

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

**INCUMPLIMIENTO DEL ESTADO DE GUATEMALA AL NO BRINDAR PROTECCIÓN
A LOS CHOFERES DEL TRANSPORTE URBANO Y DEJAR DESPROTEGIDOS A
LOS USUARIOS ANTE ATENTADOS POR EXTORSIÓN**

JACQUELINE PAOLA GARCÍA

GUATEMALA, JULIO DE 2023

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

**INCUMPLIMIENTO DEL ESTADO DE GUATEMALA AL NO BRINDAR PROTECCIÓN
A LOS CHOFERES DEL TRANSPORTE URBANO Y DEJAR DESPROTEGIDOS A
LOS USUARIOS ANTE ATENTADOS POR EXTORSIÓN**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

JACQUELINE PAOLA GARCÍA

Previo a conferírsele el grado académico de:

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de:

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, julio de 2023

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

DECANO:	MSc.	Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL I:	Licda.	Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL II:	Lic.	Rodolfo Barahona Jácome
VOCAL III:	Lic.	Helmer Rolando Reyes García
VOCAL IV:	Br.	Javier Eduardo Sarmiento Cabrera
VOCAL V:	Br.	Gustavo Adolfo Oroxom Aguilar
SECRETARIA:	Licda.	Evelyn Johanna Chevez Juárez

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente:	Licda.	Ingrid Nohelia Villatoro Natareno
Vocal:	Licda.	Damaris Gemali Castellanos Navas
Secretario:	Lic.	Samuel Antonio Arriola Bejar

Segunda Fase:

Presidente:	Lic.	Willian Armando Vanegas Urbina
Vocal:	Licda.	Rosalía Machic Pérez
Secretaria:	Licda.	Delia Verónica Loarca Cabrera

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



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 04 de octubre de 2019.

Atentamente pase al (a) Profesional, ROLANDO NECH PATZAN
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
JACQUELINE PAOLA GARCÍA, con carné 201211601,
 intitulado INCUMPLIMIENTO DEL ESTADO DE GUATEMALA AL NO BRINDAR PROTECCIÓN A LOS CHOFERES
DEL TRANSPORTE URBANO Y DEJAR DESPROTEGIDOS A LOS USUARIOS ANTE ATENTADOS POR EXTORSIÓN.

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.

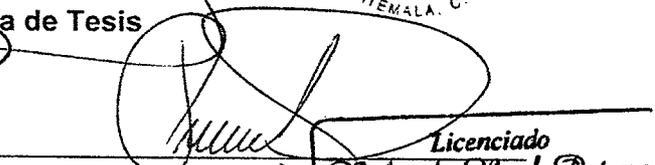
El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros 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 10, 10, 2019 f)



 Asesor(a)
 (Firma y Sello) **Licenciado Rolando Nech Patzan**
 Abogado y Notario





Licenciado Rolando Nech Patzan
Abogado y Notario
Colegiado: No. 19527
12 calle 2-25, zona 1.
Teléfono No: 5132-7557.

Correo Electrónico: rolandonech@yahoo.com

Guatemala, 06 de julio de 2022

Dr. Carlos Ebertito Herrera Recinos
Jefe de Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala



Distinguido Dr. Herrera Recinos:

Atentamente me dirijo a usted para darle cumplimiento a la providencia de fecha cuatro de octubre de dos mil diecinueve, por medio de la cual fui nombrado ASESOR de tesis de la bachiller JACQUELINE PAOLA GARCÍA, titulada: "INCUMPLIMIENTO DEL ESTADO DE GUATEMALA AL NO BRINDAR PROTECCIÓN A LOS CHOFERES DEL TRANSPORTE URBANO Y DEJAR DESPROTEGIDOS A LOS USUARIOS ANTE ATENTADOS POR EXTORSIÓN".

En cumplimiento de esta designación, he brindado la orientación requerida y se ha asesorado el tema con la debida acuciosidad, dando como resultado que: el desarrollo del trabajo de tesis, denota una investigación y estudios completos, su contenido científico y técnico de tesis, cumple con los requisitos del método científico de las ciencias sociales; a través de éste, se hacen observaciones; en cuanto a las técnicas empleadas, éstas tienen como objetivo exponer propuestas que se realizaron para llegar a resolver el problema a través de los pasos establecidos previamente, utilizando la recolección de datos, tales como: libros, diccionarios, la exposición de doctrina en páginas Web y ejerciendo el cronograma de actividades planteado en el plan de investigación.

La metodología y las técnicas de investigación que se han utilizado, se desarrollaron a través de un análisis crítico y descriptivo del contenido de la presente tesis y la realización de síntesis y deducciones para generar la conclusión discursiva; de manera que se utilizó el análisis de diversas leyes, doctrinas y la información de páginas de internet, que se



relacionan con el tema investigado; todo ello, con el fin de llegar a la conclusión discursiva de que se deben buscar soluciones al problema señalado.

