIS BIS ABUELOS:** Mamá Tere y Papá Chepe por haber guiado mis pasos con un amor puro en mis primeros años de vida, inculcándome valores que hoy rigen mi comportamiento en la vida, los amo y hasta el cielo



envío este logro para ustedes.

A MIS ABUELOS:

Judith y especialmente a Amado (mi Pello) hombre sabio de quien espero poder imitar esa prudente forma de vivir, para ti mi pello este logro hasta el cielo, te amo viejo.

A MIS PADRINOS:

Marco Antonio y Sofía por cumplir ese rol de padrinos con amor y dedicación y contribuir con mi formación y educación en mis primeros años, un agradecimiento especial con amor para ustedes.

A MIS PADRINOS:

Marco Antonio y Sofía por cumplir ese rol de padrinos con amor y dedicación y contribuir con mi formación y educación en mis primeros años, un agradecimiento especial con amor para ustedes.

A MIS SUEGROS Y CUÑADOS: Roderico y Marleni, Luis y Maico, por su cariño y compartir conmigo la inmensa alegría de este triunfo.

**A MIS HERMANOS
ESCOGIDOS:**

Héctor, Alejandro, Daniel, Jackeline, Freddy y Alejandro por estar siempre conmigo a lo largo de este camino y otros de la vida, por todos esos sueños que compartimos y que juntos vamos alcanzando de la mano de Dios.

A MIS AMIGOS DE BATALLA: Paty, Claudia, Oscar, Edwin, por compartir este arduo camino y dejar esa marca de tantos recuerdos que quedaran por siempre en nuestras memorias, y la certeza que estaremos siempre juntos en los momentos mas importantes que están por venir.



A MIS JEFES:

Licenciada Militza Rodríguez y Erick de León, por su valioso apoyo cuando mas lo necesité, sin duda fue un factor determinante en este logro.

A LA FACULTAD:

De Ciencias Jurídicas y Sociales, por abrirme sus puertas y permitirme iniciar los conocimientos, aptitud, carácter y valores para actuar con apego a la ética y a la moral profesional.

A LA UNIVERSIDAD:

De San Carlos de Guatemala; por ser esa institución que inculca en nosotros los profesionales, en primera instancia un amor por nuestro pueblo y para nuestro pueblo, y por sembrar ese sentimiento de orgullo de pertenecer a la siempre Gloriosa y Tricentenario Universidad de San Carlos de Guatemala y a la Tricentenario Facultad de Derecho.



PRESENTACIÓN

Uber es un servicio de transporte que emplea la web para todas las operaciones de gestión, es también una aplicación con soporte para las grandes plataformas móviles. Este tipo de servicio de transporte presenta grandes ventajas ante los taxis tradicionales como: está reconocido por la excelencia de sus conductores, no ponen música alta en el vehículo, no te cuentan su vida a través de la ventanilla ni discuten con el pasajero. No tienes que gastarte los pulmones silbando para parar un taxi en la calle, con solo un click se puede tener en la puerta de la casa. El chofer no pregunta a dónde va el cliente, solo lo lleva. Es mucho más económico que un taxi común, los vehículos son más limpios y el conductor está certificado y registrado. Y tiene como desventajas que no paga impuesto y que, para el demandando no es una institución o persona jurídica localizable para demandar. El servicio de taxi ha necesitado tener competencia para mejorar su servicio.

Este estudio corresponde a la rama del derecho penal. El período en que se desarrolla la investigación es de enero de 2018 a diciembre de 2019 en la Ciudad de Guatemala; aunque es un problema que atañe a todo el país. Es de tipo cuantitativo, debido a que se han reportado casos de delitos de personas que conducen Uber hacia sus clientes. El sujeto de estudio son los pilotos del servicio de Uber; y el objeto, los delitos cometidos por choferes de Uber a sus clientes.

Concluyendo con el aporte de que al delito de parte de un piloto de Uber hacia su cliente, debe castigarse con agravantes, derivado de que la persona en lo aborda se confía que es un servicio supervisado, y éste se vale de la buena fe del usuario.



HIPÓTESIS

Uber es un servicio de transporte que emplea la web para todas las operaciones de gestión, es también una aplicación con soporte para las grandes plataformas móviles. Este tipo de servicio de transporte presenta grandes ventajas ante los taxis tradicionales como: está reconocido por la excelencia de sus conductores, no ponen música alta en el vehículo, no te cuentan su vida a través de la ventanilla ni discuten con el pasajero. No tienes que gastarte los pulmones silbando para parar un taxi en la calle, con solo un click se puede tener en la puerta de la casa. El chofer no pregunta a dónde va el cliente, solo lo lleva. Es mucho más económico que un taxi común, los vehículos son más limpios y el conductor está certificado y registrado. Y tiene como desventajas que no paga impuesto y que, para el demandando no es una institución o persona jurídica localizable para demandar. El servicio de taxi ha necesitado tener competencia para mejorar su servicio. Al darse un delito de parte de un piloto de Uber hacia su cliente, debe castigarse con agravantes, derivado de que la persona que lo aborda se confía que es un servicio supervisado, y éste se vale de la buena fe del usuario.



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

La hipótesis formulada para esta tesis fue: Uber es un servicio de transporte que emplea la web para todas las operaciones de gestión, es también una aplicación con soporte para las grandes plataformas móviles. Este tipo de servicio de transporte presenta grandes ventajas ante los taxis tradicionales como: está reconocido por la excelencia de sus conductores, no ponen música alta en el vehículo, no te cuentan su vida a través de la ventanilla ni discuten con el pasajero. No tienes que gastarte los pulmones silbando para parar un taxi en la calle, con solo un click se puede tener en la puerta de la casa. El chofer no pregunta a dónde va el cliente, solo lo lleva. Es mucho más económico que un taxi común, los vehículos son más limpios y el conductor está certificado y registrado. Y tiene como desventajas que no paga impuesto y que, para el demandando no es una institución o persona jurídica localizable para demandar. El servicio de taxi ha necesitado tener competencia para mejorar su servicio. Al darse un delito de parte de un piloto de Uber hacia su cliente, debe castigarse con agravantes, derivado de que la persona que lo aborda se confía que es un servicio supervisado, y éste se vale de la buena fe del usuario.

Entre los métodos que se emplearon para la validación de la hipótesis planteada, están: el analítico, el deductivo e inductivo y el dialéctico para la elaboración de razonamientos que sustentaron los aspectos científicos y jurídicos.



ÍNDICE

Pág.

Introducción	i
--------------------	---

CAPÍTULO I

1. Transporte colectivo en la Ciudad de Guatemala.....	1
1.1 Modalidades históricas del transporte colectivo en la Ciudad de Guatemala	1
1.1.1 Microbuses.....	1
1.1.2 Bicitaxis	2
1.1.3 Mototaxi o tuc tuc.....	2
1.1.4 Buses de colores variados	3
1.1.5 Buses rojos, también llamados: tomates o gusanos	4
1.1.6 Transurbano.....	5

CAPÍTULO II

2. Problemática que afronta el transporte urbano en Guatemala.....	17
2.1 Del microtax al transmetro	22
2.2 Del cobro excesivo.....	23
2.3 Los pilotos y el servicio	25
2.4 Música a todo volumen en los buses	26
2.5 Subsidios al transporte urbano.....	27
2.6 Fiscalizan el servicio urbano de transporte	29
2.7 El Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses.....	32
2.8 Regulación	33
2.9 Boletería, tarjeta prepago y equipo	33

2.10	Problemas que afronta el transporte colectivo en la Ciudad de Guatemala, Mixco, Villa Nueva, Santa Catarina Pinula	34
2.10.1	Asaltos	34
2.10.2	Pésimo servicio	35
2.10.3	Mal estado de los buses.....	36
2.10.4	Fiscalización del subsidio.....	39
2.10.5	Del cobro excesivo	42

CAPÍTULO III

3.	Delitos cometidos por pilotos de la aplicación uber, deben tratarse con agravantes por vulnerar la buena fe al utilizar un servicio de transporte seguro e investigado	45
3.1	Servicio de Uber.....	45
3.2	Historia del Uber	51
3.3	Competidores.....	52
3.4	Elusión de impuestos	53
3.5	Salarios de los conductores	53
3.6	Conflicto legal y judicial derivado del uso del Uber	55
3.7	Como funciona Uber	61
3.8	Ventajas de Uber ante los taxis comunes.....	62
3.9	Desventajas del Uber.....	63
3.10	Dónde opera Uber.....	63
3.11	El Uber en Guatemala.....	63

CONCLUSIÓN DISCURSIVA	65
------------------------------------	-----------

BIBLIOGRAFÍA.....	67
--------------------------	-----------



INTRODUCCIÓN

Uber es un servicio de transporte que emplea la web para todas las operaciones de gestión, es también una aplicación con soporte para las grandes plataformas móviles. Se han dado, en Guatemala, marchas y manifestaciones de taxistas que muestran su inconformidad derivada de la competencia que representa. Este tipo de servicio de transporte presenta grandes ventajas ante los taxis tradicionales como: Está reconocido por la excelencia de sus conductores, no ponen música alta en el vehículo, no te cuentan su vida a través de la ventanilla ni discuten con el pasajero. No tienes que gastarte los pulmones silbando para parar un taxi en la calle, con solo un click lo puedes tener en la puerta de tu casa. El chofer no pregunta a dónde va el cliente, solo lo lleva. Es mucho más económico que un taxi común, los vehículos son más limpios y el conductor está certificado y registrado. Y tiene como desventajas que no paga impuesto y que, para el demandando no es una institución o persona jurídica localizable para demandar. El servicio de taxi ha necesitado tener competencia para mejorar su servicio. Al darse un delito de parte de un piloto de Uber hacia su cliente, debe castigarse con agravantes, derivado de que la persona que lo aborda se confía que es un servicio supervisado, y éste se vale de la buena fe del usuario.

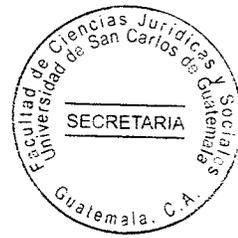
Este informe científico tuvo como objetivos: como general: Proponer el agravante de la buena fe con que se aborda un Uber, ante delitos cometidos por choferes de este servicio; y, como específicos: a. Resaltar la importancia de controlar los delitos de parte del chofer del servicio de Uber, al estar registrado para este servicio; b. Analizar ventajas y desventajas del servicio de Uber.