La redacción utilizada por la 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 la 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 la bachiller JACQUELINE PAOLA GARCÍA. 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,

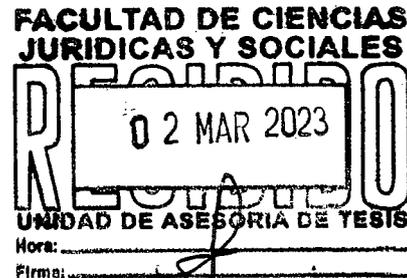

Lic. Rolando Nech Patzan
Colegiado No. 19,527

Licenciado
Rolando Nech Patzan
Abogado y Notario



Guatemala 02 de marzo del año 2023

• Dr. Carlos Ebertito Herrera Recinos
Señor Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala



Dr. Herrera Recinos:

Atentamente, le informo que la alumna **JACQUELINE PAOLA GARCÍA**, carné número **201211601** ha realizado las correcciones de **ORTOGRAFÍA, REDACCIÓN Y ESTILO** a su trabajo de tesis en forma virtual, cuyo título final es: **“INCUMPLIMIENTO DEL ESTADO DE GUATEMALA AL NO BRINDAR PROTECCIÓN A LOS CHOFERES DEL TRANSPORTE URBANO Y DEJAR DESPROTEGIDOS A LOS USUARIOS ANTE ATENTADOS POR EXTORSIÓN”**.

En virtud de lo anterior se emite **DICTAMEN FAVORABLE**, a efecto de que pueda continuar con el trámite correspondiente.

Atentamente.

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Lic. Otto René Vicente Revolorio
Docente Consejero de Redacción y Estilo



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Ciudad de Guatemala, treinta de mayo de dos mil veintitrés.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante JACQUELINE PAOLA GARCÍA, titulado INCUMPLIMIENTO DEL ESTADO DE GUATEMALA AL NO BRINDAR PROTECCIÓN A LOS CHOFERES DEL TRANSPORTE URBANO Y DEJAR DESPROTEGIDOS A LOS USUARIOS ANTE ATENTADOS POR EXTORSIÓN. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

CEHR/SAQO

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 FAC. DE C.G. J.J. Y. S.S.
 UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS
 GUATEMALA, C. A.

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
 UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 DECANO
 GUATEMALA, C. A.

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
 UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 SECRETARIA
 GUATEMALA, C. A.





DEDICATORIA

- A DIOS:** Por darme sabiduría, amor, salud, trabajo y permitirme alcanzar mis objetivos para finalizar este proceso y aumentar mi formación profesional.
- A MI MADRE:** Mirna García Figueroa quien con su esfuerzo, valores, amor, sacrificios y dedicación me dio todos los elementos para alcanzar mis metas. Gracias por estar a mi lado, apoyarme, motivarme y alegrarte por cada triunfo, te debo todo lo que soy.
- A MIS PAPITOS:** Pedro García e Isabel Figueroa por su sabiduría, apoyo, paciencia, amor, comprensión y por ser los pilares fundamentales de mi vida.
- A MI HERMANO:** Sergio García por su cariño, compañía, paciencia y ser mi ejemplo de esfuerzo y superación. Siempre estaré agradecida contigo por ser parte esencial de este logro.
- A MI ESPOSO:** José Guillermo Reyes quien es mi apoyo incondicional, mi luz, mi confidente, por su inmenso amor, paciencia y motivarme a lograr mis sueños. Te amo mi vida.
- A MIS SOBRINOS:** Pedro José y Julián Alexander por sus manifestaciones de afecto, son una gran bendición de Dios, y para que este logro sea una fuente de inspiración para ustedes.



A MIS TÍOS:

Erick Oswaldo García, Hilda Cardona y Sandra Judith García, por apoyarme en cada etapa de mi vida y motivarme constantemente a lograr cada propósito.

A LOS LICENCIADOS:

Laura López Roche y Antonio Echeverría Vielman, siempre estaré agradecida por su confianza, mentoría, paciencia y darme la oportunidad de desempeñar mis habilidades profesionales.

A MIS FAMILIARES:

Quienes me han acompañado durante este proceso, apoyándome y creyendo en mí principalmente a Elizabeth García, Leonel Monroy, José Carlos García y Eddy Rolando Mirón.

A MIS AMIGOS:

Por su amistad, consejos y compartir conmigo experiencias inolvidables, supimos siempre superar cada contratiempo y ahora podemos ver con orgullo el resultado de nuestro trabajo, especialmente Carmen Monroy, Mirna Carrillo, Wualfer Ochoa, Cristian Castro, July Sajche y Mayra Luna.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales; por abrirme sus puertas y permitirme adquirir conocimientos, aptitud, carácter y valores para actuar con apego a la ética y a la moral profesional.

A:

La Tricentennial University of San Carlos of Guatemala, por ser la sede de todo el conocimiento adquirido en estos años.



PRESENTACIÓN

En Guatemala todas las personas merecen tener acceso a una justicia pronta e imparcial, y también merecen que el cuerpo legal que regula las actividades del país sea actualizado de manera continua respecto a los cambios que la sociedad vive y el aumento de la delincuencia y los distintos delitos, como es el de extorsión, que le quita la paz a la población.

Este estudio corresponde a la rama del derecho penal. El período en que se desarrolla la investigación es de abril de 2022 a abril de 2023. Es de tipo cualitativa. El sujeto de estudio es incumplimiento del Estado de Guatemala al no brindar protección a los chóferes del transporte urbano y dejar desprotegidos a los usuarios ante atentados por extorsión.

Concluyendo con el aporte científico de que, es urgente que el Estado tome conciencia de la necesidad de establecer controles respecto al delito de extorsión y la forma en que se encuentra desprotegida toda la población y sobre todo los choferes quienes quieren ganarse la vida honradamente, pero cada día es un riesgo el no regresar con vida a sus hogares, por lo que es urgente que se revisen las leyes que tienen que ver con este aspecto y que se puedan crear nuevas leyes que brinden protección a la población guatemalteca contra delincuentes, quienes tienen el conocimiento que en Guatemala no existen leyes que protejan a la población sobre este tema, lo que convierte a los guatemaltecos en víctimas perfectas ante las maras a nivel nacional.



HIPÓTESIS

La hipótesis planteada para este trabajo fue que en Guatemala existe incumplimiento del Estado de Guatemala al no brindar protección a los chóferes del transporte urbano y dejar desprotegidos a los usuarios ante atentados por extorsión, evidencia la falta de cumplimiento por parte del Estado de garantizar la protección a los ciudadanos y de su obligación de velar porque los cuerpos legales que rigen dentro del país sean actualizados de acuerdo a la evolución de la sociedad y el caso de la delincuencia y el aumento del crimen organizado y las extorsiones que cada vez está en aumento y lamentablemente los guatemaltecos se encuentran desprotegidos por el hecho que no existen leyes que le permitan si quiera hacer una denuncia sobre las extorsiones que se viven a diario y se dé seguimiento a las mismas o se resuelva algo, lo que hace indispensable que se revisen todas la figuras jurídicas y se actualicen o se dé paso a nuevas leyes que protejan a la población guatemalteca.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

En el desarrollo de esta investigación se comprobó la premisa hipotética establecida de que en Guatemala existe incumplimiento del Estado de Guatemala al no brindar protección a los chóferes del transporte urbano y dejar desprotegidos a los usuarios ante atentados por extorsión, por lo cual se puede observar que esta situación cae dentro de la falta de cumplimiento por parte del Estado de brindar protección y seguridad que son garantías constitucionales a las cuales todos los ciudadanos tienen derecho.

Es necesario que se busquen soluciones urgentes y se implementen planes para poder recuperar el sistema de justicia y poder brindar seguridad a nivel nacional, en el caso del transporte público es urgente en virtud que la población que tiene necesidad de utilizarlo se mantiene en un constante riesgo, sin dejar a un lado a los choferes, quienes buscan trabajar de una forma honrada y cada día que salen a ganarse el pan de cada día, es un riesgo para su vida, debido a las extorsiones que cada vez crecen y son un flagelo para la sociedad guatemalteca.

Entre los métodos que se emplearon para la validación de la hipótesis formulada, están: el analítico, el deductivo e inductivo y el dialéctico para la elaboración de razonamientos que sustentaron los aspectos científicos y jurídicos. Con lo que se pudo ampliar el conocimiento y perspectiva del tema en estudio.



ÍNDICE

Pág.

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

CAPÍTULO I

1. Historia de la seguridad vial	1
1.1. Definiciones de seguridad vial.....	4
1.2. Tipos de seguridad vial.....	7
1.2.1. Seguridad vial primaria.....	7
1.3. Las señales de tránsito.....	10
1.4. Clasificación de la señalización vial.....	11
1.5. Protección vial accesoria.....	13
1.6. Protección vial terciaria.....	14

CAPÍTULO II

2. El transporte colectivo.....	19
2.1. Conceptos de transporte colectivo	24
2.2. Características del transporte colectivo	26
2.3. Tipos transporte colectivo.....	27
2.3.1. Público.....	28
2.3.2. Urbano.....	29
2.3.3. Extraurbano.....	31
2.4. Calidad del Transporte colectivo.....	32
2.5. Problemas del transporte colectivo.....	34

CAPÍTULO III

3. Transporte colectivo en Guatemala.....	37
---	----



3.1. Ley de transportes.....	40
3.2. Ley de hechos de tránsitos.....	42
3.3. El Acuerdo Gubernativo 42-94	44
3.4. El Acuerdo Gubernativo 289-2011	47
3.5. Órganos materia de transportes en Guatemala	48

CAPÍTULO IV

4. Incumplimiento del Estado de Guatemala al no brindarle protección a los choferes del transporte urbano y dejar desprotegidos a los usuarios ante atentados por extorsión	57
4.1. Seguridad transporte urbano.....	59
4.2. Accidentes del transporte urbano.....	62
4.3. Delincuencia en el transporte urbano.....	64
4.4. Extorsión en el transporte urbano	65

CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	71
BIBLIOGRAFÍA	73



INTRODUCCIÓN

Guatemala es un país en el cual la delincuencia parece ganar más terreno en todos los ámbitos, sobre todo la falta de cumplimiento por parte del Estado respecto a brindar protección a los ciudadanos y seguridad, la cual no puede realizar con un cuerpo legal desactualizado y que tiene muchas lagunas legales, sobre todo en los temas de la actualidad como son la extorsión y el crimen organizado.