Cabe indicar que, los métodos utilizados en la elaboración de esta tesis fueron: el analítico, el sintético, el inductivo y el deductivo. Las técnicas utilizadas fueron: la documental y las fichas bibliográficas, con las cuales se recolectó información suficiente y de actualidad.

Esta tesis está integrada por tres capítulos, los cuales se detallan a continuación: en el primero se trata los distintos medios de transporte en Guatemala; el segundo se refiere a La problemática del transporte urbano en Guatemala; el tercero contiene los delitos cometidos por pilotos de la aplicación uber, deben tratarse con agravantes por vulnerar la buena fe al utilizar un servicio de transporte seguro e investigado

Se espera sea de utilidad este informe final para futuras generaciones y para que se tomen las sugerencias por acá indicadas, para hacer conciencia de ver a pilotos de la aplicación Uber para que sus delitos sean tratados con agravantes.



CAPÍTULO I

1. Transporte colectivo en la Ciudad de Guatemala

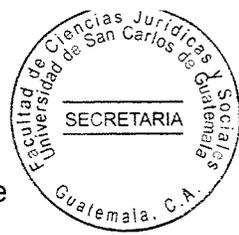
El transporte colectivo de estos tres municipios siempre ha representado un gran problema; lo que se ha traducido en subsidios a amenazas de aumento en el pasaje; a lo cual se le han buscado alternativas para no afectar a los usuarios.

1.1 Modalidades históricas del transporte colectivo en la Ciudad de Guatemala

La Ciudad de Guatemala, a través del tiempo ha registrado una serie de cambios en el medio de transporte; que van de autobuses con monopolio a camionetas con desperfectos, regularmente escolares, que son traídas de países desarrollados y que son prohibidos allá para circular.

1.1.1 Microbuses

Desde hace muchos años, el medio de transporte usado eran los microbuses, los que hace más de veinte años cobraban diez centavos de quetzal; eran modelos de



los 70s, y lo que todos recordamos es que, hacían competencias por el pasaje, se estacionaban a mitad de la calle a subir o bajar gente y eran, como decían los usuarios en ese entonces: *carcachas de lámina oxidada*.

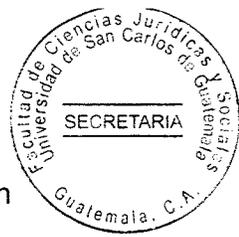
1.1.2 Bicitaxis

Este sistema de transporte, consistente en una bicicleta, de una rueda trasera y dos delanteras; estas últimas sosteniendo una plataforma en forma de silla, en la cual es conducida la persona que requiere el servicio. Es un medio muy inestable que se vuelve hasta cierto punto peligroso, más aún cuando los conductores ingresan en espacios reducidos entre el tráfico, exponiendo a sus clientes, o al querer ganar más y desear hacerlo todo a la carrera. Por otro lado, se vuelve un buen ejercicio para el que lo conduce.

Se les puede ver, regularmente en la zona del hospital Roosevelt, en la zona dieciocho y zona tres, a inmediaciones del cementerio General.

1.1.3 Mototaxi o tuc tuc

Motocicleta de tres ruedas y con un techo que se usa como medio de transporte popular, para trechos cortos, a cambio de dinero, de la misma forma que un taxi.

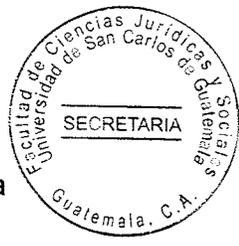


Este transporte público, ha sido muy popular en el interior del país; así también en algunas colonias de la Ciudad Capital. Es inestable por considerárseles motos, y contar con fuerza y motor de los mismos. A diario se oyen noticias de accidentes en que se ven involucrados; así como de conductores menores de edad, conductores imprudentes y sobrecargo de los mismos. También se dan problemas, tales como: aumento de precios en su servicio y autorización de muchas líneas en los pueblos; no acordes a la cantidad de habitantes. Estos conductores no escapan de hechos delincuenciales, como que se les pida un servicio a lugares desolados y ser asaltados; caso contrario que los conductores sean los asaltantes y lleven a los clientes a dichos lugares.

1.1.4 Buses de colores variados

Durante la historia del transporte de Guatemala se han dado variedad de colores en los buses, desde verdes a rojos, los cuales han llegado a circular incluso en forma de chatarras, hasta con latas colgando que han representado un grave peligro para los usuarios.

En una recordada época, por ser los únicos que circulaban, en tiempos remotos a diez centavos, luego a veinticinco, hasta llegar a un quetzal, se dio cierto abuso en el servicio y a cada poco se llevaban a cabo paros en el transporte urbano; provocando el caos, en el cual se veía a la gente caminando largas distancias para



llegar a sus trabajos y hogares: y, los propietarios de pic ups, eran autorizados a transportar personas, aún arriesgando sus vidas. Estos buses aún persisten en ciertas zonas y barrios de los suburbios de la Ciudad. También tapizados de estampas no aptas para niños; pues exhibían mujeres en trajes de baño; sin faltar los supuestos ayudantes, llamados “brochas”. En estas camionetas era usual que sobre el asiento del motor del mismo fuera una dama sentada y fuera ella quien cobrara el servicio; la que, con su forma de vestir y con su amena plática, distraía al piloto.

1.1.5 Buses rojos, también llamados: *tomates o gusanos*

La municipalidad de Guatemala reafirmó su postura de no permitir más la circulación de buses rojos en La Maya y otras colonias de la zona 18, donde este sábado comenzó a funcionar el sistema de Transurbano.

El vocero de la comuna, Carlos Sandoval, dijo que “la postura de la Empresa Municipal de Transporte y de toda la municipalidad de Guatemala es ya no retomar los buses rojos en este sector, el Transurbano va a seguir operando”.

El funcionario lamentó el ataque contra una unidad este sábado y solicitó a la Policía Nacional Civil (PNC) incrementar el número de elementos.



1.1.6 Transurbano

En pleno siglo veintiuno el servicio de transporte urbano de la Ciudad capital de Guatemala no ha evolucionado. De acuerdo con versión consultada en el Internet, en el cual se colocan comentarios del sistema del servicio colectivo, entre los cuales están: *“Los guatemaltecos de a pie seguimos siendo abusados y maltratados física y verbalmente en nuestro diario vivir a mano de los mareros que se dicen pilotos y brochas de camioneta.”*

“Los dichosos ayudantes son individuos que si bien hace unos cuantos años tomaron un su curso para dirigirse con propiedad a la gente, aún hay muchos que ya no tienen peltre que se les caiga, chulean a la mujeres y nos insultan a los demás. Y si viene un usuario que se las lleva de machito y se les pone al brinco, rápidamente el señor ayudante, toma la llave de chuchos y junto al resto de este gente sin oficio, que van sentados en el motor, amenazan al usuario”.

Producto de ello han surgido proyectos como el Transurbano y el Transmetro, dos formas distintas de enfocar los esfuerzos destinados a dignificar el transporte de pasajeros. Pero los resultados obtenidos por ambos sistemas solo han reafirmado la necesidad de un sistema masivo de transporte que esté a la altura del flujo de usuarios diario y los tiempos razonables de viaje en relación con las distancias recorridas.



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

- Fases

Fase 1: Zonas 12 y 21 de la Ciudad de Guatemala.

Fase 2: Zonas 17, 18, 24 y 25 de la Ciudad de Guatemala. Aldea El Fiscal, Palencia. CentraNorte.¹

Fase 3: Mixco. (Pendiente); según datos proporcionados por TELEDIARIO.

Fase 4: Esta fase cubrirá las zonas 5, 13 y 15 de la Ciudad de Guatemala (Pendiente), y también Santa Catarina Pinula².

1. Varios autores. **Piden autorizar plan de la Centra Norte**. Diario Siglo21.
2. emitido por EMISORAS UNIDAS: "**Transurbano comienza a funcionar en Santa Catarina Pinula**". El Pajón y Piedra Parada (Pendiente).



- Buses

Los buses que integran el Transurbano proceden de Brasil, específicamente de las fabricantes de carrocerías Busscar, (modelo *Urbanuss Pluss S3*), Marcopolo (modelo *Torino*) y CAIO (modelo *Apache VIP*). Cabe mencionar que los tres modelos poseen chasis Mercedes-Benz OF 1721, y tienen capacidad de 80 pasajeros (41 sentados y 39 parados). Cada bus cuenta con dos pantallas LCD informativas, GPS y dos cámaras de seguridad. Inicialmente la fábrica de carrocerías guatemaltecas Rosmo, junto con Hino Motor, Cardtech, GPS de Centroamérica y Maprisa, realizaron un prototipo de este nuevo sistema de transporte⁴ pero fue rechazado por la Municipalidad de Guatemala y la Asociación de Empresarios de Autobuses Urbanos.

El servicio es pagado a través de una tarjeta inteligente tipo RFID del Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses (SIGA) en los validadores que se encuentran en cada unidad del Transurbano.

- Rutas

(ver anexo)



- Modificación de estaciones

A partir del 5 de febrero de 2013, la Municipalidad de Guatemala, a través de la Superintendencia de Transporte Público, decidió modificar la ubicación de las estaciones de abordaje de las rutas del eje norte de Transurbano para comodidad del usuario. Los cambios fueron hechos en las rutas 263 (Pinares - 4.^a. Avenida) y 268 (Alameda - 10a. Avenida), cuya estación estaba ubicada en la 9a. Avenida y 15 Calle, la cual fue trasladada a la 14 Calle "A" de la misma avenida. Además, también se hicieron cambios en la ruta 265 (Kennedy - 12 Avenida), cuya estación se ubicaba en la 16 Calle entre 10 y 11 avenidas, la cual fue trasladada a la 9a. Avenida y 16 calle. Al resto de rutas no les fueron cambiadas sus estaciones.