Por las anteriores razones, la población guatemalteca cada vez es más vulnerable a sufrir extorsiones en virtud que en este caso el transporte público no se encuentra protegido por las leyes del país, lo que es de conocimiento de los delincuentes y los integrantes de las maras, quienes aprovechan este espacio para extorsionar a la población guatemalteca y amenazarlos para lograr su objetivo.

Lamentablemente, al Estado parece no importarle esta situación y tampoco a los legisladores, ya que debido a la corrupción existente no ejerce un control el Estado sobre muchos temas, y los legisladores con falta de preparación no toman en serio su papel y no muestran el interés debido para actualizar, reformar o crear nuevas figuras jurídicas que no dejen tan desprotegida a la población, en virtud las víctimas de estos delitos no pueden presentar denuncias o reclamos que prosperen debido a que no existen leyes que los amparen, por lo tanto, es urgente que los legisladores hagan conciencia e inicien a cumplir con su labor que es legislar.



Para este informe se plantearon los siguientes objetivos: Como general, que el Estado no cumple su función de brindar protección a la sociedad guatemalteca. Y, como específicos: analizar la forma en que el Estado se despreocupa de crear figuras jurídicas que vayan conforme a la evolución de la sociedad, dejando desprotegida a la población respecto al delito de la extorsión y cómo afecta al transporte público en el país.

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

Esta tesis está integrada por cuatro capítulos, los cuales se detallan a continuación: en el primero, se trató lo referente a la historia de la seguridad vial; en el segundo, el transporte colectivo; en el tercero, se estudia el transporte colectivo en Guatemala; asimismo, en el cuarto capítulo se desarrolla el tema de estudio que es, incumplimiento del Estado de Guatemala al no brindar protección a los chóferes del transporte urbano y dejar desprotegidos a los usuarios ante atentados por extorsión.

Se espera que esta tesis sea de utilidad para que se prevean soluciones a problemas, como los manifestados en este informe; logrando el reconocimiento, por parte del Estado, a través de las instituciones involucradas de la importancia de crear controles para la protección adecuada de las garantías constitucionales de la población en Guatemala.



CAPÍTULO I

1. Historia de la seguridad vial

La seguridad vial ha existido desde hace muchos años atrás alrededor del mundo, específicamente desde los comienzos del derecho que regula la materia. Guatemala, tampoco es ajena a la suscitación de la necesidad de regular el tema en cuestión.

La seguridad vial se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas por el tránsito. A través de la coordinación y colaboración intersectorial, los países de la región de las Américas pueden mejorar la legislación sobre seguridad vial, creando un entorno más seguro, accesible, y sostenible para los sistemas de transporte y para todos los usuarios.

La velocidad excesiva contribuye a aproximadamente un tercio de todas las muertes causadas por el tráfico en países de altos ingresos y la mitad de ellos en países de ingresos bajos y medios.

Es fundamental que los países implementen medidas que hagan que las calles y carreteras sean más seguras no solo para los ocupantes de coches, sino también para los usuarios más vulnerables, como los peatones, los ciclistas, y los motociclistas. Los usuarios vulnerables responden por la mayor proporción de muertes y lesiones en los países de bajo y mediano ingreso en la región



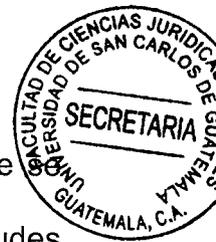
A lo largo de la historia del país, la seguridad vial ha ido evolucionando con el transcurso de los años. Se analizará y tratará a Guatemala ya como un país independiente, en el desarrollo de la presente temática.

Fue en el año de 1849 en la que el Ministerio de Gobernación de la época decretó la creación de un impuesto para los carruajes, que eran un medio de transporte únicamente accesible para las clases altas, ya que la mayoría de calles eran peatonales.

Luego, ya por el año de 1911, específicamente el 20 de abril, la Policía Nacional, publica una revista, en la cual da a conocer lo que pudiera considerarse como el primer reglamento para la circulación de vehículos en Guatemala.

Como tema relevante y novedoso, se reguló lo relativo a la obtención del permiso de conducir, llamado en la actualidad licencia de conducir. Pero dicho permiso no se obtenía de la manera en la cual se obtiene actualmente, donde la persona, a groso modo, debe aprobar un examen de aptitudes, que evalúa tanto las aptitudes físicas, como lo es el examen de la vista obligatorio en la emisión de la primera, como en la renovación de la misma, así como también las aptitudes teóricas y prácticas de la persona que desea obtener el permiso.

En esa época, dicha publicación establecía que para la obtención del mismo, se necesitaría la autorización previa de la Jefatura Política, previo informe de un ingeniero, en el cual establecería circunstancias muy distintas a las que en la actualidad se evalúan,



como por ejemplo, emitiría opinión acerca de las condiciones de prudencia, que entiende como, según la Real Academia Española, una de las cuatro virtudes cardinales, que consiste en discernir y distinguir lo que es bueno o malo, para seguirlo o huir de ello. Así como también acerca de las aptitudes, teóricas como prácticas del solicitante, y también su orden al manejar, siendo este último criterio totalmente discrecional al ingeniero en cuestión.

Posteriormente, exactamente el 4 de junio de 1927, se publicó en el Diario Oficial, el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional, el cual tenía un contenido eminentemente social, y dirigido a la seguridad de las personas por las vías de circulación, pudiendo ser este un antecedente directo de la seguridad vial en Guatemala.

Dicho cuerpo legal se regula medidas para garantizar la seguridad y los intereses de los mismos, así como también la conservación de las calles y caminos transitables; regulaba también, cuestiones referentes al ornato para capitalización y mejoramiento de las vías de comunicación.

También, dentro de dicho cuerpo legal, se regula la autorización para que personas ajenas a los propietarios del vehículo pudieran conducirlo, siempre y cuando éste tuviere el permiso correspondiente, emitido por la Oficina de Tráfico de la ciudad capital y las comisarías de la Policía Nacional en los departamentos, respectivamente.

Luego, con el transcurso de los años, y el evidente crecimiento demográfico y consiguientemente, también vehicular, se publicó en el Diario Oficial un nuevo



Reglamento de Tránsito, con fecha del 20 de noviembre de 1952, consecuentemente derogó el Reglamento de Trafico de la Policía Nacional, y sus reformas, cuerpo legal descrito de forma sumaria anteriormente.

Dentro de las regulaciones más relevantes del cuerpo legal en cuestión, era una especie de antecedente de la Inspección Técnica Vehicular, que, en esa época, tenía como finalidad vigilar el estado en el cual se encontraba el vehículo, velando por su funcionamiento y conservación.

Ahora, en la actualidad, la Inspección Técnica Vehicular es una supervisión de naturaleza técnica, siempre de carácter preventivo, que tiene como finalidad la reducción de contaminación ambiental y los índices de accidentes a consecuencia de desperfectos mecánicos los cuales ocasionan inseguridad vial.

1.1 Definiciones de seguridad vial

Luego de conocer los antecedentes históricos de la seguridad vial, se procederá a proporcionar distintas definiciones acerca de lo que es la misma, para poder terminar de entender en qué consiste.

Según el autor, otorga, una definición bastante clara y concisa, pero no por eso menos acertada de lo que es la seguridad vial y establece que es la “no producción de accidentes.”¹

¹ Menéndez Díez Fernando. **Formación superior en prevención de riesgos laborales.** Pág. 5



De la anterior definición, el autor hace el análisis siguiente. “Expresada así, esta definición es utópica, ya que siempre cabe la posibilidad de que se produzca algún accidente, y más si se tiene en cuenta que entre los elementos que intervienen en el tráfico se encuentra el hombre, sobre el que recae la capacidad de decidir y con ella la de equivocarse, y al que, en última instancia, no podrá coartarse su libertad y poder de acción.

“En otras palabras, la seguridad vial nunca será una realidad de valores absolutos, puesto que accidentes de tránsito siempre existirán. A lo que cabe aspirar y ello es un derecho de los ciudadanos y un deber de todas las administraciones públicas es que los accidentes de tránsito disminuyan y sus consecuencias sean lo menos dañosas para el individuo y para la sociedad.”²

De la cita anterior, se pueden obtener valiosos aportes, ya que ve como elementos intrínsecos a su definición, cuestiones relativas a tres puntos en específico; como por ejemplo las acciones y mecanismos que deben tomar tanto las personas que circulan ya sean de manera motorizado como peatonal.

Así como también las instituciones estatales, que se desarrollará con posterioridad en el siguiente capítulo, con la finalidad de crear un ambiente de seguridad al momento de circular los caminos o carreteras, previniendo así accidentes de tránsito.

² Menéndez Díez Fernando. **Op. Cit.** Pág. 7



Otra definición de seguridad vial, según el Ministerio de Obras Públicas y Tráfico de Costa Rica se define como; la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar la buena maniobra de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito.