- Seguridad

Tanto las paradas como los autobuses poseen cámaras de circuito cerrado para mantener un registro de todas las actividades que se presenten en el sistema. Además, los buses cuentan con un sistema de GPS, lo que permite que sean rastreados a través del recorrido y coordinar la distancia de los mismos. Todas las paradas del Transurbano tienen instaladas un botón de pánico, el cual permite pedir auxilio en caso de emergencia a la Policía Nacional Civil.



- Servicio exclusivo para mujeres

El 15 de junio de 2011 fue habilitado un servicio exclusivo para mujeres y niños menores de 12 años que pretende prevenir abusos en contra de las mujeres. Se asignaron cuatro unidades por ruta, durante los horarios de 6:00 a 7:00 horas en la mañana y de 17:30 a 19:00 horas en la tarde. Los buses se identifican con listones rosados en los retrovisores de las unidades y con un rótulo que indica que el servicio es exclusivo para mujeres.

Este servicio está disponible para las rutas de Villa Hermosa, Nimajuyú, Justo Rufino Barrios, Canalitos, Kennedy, Las Pilas, Limón y Pinares del Norte.

Según pasajeros, los molinetes de las unidades de acceso y salida de los buses de Transurbano son muy pequeños, lo cual dificulta a personas con sobrepeso.

- Sistema prepago

La introducción del sistema prepago en el servicio público de transporte provocó muchos problemas, principalmente debido a la desinformación. Por lo que los vecinos no poseían la tarjeta prepago y además desconocían el lugar en donde debían obtenerla.



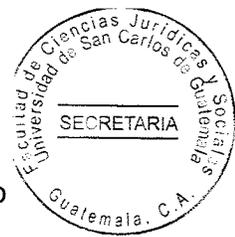
- Discapacitados

Actualmente no existen buses de Transurbano que permitan el ingreso accesible a las personas discapacitadas. A pesar de que existen declaraciones oficiales en las que se expone que ingresarían autobuses acondicionados con rampas para el ingreso de personas que se movilizan en silla de ruedas, aún no circula ninguno de los mencionados buses.

Además, según acuerdos locales, se establece que los empresarios que prestan el servicio de transporte colectivo *"deberán respetar el principio de gratuidad (...) para las personas con deficiencia física, mental o sensorial"*, sin embargo, a las personas discapacitadas también se les debita el pasaje de la tarjeta inteligente.

- Rutas

Las rutas que llegaban hasta la 4 avenida de la zona 1, ahora sólo llega hasta la 10 y 12 avenidas, lo cual causa que los usuarios deban pagar otro pasaje. Además, al suprimir el anterior sistema en estas rutas y dejarlo solamente en el trayecto posterior a la 10 y 12 avenidas, los pilotos de que cubren dichas rutas se manifestaron en contra porque indicaron que la cuota de pasajeros es muy inferior en el nuevo trayecto respecto al anterior, lo cual los perjudica.



Después de dos años de la implementación del servicio, aún no se han adquirido más unidades, para finalizar la fase 2 y comenzar la fase 3 del proyecto. De 3150 buses proyectados, solo se cuentan con 445. Además, este proyecto se ha dicho, que fue utilizado como una bandera electoral, por el entonces presidente Álvaro Colom, para promocionar la candidatura de su ex esposa Sandra Torres, pero al tener impedimento constitucional para postularse para candidata a la presidencia, se abandonó el proyecto, según la revista alemana *Manager*. También se debe alrededor de la mitad de 30 millones de Quetzales por la implementación de "Paradas Seguras", hoy sin mantenimiento y abandonadas. Luis Gómez, vicepresidente de la Asociación de Empresarios de Autobuses Urbanos, recientemente declaró que, el servicio no podía ampliarse debido a que ya no es rentable para los empresarios la inversión en el sistema de transporte, aunque están buscando opciones. Además, asegura que el precio que tendría que tener transurbano para que pueda ampliarse es de Q5.14, y no Q1.10 como asegura haber ordenado la Municipalidad de Guatemala. Sin embargo, en el acta de adjudicación de rutas, realizada en el año 2010, las empresas que conforman transurbano ofertaron el precio del pasaje en Q2.83, sin IVA incluido.



- El Transurbano, segunda modernización del transporte

Doce años después nos encontramos en otra modernización del transporte público. En a diferencia de 1998 hoy son los empresarios quienes se hacen responsables del crédito ante un Banco Brasileño.

Las anomalías del nuevo servicio fueron puestas en evidencia con la concesión otorgada de 25 años, cuando siempre ha sido tan solo de 10. Con esta nueva concesión los empresarios se aseguran 25 años de subsidio lo cual les garantiza el pago del préstamo.

Asimismo, la tarjeta prepagada SIGA es una forma de financiar anticipadamente la empresa. Espero que no pase lo mismo que con las tarjetas ladatel que utilizaron los teléfonos públicos en su momento. O acaso no se recuerdan que estas tarjetas siempre dejaban un saldo que no se podía gastar ya que era menor del precio por minuto de la llamada?

¿Quizás Q.0.25 centavos de saldo no sea mucho, pero en 1 millón de usuarios al día? Haga cuentas.

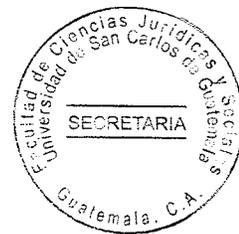


En otras palabras, el préstamo se firmó privadamente pero el pago del mismo será público vía el subsidio.

Recordemos que antes que la sociedad civil protestara el presidente ya les había entregado 80 millones antes de adjudicar las rutas. Asimismo la asociación de empresarios publicaron informacion en Guatecompras.

Todos conocemos del pésimo servicio que actualmente brindan las unidades de transporte público, que prácticamente gozan de inmunidad para ser fiscalizados y ahora el transurbano estará exento del pago de impuestos.

- Las bondades del Transurbano
 - 300 Buses nuevos con elevadores para discapacitados
 - 150 Buses articulados
 - 2700 Buses convencionales
 - 100% Prepago
 - 3 cámaras de seguridad en cada bus y en paradas
 - 2 pantallas por unidad
 - Todos los buses cuentan con GPS
 - Servicio desde las 4 am hasta 11pm.



Las paradas han sido reubicadas y construidas cada una con 3 cámaras, botón de pánico y comunicación directa al centro de operación de la policía para transurbano

Ley del Transporte Público Urbano que obliga a los empresarios a cambiar la flota cada 10 años.

El nuevo sistema de Transporte Urbano de la región metropolitana de la ciudad de Guatemala se va a desarrollar en 4 fases, lo cual permitirá que el usuario se vaya familiarizando con el uso del nuevo sistema.

FASE 1:

Es la fase inicial con las rutas que inician recorrido en las zonas 12 y 21.

✓ FASE 2:

Esta fase estará en funcionamiento en el mes de julio de 2010, con las rutas que inician recorrido en las zonas 6, 7, 17 y 18.



✓ FASE 3:

Esta fase estará en funcionamiento en el mes de agosto de 2010, con las rutas que inician recorrido en Valle Dorado, Mixco, Zona 7

✓ FASE 4:

Esta fase estará en funcionamiento en el mes de noviembre de 2010, con las rutas que inician recorrido en las zonas 5, 13, 15, Santa Catarina Pinula, el Pajón y Piedra Parada





CAPÍTULO II

2. Problemática que afronta el transporte urbano en Guatemala

Los graves problemas que afronta el transporte público y el alto costo que representa para el Estado su funcionamiento (como el pago de subsidio para que la tarifa se mantenga estable) han obligado a distintas administraciones gubernamentales a plantear alternativas que ofrezcan al usuario una salida razonable a las complicaciones de movilidad que actualmente presenta la Capital.

El sector movilidad urbana muestra severas deficiencias que impactan negativamente a la región del Área Metropolitana de Guatemala (AMG). El sistema de transporte colectivo es parte integral de estas deficiencias, que muchas veces se dan a notar por los altos niveles de congestionamiento o la alta inseguridad vial.

La problemática del sector, según el Plan de Movilidad Urbana para el año 2020, es la siguiente: “Ineficiencias, inseguridades y disparidades en el sistema de transporte del AMG causan altos índices de congestionamiento y accidentalidad, así como inequidades sociales que, finalmente, se traducen en una baja competitividad económica, una degradación del medio ambiente y un alto costo social para la región.”

En la región metropolitana existe una fuerte centralización de problemas de movilidad, que contrasta enormemente con las condiciones en el interior del país: De todos los vehículos registrados, el 62% está registrado en el Departamento de Guatemala, y durante los últimos años el parque automotor ha sufrido aumentos anuales de 5.6% en promedio. Por su parte, se estima que la red vial en la Ciudad de Guatemala ha aumentado únicamente al ritmo del 1.2% anual en los últimos 25 años.

El transporte colectivo no es ajeno a la problemática del crecimiento desmesurado del parque vehicular, pues es afectado directamente por los niveles de congestión causados por éste. De hecho, buena parte de los recorridos de buses ya tenían en 1992 secciones con velocidades de operación menores a 4 km/h y se calcula que la velocidad de operación promedio actual de buses es entre 6 y 10 km/h, según la ruta.

Aunque sólo el 23% de los viajes realizados en el AMG se realizan en automóvil particular, este modo de transporte ocupa el 76% del espacio disponible de circulación sobre las vías públicas. Por su parte, el transporte colectivo, que es utilizado para realizar el 68% de los viajes dentro del AMG, utiliza únicamente el 22% del espacio de las calles. Esto es un fenómeno al que los expertos llaman inequidad modal, pues la mayor cantidad del recurso espacio público es utilizado



de manera ineficiente para transportar a la minoría de la población. Para transportar a una persona en automóvil privado se requiere, en promedio, de 100 m² de espacio vial, mientras que para transportar a la misma persona en un sistema de buses, se requiere de 20 m².