“De la anterior definición se puede extraer la seguridad vial es una disciplina, o más bien, una rama de la seguridad con un enfoque interdisciplinario, ya que interactuando con la misma se encuentran la accidentología vial, que tiene entre su finalidad el análisis de las causas de los accidentes de tránsito, así como también las medidas o mecanismos para reducir las consecuencias negativas o nocivas de los mismos y proveer datos estadísticos para el estudio de accidentes de tránsito.”³

Entonces, la seguridad vial podría definirse como “el cumplimiento de las acciones y mecanismos por parte de las personas que circulan por la vía pública, al momento de interactuar con los demás usuarios, previniendo así los accidentes de tránsito desde un enfoque multidisciplinario.”⁴

“De lo cual se extrae la importancia de la palabra prevenir como elemento más relevante, ya que la prevención de los accidentes, que conllevan una alta tasa de mortalidad a nivel mundial, puede ser reducidos mediante el conocimiento de las técnicas de manejo defensivo y de las disposiciones legales.”⁵

³ **Ibíd.** Pág. 13

⁴ **Ibíd.** Pág. 13

⁵ **Ibíd.** Pág. 14



“Los factores que interactúan en un accidente de tránsito son el humano, el ambiente y el mecánico, siendo dos de los tres factores totalmente previsibles, como lo son el factor humano y mecánico.”⁶

También resalta la importancia de la normativa en materia vial, que cobra importancia cuando lo que éstas defienden son principios constitucionales como la seguridad de los habitantes de la república, así como también el derecho a la vida.

1.2 Tipos de seguridad vial

La seguridad vial es, como se ha estudiado anteriormente, bastante compleja y conlleva una serie de comportamientos, tanto humanos, técnicos, mecánicos como estatales, que conducen a la obtención de la misma.

Se divide en tres grandes grupos, seguridad vial activa o primaria, la cual se divide en humana, vehicular y vial; seguridad vial pasiva o secundaria y seguridad vial terciaria; las cuales se van a desarrollar a continuación.

1.2.1 Seguridad vial primaria

“La seguridad vial activa o primaria, de forma general, es un conjunto de acciones que se realizan desde la actividad humana, y la existencia de elementos mecánicos en los

⁶ **Ibíd.** Pág. 18



vehículos, que pueden accionarse preventivamente para intentar evitar los accidentes de tráfico, y que requieren la intervención de la voluntad humana para que el resultado pretendido sea lo más favorable posible.”³⁶ de la misma se pueden extraer los elementos siguientes.”⁷

La seguridad vial activa, puede ser humana, la cual consiste en el conjunto de acciones que una persona, ya sea conductor, pasajero o peatón, puede realizar para la prevención de los accidentes de tránsito.

Dentro de las mismas, está la educación vial, que por ser tema central en la presente investigación se desarrollará en un capítulo específico. También está el adecuar la conducta que observa el sujeto al momento de transitar por las vías a la normativa existente en la materia.

También la creación de normativa para suplir lagunas legales o simplemente modernizar la misma con la finalidad de obtener seguridad, pero de la norma en general. En un capítulo aparte se hará el análisis de la norma jurídica y su importancia, así como también la importancia de su conocimiento y posterior cumplimiento.

Otro aspecto importante es la velocidad con la cual se conducen las personas por las diferentes vías, ya que las vías en específico tienen límites en cuanto a la velocidad. Para determinar dicha velocidad, se utilizan parámetros como, por ejemplo, el área

⁷ **Ibíd.** Pág. 17



donde se ubica, ya que la velocidad máxima en una calzada no es la misma en una zona escolar, o también se auxilia de la Ingeniería vial, donde se analizan cuestiones como el peralte de una curva es determinante en la fijación del límite de velocidad, así como también del desempeño del vehículo por la carretera.

El departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil de Guatemala establece los siguientes límites; “dentro del área urbana, en las autopistas: 90 KM/h Vías rápidas: 80 KM/h Arterias principales: 60 KM/h Arterias secundarias: 50 KM/h Caminos y vías locales: 40 KM/h Vías residenciales y zonas escolares: 30 KM/h Vehículos pesados y aquellos que lleven remolques: 10 KM/h. Ahora, en el área extraurbana, regula lo siguiente: Autopistas: 100 KM/h Vías rápidas: 90 KM/h Carreteras principales: 80 KM/h Carreteras secundarias: 60 KM/h Caminos y vías locales: 40 KM/h Vías residenciales y zonas escolares: 30 KM/h Vehículos pesados y aquellos que lleven remolques: 20 KM/h.

La seguridad vial activa, también puede ser vehicular, ya que ésta consiste en el conjunto de elementos mecánicos de los cuales disponen los medios de transportes los cuales, operados eficientemente por la persona que conduce el medio de transporte, responden a la voluntad de éste con la finalidad de evitar un accidente de tránsito.

Dentro de estos mecanismos se encuentran los frenos, los cuales, según la real academia española, son un mecanismo que sirve en las máquinas y carruajes para moderar o detener el movimiento, así como también los neumáticos, que, según la real academia española, son una pieza de caucho con cámara de aire o sin ella, que se



monta sobre una llanta de una rueda o los espejos retrovisores, el alumbrado, otros.

La seguridad vial activa, también puede ser vial, ya que ésta se refiere a aquellos elementos ajenos al conductor que se encuentran incorporados a la vía misma, siempre con la misma finalidad de evitar accidentes de tráfico, como por ejemplo las señales de tránsito.

1.3 Las señales de tránsito

Las señales de tránsito o de tráfico son los signos usados en la vía pública para impartir la información necesaria a los usuarios que transitan por un camino o carretera, en especial los conductores de vehículos y los peatones.

Las señales de tráfico tienen su origen en el año 1900, cuando en Estados Unidos se empezaron a formar clubs de automóviles. Estos grupos crearon las primeras señales a modo de marcaje de sus secciones locales de carretera para señalar y dirigir a los conductores a dichos clubs.

Esto causó una amplia variedad de diseños y mensajes, los cuales se podían encontrar a lo largo de las carreteras, lo que provocó confusión entre los conductores. No había uniformidad en las señales de tráfico.

Debido a la importancia de las señales de tránsito, es relevante desarrollar las mismas



en el presente trabajo de investigación dado que se crea una obligación entre el usuario de la vía con las leyes de tránsito, ya que las señales de tránsito son la legislación vial en imágenes.

Las señales de tránsito, según el departamento de tránsito de la policía nacional civil de Guatemala, son definidas como; indicadores que tienen como objetivo advertir e informar con antelación a los usuarios de una vía pública, de determinadas circunstancias de la vía pública y en otros casos para reglamentar el comportamiento a observar y para seguridad del usuario mismo.

Estas son indispensables en la vía pública, ya que con ellas los sujetos involucrados siguen un lineamiento generalizado el cual coadyuva con la obtención de la convivencia social necesaria para que las vías transitables sean seguras.

Además, es importante señalar que las mismas se encuentran homologadas internacionalmente, con la finalidad de crear un lenguaje visual universal, evitando problemas como lo son el lenguaje y las limitaciones de lectura. Estas también son indicadores de normas jurídicas de cumplimiento obligatorio.

1.4 Clasificación de la señalización vial

La clasificación de la señalización vial: existen señales verticales, las cuales se subclasifican en de reglamentación o prescripción, prevención, y las de información; también pueden ser longitudinales, transversales y de marcas especiales; existen



también luminosas, como por ejemplo los semáforos para vehículos, de giro vehicular con flechas, peatonal y especiales y señales luminosas vehiculares.

También son transitorias, como lo son las reglamentarias, de prevención, de información y otras señales temporarias; pueden ser manuales, como las que realizan los agentes de tránsito y el conductor para solicitar cambio de carril; y también sonoras, como las bocinas, sirenas y silbatos.

Si bien existen diversas clasificaciones aplicadas a las señales, en este artículo, se analizarán dos de las más relevantes. La primera clasificación nos presenta tres categorías:

1. Señalización visual: señales como dispositivos de seguridad basado en la apreciación de las formas y colores por medio del sentido de la vista que sirve para advertir al trabajador de peligros o riesgos.
2. Señalización sonora: señales como mecanismo de advertencia por medio de señales sonoras codificadas, emitido y difundido por medio de un dispositivo apropiado, que debe tener un nivel sonoro superior al nivel de ruido ambiental, sin intervención de la voz humana de forma que sea claramente audible, sin llegar a ser excesivamente molesto.
3. Señalización táctil: señales como dispositivos de seguridad basado en las sensaciones percibidas por el tacto de las personas al tocar diversos tipos de superficies, empleadas generalmente para ser usados por personas con habilidades especiales.



La segunda clasificación que presentaremos nos muestra cinco categorías:

1. Señales verticales: aquellas señales de reglamentación, prescripción, prevención o advertencia e informativas.
2. Señales horizontales: señales longitudinales, transversales y marcas especiales.
3. Señales luminosas: señales con dispositivos que incorporan luces, como semáforos para vehículos, de giro vehicular con flechas, peatonal y especiales, señales luminosas vehiculares.
4. Señales transitorias: señales reglamentarias, de prevención, de información y otras señales temporarias.
5. Señales manuales: señales que observamos que realizan los agentes de tránsito y los conductores.

1.5 Protección vial accesoria

Continuando con el desarrollo de la temática principal del presente apartado, la seguridad vial también es pasiva, ya que surge al momento de haber ocurrido el accidente de tránsito, por lo que su razón de ser es realmente minimizar o reducir las consecuencias de los accidentes de tránsito, por lo que éstos son ajenos al conductor y propios del vehículo como tal.

Se define como el conjunto de acciones y elementos de seguridad de los vehículos y demás elementos del tráfico que intervienen durante y después de un accidente con el objetivo de reducir sus consecuencias lesiones sufridas por ocupantes, los peatones,



los ciclistas.