No obstante, el sistema de transporte colectivo actual de la Ciudad de Guatemala presenta varias deficiencias internas, que han sido identificadas por varias fuentes.⁷ Las deficiencias identificadas muchas veces son consecuencia de un problema y a la vez causa de otro problema, por lo que no pueden verse aisladamente, sino deben comprenderse como un sistema de deficiencias interrelacionadas. Los problemas claves y en común de los distintos documentos pueden resumirse en los siguientes puntos:

- Operación deficitaria, muchas veces relacionada a las fugas no contabilizadas⁸ Tarifas politizadas y no relacionadas a los costos reales de operación.
- Reducida capacidad económica de empresarios y autoridades para invertir en el sistema.
- Inseguridad vial y ciudadana para los usuarios del transporte colectivo
- Tarifas no integradas entre los distintos prestadores del servicio.
- Organización y administración empresarial inadecuada e ineficiente
- Flota de buses antigua, en mal estado y de baja capacidad



- Altos costos de operación; no se utilizan las ventajas de economías de escala
- Servicio y frecuencias irregulares, particularmente de noche
- Bajas velocidades de operación que implican tiempos de viajes excesivamente largos.
- Servicios no diferenciados entre buses urbanos, extraurbanos cortos (suburbanos) y extraurbanos largos.
- Competencia por el pasaje entre unidades de transporte colectivo
- Altos niveles de contaminación del aire y de ruido

En esencia, puede decirse que el servicio prestado por el sistema de transporte colectivo actual es deficiente. Debido a este hecho, existe el siguiente círculo vicioso cada vez que es necesario ajustar la tarifa: por un lado, la población y las autoridades sólo están dispuestas a un aumento de tarifa si se mejora el sistema, y por otro, los operadores sólo están dispuestos a una mejora del sistema si se aumenta la tarifa.

Cualquier propuesta de reestructuración del sistema que pretenda resolver de fondo el problema debe incluir una estrategia de cómo romper este círculo vicioso.

1. Municipalidad de Guatemala (2002). Plan Guatemala 2020: Sector Movilidad Urbana. Guatemala, n.p.



2. Datos para 2004 provenientes del sitio web de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT):

El número de vehículos registrados en el país para este año es de 1.2 millones, de los cuales aproximadamente 769,000 corresponden a los que circulan en la Región Central. El estudio de 1992 de JICA que estimaba que en el año 2010 irían a haber 1.5 millones de vehículos en el país, lo cual indica que el parque vehicular ha crecido más rápido de lo proyectado.

De los 300 km nuevos de red vial creados entre 1976 y 2001 en el Municipio, sólo una muy baja proporción corresponde a nuevas arterias que interconectan distintas áreas de la ciudad (Calzada Los Próceres, Puente El Naranjo, Calzada La Paz, Calzada Atanasio Tzul, Bulevar del Austriaco, Bulevar Rafael Landívar, Paralela a la San Juan).

JICA (1992). Estudio de plan maestro para el sistema de transporte urbano en el área metropolitana de Guatemala. Tokio: JICA; y estimaciones de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito (EMETRA), basadas en tiempos y longitudes de recorrido (2003).



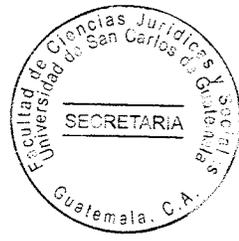
Los datos de la composición modal provienen del Estudio Origen-Destino realizado en 2001 por la Municipalidad de Guatemala, mientras que la ocupación de Calles es una estimación promedio de ocupación de la vía pública en base a conteos de tránsito, realizado por el Departamento de Planificación y Diseño de la Dirección de Infraestructura de la Municipalidad.

Véase, por ejemplo, el Plan Guatemala 2020: Sector Movilidad Urbana, JICA (1992), y Centro de Estudios Urbanos y Regionales (CEUR, 1998). La Problemática del Transporte Urbano: Dos estudios de la Comisión Multisectorial del Transporte Urbano Colectivo en el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala. Guatemala: Editorial Universitaria.

Distintas fuentes calculan la proporción de fugas entre 25 y 35% por encima de lo que los pilotos dicen recaudar.

2.1 Del microtax al transmetro

Desde que tengo memoria han existido los microtax, los cuales hace mas de 20 años cobraban Q.0.10 centavos de quetzal, eran modelos de los 70s ,hacian competencias por el pasaje, se estacionaban mitad de la calle a subir o bajar gente y eran una carcachas de lamina oxidada.

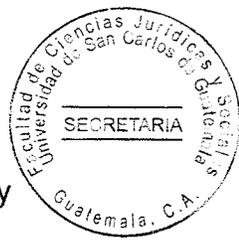


Estamos en pleno siglo 21 y el servicio de transporte urbano de la ciudad capital de Guatemala no ha evolucionado. Los Guatemaltecos de a pie seguimos siendo abusados y maltratados física y verbalmente en nuestro diario vivir a mano de los mareros que se dicen pilotos y brochas de camioneta.

Los dichosos ayudantes son individuos que si bien hace unos cuantos años tomaron un su curso para dirigirse con propiedad a la gente, aun hay muchos que ya no tienen peltre que se les caiga, chulean a la mujeres y nos insultan a los demas. Y si viene un usuario que se las lleva de machito y se les pone al brinco, rapidamente el *señor ayudante*, toma la llave de chuchos y junto al resto de guevones que van sentados en el motor amenazan al usuario.

2.2 Del cobro excesivo

Otro pintoresco detalle de nuestro actual servicio de transporte público es el cobro de tarifas no autorizadas. Ignoro si son acuerdos ministeriales o de la municipalidad de Guatemala, pero no se supone que las tarifas del servicio de transporte urbano se establecen en comun acuerdo entre los transportistas y el gobierno.



Entonces si ya existe la tarifa autorizada de Q1.10 para autobuses preferenciales y de Q.0.75 para los microtax, por que se dan el descaro de cobrar parejo hasta 3 quetzales en horario habil?

Oiga, no estoy hablando de las 10 de la noche. Estos aumentos arbitrarios a la tarifa empezaron ya hace varios años cuando después de las 8 de la noche los pilotos cobraban el doble. En ese días uno entiende que ya es de noche y también son personas que se cansan, y por tener el servicio a esa hora a uno no le importaba pagar ese extra.

Pero de unos cuantos meses a la fecha el horario de pagar el doble ha pasado de las 8 – 10 de la noche a las 4:30 de la tarde.

Y claro, recordemos que en algún tiempo los elementos de EMETRA hacían sus retenes para verificar que el pasaje que cobran los pilotos sea el autorizado. Pero ya tengo varios meses de no ver ni un Emetra revisando el cobro del pasaje, y claro, los pilotos ni lentos ni perezosos se fueron de boca.

Todo lo anterior se puede llamar delito, salvajada o como usted quiera. Pero tendría alguna razón de ser o justificarse si los empresarios del transporte mantuvieran los buses en buen estado, o aunque sea enteros.



No entiendo como los transportistas pueden ser tan descarados en cobrar el subsidio y no darles mantenimiento a las unidades. Y los corruptos del gobierno que dizque no se dan cuenta, en fin.

2.3 Los pilotos y el servicio

Si usted quiere subirse a una camioneta y tuvo la suerte de que se detuviera para poder subirse lo primero que mira es un patojo entre 15 a 20 y tantos, todo tatuado con cara de marero que ya siente que lo asalta o que se las lleva de Daddy Yankee. Luego de pasar el susto del planta de delincuente, tiene que tener mucho cuidado al subir las gradas de la camioneta porque en mucho casos el óxido y la corrosión se comieron las gradas.

Ya de enfrente al piloto cualquier extranjero no sabe que está pasando, muchos guatemaltecos se han de sentir desubicados. Hay unidades que están decoradas como si fueran discoteca de mala muerte, o algún alusin al estilo Pink Floyd.



2.4 Música a todo volumen en los buses

Hasta hace pocos años durante la época de invierno llegué a lo que considero el colmo de una camioneta. Para aprovechar el tiempo dentro de la camioneta suelo leer o dormir, esta vez cerré los ojos esperando no sentir las horas pasar en lo que llego a mi casa.

Cuenta un vecino que, en un momento X me desperté con todo el lado izquierdo de la chaqueta mojada, volteo a ver y la gente que iba de pie con su sombrilla abierta dentro del bus tratando de cubrirse de la lluvia.

Resulta que el techo del bus estaba tan picado que la lluvia se colaba y dejaba caer un tremendo chorro adentro del bus. Vuelvo a preguntar, y los millones de subsidio, a donde se fueron?

Me voy a ahorrar las historias de los asaltos, pésimo servicio y los gritos del brocha para que uno se corra hacia atrás, y de las unidades sin asientos ni vidrios ya que quiero llegar a...

Del subsidio al servicio de transporte urbano de la capital



Como ya entre en calor, hablemos del estado actual del transporte publico:

1. Asaltos
2. Pesimo servicio
3. Unidades carcachas, viejas del tercer mundo
4. Pilotos sin edad minima para poseer licencia profesional
5. El estado le paga a los empresarios

2.5 Subsidios al transporte urbano

El Estado de Guatemala le entrega en concepto de subsidio a la Asociacion de Transportistas por brindar un buen servicio y un pasaje accesible a la poblacion:

Q26 millones mensuales, un total de Q320 millones al año.

Lo anterior se supone que se utiliza en las 2926 unidades de la siguiente manera:

- Q 18 millones para combustible
- Q 600 mil para mejoras a las unidades de transporte urbano, reparaciones y repuestos
- Q 29 millones para no cobrar el pasaje a la tercera edad



- Q 4 millones para el pago de agentes de seguridad

En el 2009 el transmetro también entro en la jugada de los subsidios, con 100 millones.

De los puntos mencionados anteriormente me gustaría destacar lo siguiente;

- Según el trato laboral entre los dueños y choferes, los últimos a partir de lo que ganan diariamente pagan el diesel.
- Q600 mil desperdiciados, este es un robo a todas luces. Solo falta que salgan a cualquier calle capitalina para ver las carcachas que circulan con un presupuesto exclusivo para mejoras y reparaciones.
- A pesar de recibir Q 29 millones para cubrir el pasaje de la tercera edad, los choferes de camioneta no hacen la parada cuando ven un ancianito en la calle. Entonces no les queda otra que pagar su pasaje para poder abordar la unidad.
- De los agentes de seguridad me voy a limitar a mencionar que de tener un Ministerio de Gobernacion incorruptible no habria necesidad de que la Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos (AEAU) contrate seguridad privada.

2.6 Fiscalizan el servicio urbano de transporte

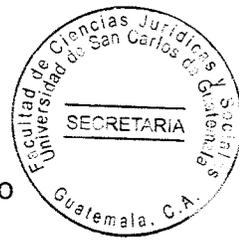
Inexistente. De todos los Ministerios y oficinas del estado ni una sola fiscaliza la entrega y el uso del subsidio. Los requisitos para poder recibir un subsidio están plasmados en papel pero no en la práctica.

Sin un control específico no se puede comprobar que solo las unidades que salen a hacer el recorrido y prestar el servicio obtengan el subsidio. Tampoco es posible asegurar que llega al consumidor ya que se queda en el bolsillo de los dueños de las unidades.

Mediante el acuerdo 281-2009 se aprobaron 79.8 millones de oct – dic 2009 para cubrir la seguridad en buses. Se afirma que los agentes de seguridad ganan Q4mil, cuando el promedio esta en Q1,500 – Q3,000.

El gobierno regalo por concepto de subsidio Q420millones en el 2009, y los guatemaltecos seguimos con un servicio indigno, sin fiscalizar el recorrido, utilización de combustible y compra de repuestos.

No existe ninguna entidad pública o privada que verifique si efectivamente las 2926 unidades de transporte salen a circular todos los días.



Hasta el año 2008 los inspectores del vice ministerio de transportes del ministerio de comunicaciones verificaban que se cumpliera con los requisitos, pero con el acuerdo 256-2009 se les quito esa función.

Por su parte la Muni se lava las manos al afirmar que ellos solo asignan rutas pero no les compete hacer verificación en el servicio que prestan las unidades.

No se ha visto beneficio ni mejoras al transporte en más de una década ya que no se tiene un control de la cantidad real de buses que circula en la ciudad capital. Por lo cual los unicos beneficiados con el subsidio son los empresarios quienes mantienen las unidades peor que coladores.

A diario son un millón y medio de víctimas, personas que somos tratadas de forma indigna. Víctimas de violaciones a nuestros derechos.

Además, si se hacen cuentas en la última década el gobierno desconoce el destino y uso de más de mil millones de quetzales entregados a los empresarios del transporte. Sin mencionar el ahorro en pintura además de cuanto ganan por la publicidad en las unidades.



Estudios recientes sostienen que la mejor salida para los problemas de transporte ciudadano sería la implementación de un plan que introdujera un metro de superficie que se combinara con los ramales existentes de Transmetro y los futuros ejes de Transurbano (si se realizaran, cosa que no parece factible por el momento). Pero esta propuesta tiene serias oposiciones a nivel municipal y gubernamental por su alto costo de ejecución y mantenimiento. Desde la Municipalidad capitalina se refuerza la idea de la ampliación del Transmetro (que ha avanzado a paso lento en ejecución y apenas alcanza su segundo eje desde su inauguración en 2007). Por su parte, el gobierno central impulsó durante la administración de Álvaro Colom la creación del Transurbano (un sistema que reemplazaría con nuevas unidades la totalidad de buses en circulación, eliminaría el cobro directo por parte del conductor al implementar la tarjeta prepago y establecería paradas fijas a lo largo del recorrido), pero el proyecto quedó varado por indicios de corrupción y falta de cumplimiento en los plazos ofrecidos.

Lo cierto es que el transporte de pasajeros en la Capital es un caos y el problema crece a ritmo desmedido. Además, afronta serios problemas de inseguridad (asaltos y extorsiones) y reprobaría sin problemas un examen de control de calidad. El cambio es urgente y las soluciones no se ven cercanas a concretarse. ¿Cuál sería, entonces, una buena medida para mejorar la calidad el transporte público en la Ciudad de Guatemala?

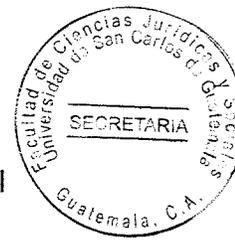


2.7 El Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses

Es el ente encargado de operar el sistema de transporte público de la Ciudad de Guatemala, el Transurbano. Se encuentra en la Avenida Reforma 11-49 de la Zona 10.

Debido a la problemática del transporte urbano de la Ciudad de Guatemala, en los períodos 1992 - 1996 y 1996 - 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.

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 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 2009.

El Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses se integra por el Transurbano.

2.8 Regulación

La dependencia encargada de velar por que este sistema sea eficiente y responsable con los usuarios, es la Superintendencia de Transporte Público. Es una entidad creada por la Municipalidad de Guatemala, en la que se destacan diversos lineamientos, entre los cuales está estipulado que a partir del año dos mil once (2011), las flotas de transporte público deberán ser nuevas y sin uso, adquiridas directamente de los fabricantes y de modelo de año de fabricación 2009 o 2010, de acuerdo con las especificaciones técnicas que sean definidas para el efecto; a partir del año dos mil veintitrés (2023), deberán ser de modelo no mayor de doce (12) años de antigüedad.

2.9 Boletería, tarjeta prepago y equipo

La boletería es administrada por el Sistema Integrado de Cobros Electrónicos mediante una tarjeta prepago RFID, la cual es otorgada de manera diferente a cada



sector de la población, y recargada en los puntos autorizados por dicha empresa.

Además administra el cobro y el equipo utilizado para el cobro del pasaje.

2.10 Problemas que afronta el transporte colectivo en la Ciudad

de Guatemala, Mixco, Villa Nueva, Santa Catarina Pinula

Actualmente, el transporte público en la Ciudad de Guatemala, Mixco y Santa Catarina Pinula afronta los siguientes problemas:

- ✓ Asaltos
- ✓ Pésimo servicio
- ✓ Unidades antiguas
- ✓ Pilotos sin edad mínima para poseer licencia profesional
- ✓ El estado le paga a los empresarios

2.10.1 Asaltos

Los asaltos en los buses se han vuelto muy comunes, la sociedad guatemalteca aún no se acostumbra a este tipo de acciones, en las cuales no se respeta la vida; personas que se ganan la vida para llevar el sustento a la familia, son víctimas de asaltos en cuales pierden la vida choferes, ayudantes y pasajeros.

Delincuentes que se hacen pasar por pasajeros y que, en una parte del camino se levantan a quitar las pertenencias a los pasajeros; desvíos de buses y hasta se menciona de choferes que están de acuerdo con los asaltantes.

2.10.2 Pésimo servicio

Si usted quiere subirse a una camioneta y tuvo la suerte de que se detuviera para poder subirse lo primero que mira es un patojo entre quince a veinte y tantos, todo tatuado con cara de marero que ya siente que lo asalta o que se las lleva de Daddy Yankee. Luego de pasar el susto del planta de delincuente, tiene que tener mucho cuidado al subir las gradas de la camioneña porque en muchos casos el óxido y la corrosión se comieron las gradas.

Ya de enfrente al piloto cualquier extranjero no sabe que esta pasando, que digo extranjero, muchos chapines se han de sentir desubicados. Hay unidades que estan decoradas como si fueran discotecas de mala muerte.

Y con la bendita música tropical del momento a todo volumen.



2.10.3 Mal estado de los buses

En el año 97 el subsidio al transporte era administrado por la municipalidad de Guatemala, el cual se les paga desde los años 80s.

En julio de 1998 entraron en circulación los buses rojos también conocidos como *tomates* y articulados como *los gusanos*. Estas unidades le aumentaron Q0.25 a los buses preferenciales, y los transportistas pintan todas las unidades de rojo y empiezan a cobrar Q1 parejo en lugar de los Q0.75.

Y aun así Luis Gómez de la asociación de transportistas afirma que desde 1,996 no le aumentan al pasaje. Sin contar los cobros indebidos en horas de la tarde/noche.

Esta modernización conto con el visto bueno del gobierno, ya que se pretendía crear la Empresa Municipal de Transito, pero se opto por entregar los autobuses a los empresarios en concepto de venta sin firmar ningun convenio.

Solo en el año 1,999 a los 60 millones de subsidio acordados se le aumenta mediante un decreto otros 48. En el periodo de Oscar Berger el subsidio se incrementó.



Luego a causa de los malos manejos los transportistas fueron intervenidos en la administracion del inge. Fritz Garcia. Por lo cual, pocos meses despues los buses fueron devueltos a la comuna porque supuestamente no estaban en buen estado. Hoy en dia muchas de las unidades se encuentran en predios y la Muni aun arrastra esa deuda millonaria con el Banco Centro Americano de Integracion Economica.

Hasta hace pocos años durante la época de invierno llegue a lo que considero el colmo de una camioneta. Para aprovechar el tiempo dentro de la camioneta suelo leer o dormir, esta vez cerre los ojos esperando no sentir las horas pasar en lo que llevo a mi casa.

En un momento X me desperte con todo el lado izquierdo de la chumpa mojada, volteo a ver y la gente que iba de pie con su sombrilla abierta dentro del bus tratando de cubrirse de la lluvia.

Resulta que el techo del bus estaba tan picado que la lluvia se colaba y dejaba caer un tremendo chorro adentro del bus. Vuelvo a preguntar, y los millones de subsidio, ¿a dónde se fueron?



Me voy a ahorrar las historias de los asaltos, pesimo servicio y los gritos del brocha para que uno se corra hacia atras, y de las unidades sin asientos ni vidrios.

No existe ninguna entidad publica o privada que verifique si efectivamente las 2926 unidades de transporte salen a circular todos los dias.

Hasta el año 2008 los inspectores del vice ministerio de transportes del ministerio de comunicaciones verificaban que se cumpliera con los requisitos, pero con el acuerdo 256-2009 se les quito esa funcion.

Por su parte la Muni se lava las manos al afirmar que ellos solo asignan rutas pero no les compete hacer verificacion en el servicio que prestan las unidades.

Por todo lo expuesto anteriormente y a mi criterio y opinion personal no se ha visto beneficio ni mejoras al transporte en mas de una decada ya que no se tiene un control de la cantidad real de buses que circula en la ciudad capital. Por lo cual los unicos beneficiados con el subsidio son los empresarios quienes mantienen las unidades peor que coladores.

A diario somos un millon y medio de victimas, personas que somos tratadas de forma indigna. Victimas de violaciones a nuestros derechos.



2.10.4 Fiscalización del subsidio

No existe una fiscalización del subsidio. De todos los Ministerios y oficinas del estado ni una sola fiscaliza la entrega y el uso del subsidio. Los requisitos para poder recibir un subsidio están plasmados en papel pero no en la práctica.

Sin un control específico no se puede comprobar que solo las unidades que salen a hacer el recorrido y prestar el servicio obtengan el subsidio. Tampoco es posible asegurar que llega al consumidor ya que se queda en el bolsillo de los dueños de las unidades.

Mediante el acuerdo 281-2009 se aprobaron 79.8 millones de oct – dic 2009 para cubrir la seguridad en buses. Se afirma que los agentes de seguridad ganan Q4mil, cuando el promedio esta en Q1,500 – Q3,000.

El gobierno regalo por concepto de subsidio Q420millones en el 2009, y los guatemaltecos seguimos con un servicio indigno, sin fiscalizar el recorrido, utilizacion de combustible y compra de repuestos.



Ademas, si hacemos cuentas en la última decada el gobierno desconoce el destino y uso de mas de mil millones de quetzales entregados a los empresarios del transporte. Sin mencionar el ahorro en pintura ademas de cuanto ganan por la publicidad en las unidades.

Subsidio al transporte colectivo

El Estado de Guatemala le entrega en concepto de subsidio a la Asociación de Transportistas por brindar un buen servicio y un pasaje accesible a la población Q26 millones mensuales, un total de Q320 millones al año.

Lo anterior se supone que se utiliza en las 2926 unidades de la siguiente manera :

- Q 18 millones para combustible
- Q 600 mil para mejoras a las unidades de transporte urbano, reparaciones y repuestos
- Q 29 millones para no cobrar el pasaje a la tercera edad
- Q 4 millones para el pago de agentes de seguridad

En el 2009 el transmetro tambien entro en la jugada de los subsidios, con 100 millones.

De los puntos mencionados anteriormente me gustaria destacar lo siguiente;



- Según el trato laboral entre los dueños y choferes, los últimos a partir de lo que ganan diariamente pagan el diesel.
- Q600 mil desperdiciados, este es un robo a todas luces. Solo falta que salgan a cualquier calle capitalina para ver las carcachas que circulan con un presupuesto exclusivo para mejoras y reparaciones.
- A pesar de recibir Q 29 millones para cubrir el pasaje de la tercera edad, los choferes de camioneta no hacen la parada cuando ven un ancianito en la calle. Entonces no les queda otra que pagar su pasaje para poder abordar la unidad.
- De los agentes de seguridad me voy a limitar a mencionar que de tener un Ministerio de Gobernación incorruptible no habría necesidad de que la Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos (AEAU) contrate seguridad privada.
- Todo lo anterior se puede llamar delito, salvajada o como usted quiera. Pero tendría alguna razón de ser o justificarse si los empresarios del transporte mantuvieran los buses en buen estado, o aunque sea enteros.
- No entiendo como los transportistas pueden ser tan descarados en cobrar el subsidio y no darles mantenimiento a las unidades.



2.10.5 Del cobro excesivo

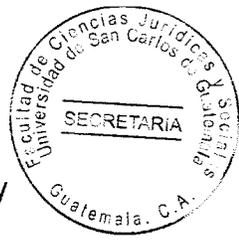
Otro pintoresco detalle de nuestro actual servicio de transporte publico es el cobro de tarifas no autorizadas. Ignoro si son acuerdos ministeriales o de la municipalidad de Guatemala, pero no se supone que las tarifas del servicio de transporte urbano se establecen en comun acuerdo entre los transportistas y el gobierno.

Entonces si ya existe la tarifa autorizada de Q1.10 para autobuses preferenciales y de Q.0.75 para los microtax, por que se dan el descaro de cobrar parejo hasta 3 quetzales en horario habil?

Oiga, no estoy hablando de las 10 de la noche. Estos aumentos arbitrarios a la tarifa empezaron ya hace varios años cuando despues de las 8 de la noche los pilotos cobraban el doble. En ese dias uno entiende que ya es de noche y tambien son personas que se cansan, y por tener el servicio a esa hora a uno no le importaba pagar ese extra.

Pero de unos cuantos meses a la fecha el horario de pagar el doble ha pasado de las 8 – 10 de la noche a las 4:30 de la tarde.

Y claro, recordemos que en algun tiempo los elementos de EMETRA hacian sus retenes para verificar que el pasaje que cobran los pilotos sea el autorizado. Pero



ya tengo varios meses de no ver ni un Emetra revisando el cobro del pasaje, y claro, los pilotos ni lentos ni perezosos se fueron de boca.





CAPÍTULO III

3. Delitos cometidos por pilotos de la aplicación uber, deben tratarse con agravantes por vulnerar la buena fe al utilizar un servicio de transporte seguro e investigado

Es necesario conocer el servicio de Uber

3.1 Servicio de Uber

Uber es un servicio de transporte que emplea la web para todas las operaciones de gestión, es también una aplicación con soporte para las grandes plataformas móviles como iOS, Android y Windows Phone.

Su servicio provee de varios de modelos de negocio siendo la opción más económica el UberX que destaca por su flota de Toyota Prius, además, está el Uber Black que es el servicio original de la compañía, Uber LUX que es la opción más cara con automóviles como el BMW 7 o el Porsche Panameras y el Uber SUV para viajar en vehículos de mayor tamaño.



Resulta imprescindible antes de empezar a realizar la descripción del caso ahondar en cierta medida en Uber y la aplicación origen de todo el revuelo. Uber es una empresa fundada en el año 2009 por Garrett Camp y Travis Kalanick, ostentando este último en la actualidad el cargo de Director Ejecutivo de la compañía.

Iniciando su actividad en Estados Unidos, pronto se extendió a decenas de países, creciendo a su paso no únicamente en dimensión, sino también en financiación. De hecho, encontramos entre sus principales valedores e inversores el banco de inversión Goldman Sachs e incluso Google, a través de su plataforma Google Ventures. Este hecho nos hace reflexionar sobre el atractivo de una empresa, cuyo nombre se ha posicionado de forma robusta en el mercado.

Para poner en perspectiva al lector sobre la dimensión del fenómeno, aportaremos algunos datos que apuntan al tamaño de esta empresa. Según Uber, cada día se producen un millón de viajes realizados con su aplicación. En datos de diciembre de 2014, Uber estaba presente en más de 50 países y de 250 ciudades alrededor de todo el mundo, habiendo realizado un total de 140 millones de viajes ese año.

Se publicó que, hace unos meses que “Uber Technologies Inc.” había tenido acceso a una nueva ronda de financiación que permitía una valoración de la empresa de hasta 50.000 millones de dólares norteamericanos, algo insólito para una empresa de tan corta vida. Ese mismo medio apunta a nuevos inversores en la compañía de la talla de la tecnológica Microsoft o del conglomerado indio Bennett Coleman & Co2.



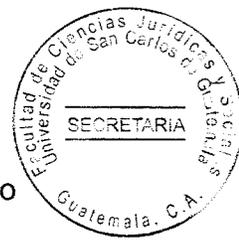
Como ya pusimos de manifiesto en la introducción, la actividad principal de esta empresa es la de mediar entre usuario y conductor con el fin de garantizar el éxito de un determinado desplazamiento. El precio con el que se sufraga el mismo no es percibido, exclusivamente, por el conductor, empero: la empresa recibe una tasa fija del 20%, obteniendo un rédito económico de cada transacción.

El app de Uber, disponible para los dos principales sistemas operativos de dispositivos móviles (Android e iOS). ¿Cómo opera el mismo? La aplicación hace gala de los sistemas GPS integrados en buena parte de los teléfonos inteligentes o de última generación, ya asentados entre el gran público. Utilizándolos consigue conectar a un determinado usuario con el conductor que se encuentre más cerca del primero. También se prevé el hecho que el usuario pueda desconocer la dirección del emplazamiento, caso en que el conductor podría recogerle pactando el lugar.³

En aras de facilitar la comunicación, la aplicación registra el teléfono del usuario con el fin que, en el momento en que llegue el conductor, el primero reciba un mensaje de texto avisándole que está próxima su recepción. Se prevé, incluso, la posibilidad de contacto vía llamada telefónica o mensaje al conductor para aclarar algún dato.⁴

³ Uber, “El app de Uber”, 2015, en línea: <https://www.uber.com/es-ES/> [Visitado el 14/11/2015].

⁴ *Ibid.*



El punto que llama la atención más poderosamente de esta aplicación no es otro que el mecanismo en virtud del cual se fija la tarifa de la “carrera”. En otras palabras, es posible consultar previamente cuáles son los costes esperados de un trayecto en la ciudad en la que te encuentres. También se prevé la opción de obtener un presupuesto aproximado del coste del viaje introduciendo origen y destino del mismo.

Otro punto a tener en cuenta es el del método de pago. Se introduce previamente una tarjeta de crédito y, en el momento en que se llega al destino pactado se produce el cargo en la misma con celeridad, instante en que se envía automáticamente recibo al correo electrónico que facilitó el usuario. Además, en el caso en que compartan el vehículo más de una persona, se permite que puedan dividir la tarifa y, en cuyo caso se procedería a dividir la cantidad total entre el número de pasajeros para cargar, inmediatamente, el importe respectivo en sus correlativos datos bancarios.⁵

Analizada la aplicación desde el punto de vista del usuario, habría también que resumir el funcionamiento para los conductores. Éstos recaban unos ingresos semanales, pudiendo generarlos en el horario que deseen, según la información proporcionada por la empresa-

5 Ibid.



No podemos olvidar que una de las claves del éxito de Uber es que los conductores pueden utilizar sus propios coches para realizar esos trayectos. Asimismo, el precio del viaje depende del tipo de coche utilizado, habiendo diferentes categorías. Por ejemplo, “UberX”, el más económico o el “Uber SUV”, para situaciones que requieran algo más de espacio, entre otros.

Otro aspecto a considerar sería la elección del grado de flexibilidad horaria, variable en función de las preferencias de los conductores. La compañía recalca el hecho que ellos son “dueños de su tiempo” y hace hincapié en que en el momento que lo requieran pueden practicar tal actividad. Mencionar también que los usuarios pueden valorarlos –mediante una nota de 0 a 5 estrellas- de modo que podrán dejar constancia de primera mano de cómo es ese conductor, cuán hablador es, cómo es su estilo de conducción, etc. Información que puede ser consultada por otros usuarios de esta app.

El grado de personalización del servicio es tan elevado que, hace unos meses, Uber se disponía a lanzar un servicio para que los usuarios pudieran elegir a conductores que hablaran inglés con fluidez⁷. El servicio, conocido bajo el nombre de “UberENGLISH”, se lanzó en Colombia con notable éxito y se prevé que amplíe su abanico de países por toda Latinoamérica. ⁷

Uber Technologies Inc. es una empresa internacional que proporciona a sus clientes vehículos de transporte con conductor (VTC), a través de su *software* de



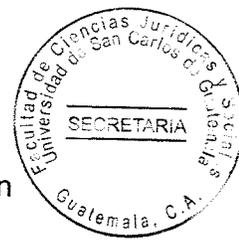
aplicación móvil (*app*), que conecta los pasajeros con los conductores de vehículos registrados en su servicio, los cuales ofrecen un servicio de transporte a particulares. La empresa organiza recogidas en cientos de ciudades de todo el mundo y tiene su sede en San Francisco (California).

Uber opera también con coches autónomos en las ciudades de Pittsburgh y San Francisco desde finales de 2016.⁴ El 19 de marzo de 2018, la empresa anunció la suspensión de su programa de vehículos autónomos en todo el territorio norteamericano, luego de que una mujer falleciera tras ser atropellada por un auto autónomo de Uber en Tempe, Arizona.

En agosto de 2017, Uber fue multado por la Comisión Federal de Comercio donde aceptaron que mienten al decir que monitorizan exhaustivamente el acceso interno a la información personal de sus usuarios y que no mantienen una razonable seguridad de los datos de sus usuarios.

Asimismo, el 21 de diciembre de ese mismo año, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea falló en contra la posición defendida por Uber declarándola empresa de transporte, y no plataforma digital de intermediación entre viajeros.

Uber es la principal empresa proveedora de servicios de transporte a través de una aplicación. Debido a su gran expansión a lo largo y ancho del globo terráqueo, llegó a Latinoamérica en 2013 y desde su inicio fue catalogada como competencia



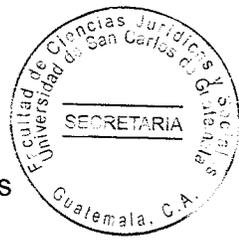
desleal por el sector taxista. La presencia de la empresa en América Latina, aun con altos y bajos, tiene mucho éxito y proyecciones alentadoras a futuro.

3.2 Historia del Uber

Inicialmente, los conductores tenían autos Uber que aprobaba la empresa. Después de 2012, Uber añade una selección más amplia de coches en el mercado, los llamados UberX. Los coches se reservan mediante el uso de la aplicación móvil. Usando la aplicación, los clientes pueden rastrear la ubicación de su coche reservado.

No obstante, esta iniciativa de Silicon Valley ha sumado problemas en algunas partes del mundo. Desde su nacimiento, Uber recibió la declaración de guerra de agrupaciones de taxistas en algunas ciudades y reguladores han intentado normar y regular sus operaciones. A partir de 2012, Uber ha expandido sus operaciones para incluir compartición de viajes que no son en taxi.

Su actual director ejecutivo es Dara Khosrowshahi. El cofundador Travis Kalanick tuvo que dimitir de su puesto ejecutivo después de presiones por parte de los inversores después de acusaciones de discriminación de género en la empresa. El 85% de los puestos tecnológicos dentro de la empresa estaban ocupados por hombres. Dara Khosrowshahi es CEO de Uber desde agosto de 2017.

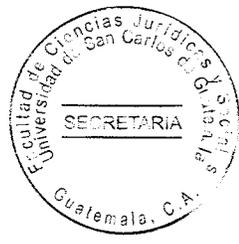


Para la primera mitad del año 2016, la empresa Bloomberg informaba que las pérdidas de la empresa Uber sumaban 1.270 millones de dólares durante ese año. La compañía ha defendido que solo puede ser rentable si emplea coches autónomos, prescindiendo de todos los conductores. Además, Uber compró en agosto de 2016 una empresa de conducción autónoma de camiones, Otto, por 680 millones de dólares.

Según Wall Street Journal, la última ronda de financiación de Uber catapultó su valor de mercado hasta 68.000 millones de dólares. Uber ha tenido en total 9 rondas de financiación. Es la startup más valiosa del mundo, muy por delante de su competidor chino Didi Chuxing, con una valoración de 50.000 millones de dólares. Su actual CEO Dara Khosrowshahi ha afirmado que la empresa podría empezar a cotizar en la Bolsa en 2019.

3.3 Competidores

Uber actualmente tiene competidores en prácticamente todos los países en donde opera. Cabify en España y Latinoamérica, Beat e Easy Taxi en Latinoamérica, Lyft en EE.UU., Ola Cabs en India, Grab en el Sudeste Asiático y Didi Chuxing en China. Didi Chuxing fue un competidor tan fuerte en China que Uber decidió fusionar Uber China con Didi Chuxing en agosto de 2016 a cambio de un 20% de Didi Chuxing, poniendo fin a la competencia en China.



3.4 Elusión de impuestos

Una de las principales críticas que hacen los taxistas a Uber es su uso de técnicas de ingeniería fiscal y elusión de impuestos. Tiene una compleja estructura legal y fiscal con sede en Países Bajos, donde los impuestos son mucho más bajos, bajo la empresa Uber BV. A su vez, también usa una filial en Bermudas, Uber International CV.

3.5 Salarios de los conductores

Una de las ventajas que ofrece Uber a sus conductores es que pueden trabajar cuando quieran, sin tener horarios fijos. Esto ha sido alabado y criticado a partes iguales. Entre las desventajas de ser conductor para Uber es que los conductores están en régimen de autónomos y tienen que cotizar a la Seguridad Social por su cuenta. El hecho de que sean autónomos ha sido muy criticado por investigadores y los tribunales. El Tribunal de Apelación Laboral de Londres considera que los conductores de Uber deberían ser tratados como asalariados y no como autónomos. Por el manejo de datos que la plataforma permite a la empresa, el control que ejerce Uber sobre los conductores es intenso y se considera comparable a una relación de empleo.

Servicios

- Uber X: Es la opción más común y económica de Uber, incluye vehículos modelo 2006 en adelante «aunque esto depende de las políticas de Uber para cada ciudad», acepta cuatro pasajeros como máximo y permite opcionalmente dividir la tarifa entre los usuarios pasajeros.
- Uber XL: Es la edición de Uber que consta de camionetas como transporte con capacidad extendida de hasta seis, siete u ocho pasajeros.
- Uber Black: Es la versión más exclusiva de Uber, consta de autos oscuros último modelo con capacidad de cuatro pasajeros, es utilizado a menudo por las organizaciones y empresas para el transporte del personal.
- Uber SUV: Alternativa más costosa que UberXL a diferencia que sus camionetas son de un modelo más reciente.
- Uber Pool: Es una edición de UberX compartido, dando oportunidad que hasta 3 usuarios de distintas ubicaciones soliciten un viaje a un destino que sea común se encuentre cercano para todos los usuarios que compartan el viaje, por ello se ahorra una cantidad considerable comparándolo al solicitar un servicio de UberX.
- Uber Select: Servicio semejante a Uber BLACK a diferencia que los autos no son estrictamente oscuros, y tiene un costo menor que este.



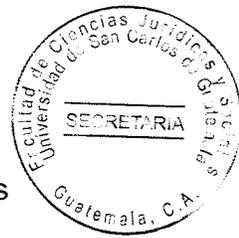
- Uber VIP: Es una opción dentro de la app que está disponible para ciertas localidades, una vez que el usuario cumpla sus 100 viajes realizados en la aplicación de Uber se desbloqueará este nuevo servicio que consiste en solicitar conductores con una valoración que tiene como promedio mayor o igual a 4.8 estrellas.
- UberAIR (Uber Elevate): Es un servicio planificado para 2020, que se podría estrenar en Los Ángeles (California), Dallas-Fort Worth (Texas) y Dubái. Consistiría en coches voladores, parecidos a helicópteros aunque con sus diferencias, que cubrirían distancias medias reduciendo enormemente la duración de los trayectos.

3.6 Conflicto legal y judicial derivado del uso del Uber

Es importante conocer el conflicto legal y judicial en algunos países.

✓ Argentina

En abril de 2016, Uber desembarcó en Buenos Aires. El 20 de abril, los taxistas realizaron más de 25 cortes en calles de esa ciudad, pidiendo exclusión de la plataforma. Cuestionan el lanzamiento del sistema por la amenaza que significa para sus puestos de trabajo.



El 13 de abril de 2016, la Justicia ordenó al gobierno de la ciudad de Buenos Aires que «de modo inmediato», arbitre las medidas necesarias para suspender cualquier actividad que desarrolle la empresa Uber o cualquier sociedad bajo ese nombre y tipo de actividad. La empresa no suspendió sus operaciones, y sigue estable con más de 20.000 conductores, para abril de 2016. Asimismo Uber opera en el Gran Buenos Aires, parte de la provincia de Buenos Aires, otra jurisdicción donde la justicia porteña no es quien ejerce la ley.

Desde el 12 de octubre de 2016, tras la desestimación de varias denuncias penales contra la empresa, el uso de la aplicación Uber es considerado legal en todo el territorio argentino. No obstante, a fines de enero de 2017 la justicia penal de la ciudad de Buenos Aires ordenó el bloqueo de la aplicación de Uber para telefonía celular, aunque rechazó enviar a prisión a los directivos de la empresa; el servicio continuó funcionando.

En el mes de abril, sin embargo, un juzgado de la misma ciudad de Buenos Aires condenó a una pena de prisión en suspenso e inhabilitación para conducir a un chofer de la empresa, por «uso indebido del espacio público» y «ejercer ilegítimamente una actividad que infringe el Código Contravencional».

En el mes de enero un juzgado de la Ciudad de Buenos Aires pidió al ENACOM que haga efectivo el bloqueo de la web de Uber en la Argentina. Sin embargo, en junio de 2018, el mismo juzgado dio marcha atrás con la medida. Paralelamente, Mendoza se aprobó una regulación para plataformas digitales como Uber y Cabify,



por lo que la actividad está ahora amparado por la ley en la capital mendocina. En ese sentido, la empresa se encuentra proyectando la expansión a unas 30 ciudades del interior del país.

✓ **Bolivia**

En Bolivia existe un fuerte rechazo a Uber por parte de los taxistas de Santa Cruz de la Sierra calificándolos como "avasalladores de trabajos" de los más de 60.000 taxistas de esta ciudad. El servicio de Uber en la ciudad de La Paz es completamente normal.

✓ **Colombia**

En Colombia llega el servicio oficialmente en el año 2015, varias protestas se realizaron cuando esta aplicación entró en servicio en el país. La mayoría de estos protestantes son taxistas. En Bogotá, Uber presta los servicios de uberX, uberPOOL, UberBLACK, UberVAN (hasta 8 pasajeros), UberANGEL (un conductor se dirige al punto donde se realizó la solicitud para que este conduzca el vehículo del usuario y lo lleve al destino solicitado), UberBICI (presta el servicio de vehículos equipados para el transporte de bicicletas), y UberEATS (servicio de entrega a domicilio de comida).



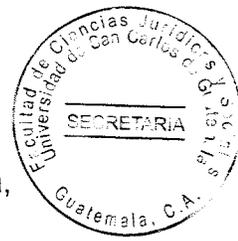
✓ **España**

En España, Uber actualmente está inmerso en una batalla legal contra los taxistas. No obstante, de momento Uber está operando con las autorizaciones VTC (que son necesarias para operar los vehículos Uber) de esta manera en diciembre de 2017 están operando 6.500 autorizaciones de VTC en España (estas autorizaciones tiene un coste de unos 39€), pero se prevé que el Tribunal Supremo conceda otras 10.000 autorizaciones más, habiendo 1 VTC por cada 4 taxis. El límite legal está en 1 VTC por cada 30 taxis. Esto ha hecho que los taxistas, soliciten que se cumpla la ley.

✓ **México**

En abril de 2015, Uber pudo expandirse en Guadalajara, Jalisco, se hicieron negociaciones exitosas con el Club Deportivo Guadalajara, que consistieron en emplear a Uber como medio de transporte para aficionados del equipo, rumbo al estadio Omnilife.

En la Ciudad de México, las autoridades decidieron realizar un debate público sobre el servicio que brindaba Uber y Cabify en el que participaron los gremios y asociaciones de taxis (transporte público de pasajeros concesionado). Como resultado, hay una legislación desde 2015 que obliga a ambas empresas a pagar un registro ante la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.



En 2016, Uber operaba en la Ciudad de México, Estado de México, Guadalajara, Mexicali, Tijuana, Tecate, Rosarito, Ensenada, Monterrey, Puebla, Querétaro, León, Toluca, Campeche, Mérida, Aguascalientes, Cuernavaca, Hermosillo, San Luis Potosí, Chihuahua, Ciudad Juárez, Saltillo, Torreón, Villahermosa, Cancún así como en el estado de Zacatecas y en algunas zonas de Sinaloa.

El 11 de junio de 2017, Uber anunció su presencia en Tepic, Nuevo Vallarta, Puerto Vallarta y Ciudad Obregón. Uber anunció que llegaría a la ciudad de Morelia en octubre de 2017.

En octubre de 2017 se anunció su llegada a La Paz (Baja California Sur), Guasave y para San Luis Rio Colorado, Nogales, Navojoa y Guaymas en el estado de Sonora siendo este último el estado con más ciudades con Uber en México.

✓ **Bolivia**

En noviembre de 2016, Uber comienza sus actividades en Bolivia en Santa Cruz de la Sierra inicialmente.²³ En enero de 2017, Uber expande su servicio a la ciudad de La Paz (sede de gobierno del país).²⁴ Se tiene previsto que Uber expanda también sus servicios a la ciudad de Cochabamba.

✓ **Chile**

En 2014 la aplicación comenzó a operar en Santiago. Durante 2018 se ha discutido un proyecto de ley para reglamentar el funcionamiento de empresas como Uber y Cabify, incluyendo aspectos tributarios además de fijar condiciones para los conductores de modo tal que las empresas como Uber solo puedan operar en ciudades donde estén inscritas y hayan declarado un listado de conductores. También se ha discutido sobre la exigencia que debería cumplir la empresa en el tratamiento de los datos de los usuarios.

Cuenta con 70.000 conductores y 2.000.000 de usuarios

✓ **Perú**

En abril de 2014, Uber inició sus actividades en Lima, en octubre de 2016 en Arequipa y en mayo de 2017 en Cuzco. Asimismo, cuenta con más de 2000 taxistas afiliados en el país. Tiene acuerdos importantes con empresas importantes del Perú. Cuenta con oficinas en el distrito de Surco en Lima y con un centro de capacitación a socios conductores en Lince, Surco e Independencia.

✓ **Uruguay**

En noviembre de 2015, Uber ha iniciado sus actividades en Uruguay. En agosto de 2016 la empresa de pagos PayPal anunció un acuerdo con Uber por el cual se podrá utilizar esa plataforma para el pago de los servicios.



✓ **Ecuador**

En julio de 2017, Uber inició sus actividades en Ecuador.

✓ **República Dominicana**

En noviembre de 2016, se inician las actividades de Uber, pero no es hasta principios de 2017 cuando los servicios de esta empresa son más reconocidos, expandiéndose así a la mayoría de las provincias constituyentes, siendo más usado en las principales provincias turísticas como Santo Domingo, Santiago, La Romana, Puerto Plata, Samaná, entre otras.

3.7 Cómo funciona Uber

La aplicación es muy sencilla de usar, solo tienes que instalarla, darle los datos de tu tarjeta de crédito, que es totalmente seguro, y seguir las siguientes instrucciones:

- Gracias al GPS de tu Smartphone, la aplicación conoce tu localización y podrás verlo bien claro en el mapa que te muestra junto con las localizaciones de los autos Uber más cercanos a ti.

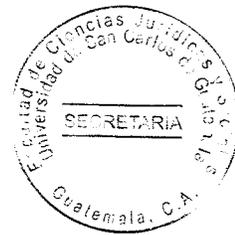


- Tienes que entrar tu destino y luego solicitar un conductor que debe ser el más cercano a ti.
- Puedes ver en tiempo real el trayecto de tu chofer designado y el tiempo estimado de llegada.
- El chofer te lleva a tu destino sin tener que pagar en metálico, el costo del viaje te lo descuentan de tu tarjeta de crédito junto con la propina.

3.8 Ventajas de Uber ante los taxis comunes

Este tipo de servicio de transporte presenta grandes ventajas ante los taxis tradicionales como:

- Está reconocido por la excelencia de sus conductores, no ponen música alta en el vehículo, no te cuentan su vida a través de la ventanilla ni discuten con el pasajero.
- No tienes que gastarte los pulmones silbando para parar un taxi en la calle, con solo un click lo puedes tener en la puerta de tu casa.



- El chofer no pregunta a dónde vas, solo te lleva.
- Es mucho más económico que un taxi común, los vehículos son más limpios y el conductor está certificado y registrado.

3.9 Desventajas del uber

- No paga impuesto
- Para el demandado no es una institución o persona jurídica localizable para demandar

3.10 Dónde opera Uber

Hasta la fecha ya son 67 países en los que Uber trabaja.

3.11 El Uber en Guatemala

En Guatemala, el Uber se ha vuelto muy usual por las ventajas que presenta y que ya han sido citadas en esta tesis.

Se han dado marchas y manifestaciones de taxistas que muestran su inconformidad derivada de la competencia que representa.





CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Uber es un servicio de transporte que emplea la web para todas las operaciones de gestión, es también una aplicación con soporte para las grandes plataformas móviles. Se han dado, en Guatemala, marchas y manifestaciones de taxistas que muestran su inconformidad derivada de la competencia que representa. Este tipo de servicio de transporte presenta grandes ventajas ante los taxis tradicionales como: Está reconocido por la excelencia de sus conductores, no ponen música alta en el vehículo, no te cuentan su vida a través de la ventanilla ni discuten con el pasajero. No tienes que gastarte los pulmones silbando para parar un taxi en la calle, con solo un click lo puedes tener en la puerta de tu casa. El chofer no pregunta a dónde va el cliente, solo lo lleva. Es mucho más económico que un taxi común, los vehículos son más limpios y el conductor está certificado y registrado. Y tiene como desventajas que no paga impuesto y que, para el demandando no es una institución o persona jurídica localizable para demandar. El servicio de taxi ha necesitado tener competencia para mejorar su servicio. Al darse un delito de parte de un piloto de Uber hacia su cliente, debe castigarse con agravantes, derivado de que la persona que lo aborda se confía que es un servicio supervisado, y éste se vale de la buena fe del usuario.





CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. 14^a. ed.; Tomo I al IV; Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1979.

CASTÁN TOBEÑAS, José. **Teoría de la aplicación e investigación del derecho**. 13^a. ed.; Madrid, España: Ed. Reus, S.A., 1982.

Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. 16^a. ed.; Madrid, España: Ed. Talleres Tipográficos de Espasa-Calpe, S.A., 1998.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. 6^a. ed.; Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1987.

PUIG PEÑA, Federico. **Derecho penal**. 5^a. ed.; Barcelona, España: Ed. Nauta, S.A., 1959.

SOPENA, Ramón. **Diccionario enciclopédico ilustrado Sopena**. Guatemala, Ed. Eros, S. A. 1986.

Legislación:

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

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

Código Procesal Penal y sus reformas. Congreso de la República, Decreto 51-92, 1992.



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

Código Procesal Penal y sus reformas. Congreso de la República, Decreto 51-92, 1992.

Convención Americana Sobre Derechos Humanos. Congreso de la República, Decreto 6-78, 1978

Declaración Universal sobre Derechos Humanos. Congreso de la República, Decretos 54-86 y 32-87, 1986 y 1987.

Ley del Organismo Judicial. Congreso de la República, Decreto 2-89, 1989.

Ley Orgánica del Ministerio Público. Congreso de la República, Decreto 52-94, 1994.