Dentro de esta clase de seguridad vial, se encuentran dispositivos tales como cinturones de seguridad, reposacabezas, bolsas de aire, sistemas de retención infantil, paragolpes o parachoques, cierre automático de la inyección de combustible para impedir incendios, depósito de combustible y elementos auxiliares diseñados para evitar el derrame de combustible en caso de colisión, entre otros.

Cada vez más, la protección vial accesoria, entra en el grupo de preocupaciones principales del ser humano. Colectivamente como sociedad, estamos asumiendo el problema que supone tener un accidente de tráfico ya que las consecuencias a nivel personal y material pueden ser muy graves.

Prueba de que está concienciando sobre este tema es la tendencia positiva en cuanto a disminución de accidentes y víctimas que se han experimentado en el país en la última década.

Los elementos de la protección vial accesoria son aquellos que tienen como objetivo evitar que se produzca el accidente. Se pueden englobar en los tres factores que intervienen en un accidente: el ser humano, el vehículo y la vía.

1.6 Protección vial terciaria

Protección terciaria ayudará a salir del vehículo. O, si no se puede hacer, por lo menos



se lo pondrá fácil a los rescatadores. Lo primero a tener en cuenta es que el vehículo no se convierta en una jaula de la que no podamos salir de ninguna forma.

La protección terciaria es la encargada de activarse después de un accidente, de manera que no pase a consecuencias mayores. Algunos sistemas de la seguridad terciaria evitan que el vehículo después de sufrir un accidente, éste se incendie. Fundamentalmente se basa en localizar por medio de GPS el lugar del accidente para que de esa manera pueda llegar en el menor tiempo la ayuda necesaria.

Al momento de tener un accidente de gran magnitud, lo recomendado es apagar el motor, ya que contiene líquidos inflamables como la gasolina, solo en segundos se auto inflama. Existen casos que las piezas del motor se dañan, pero la inyección de combustible sigue activada lo cual es un peligro demasiado grande.

a. Depósito de combustible

Es un elemento que deber ser diseñado para no derramar el combustible al tener un accidente, tanto la bomba de gasolina como las cañerías deben estar selladas.

b. Corte de inyección de combustible

Este sistema ayuda al corte de gasolina logrando así un apagado automático del motor.

Algunos de los sistemas de seguridad terciaria tratan de evitar que tras un accidente

pueda originarse un incendio. Para ello se han diseñado depósitos de combustible que evitan que los diferentes líquidos del vehículo lleguen a derramarse tras la producción de un accidente o dispositivos que cierran la inyección de combustible al detectar un impacto.

Otros sistemas evitan que el habitáculo se convierta en una trampa mortal para sus ocupantes tras el accidente. Los nuevos diseños en los automóviles permiten que las puertas se abran sin dificultad tras un accidente.

Al mismo tiempo, las hebillas de los cinturones deben permitir una fácil y rápida apertura para evitar que los ocupantes del vehículo queden atrapados en su interior.

Además de los sistemas con anterioridad mencionados, de vital importancia pese a la escasa atención que en ocasiones les prestamos, en la actualidad se está trabajando en la mejora de un nuevo dispositivo de seguridad terciaria.

Se trata del sistema, concebido con la misión principal de acelerar el tiempo de llegada de los servicios de emergencia después de ocurrir un accidente. El dispositivo se activa automáticamente en el caso de que se produzca un accidente, realizando una llamada a los servicios de emergencia y enviando a la vez información sobre el accidente, como puede ser la severidad del mismo o la localización exacta del vehículo.

Este sistema resulta útil en todos los accidentes, dado que es un sistema de seguridad terciario de ayuda al conductor. No obstante, el tipo de accidentes en los que resulta de



especial ayuda es en aquellos producidos en lugares apartados, donde no se puede encontrar a nadie que pueda llamar a los servicios estudios desarrollados se ha concluido que en Europa aproximadamente 2500 vidas podrían salvarse anualmente si los servicios de emergencia fueran avisados con mayor rapidez.

Los sistemas y dispositivos relativos a la seguridad terciaria comienzan a actuar después de que el accidente se produzca y tratan de conseguir que la gravedad de éste sea la menor posible. No obstante, en caso de accidente, todos los medios disponibles deben ser utilizados para conseguir ayuda por parte de los ocupantes que no hayan resultado heridos de gravedad o de testigos del accidente uso de los postes SOS si la carretera dispone de ellos, teléfonos móviles, etc.

La seguridad terciaria, los distintos dispositivos que se integran dentro de esta categoría son aquellos que, una vez sufrido el accidente, tratan de impedir que ocurran fenómenos que agraven la situación, por ejemplo, aquellos que facilitan el rescate.

En esta categoría se puede citar la función de apagado automático del motor, un diseño del depósito de combustible pensado para evitar derramamientos, desactivación de mecanismos de seguridad pasiva desinflado del air-bag, fácil apertura de las hebillas de los cinturones de seguridad, llamada automática a un centro de emergencias, puertas diseñadas para su fácil apertura o para evitar que se deformen, o incluso algo tan simple como la hoja de rescate, una ficha con datos útiles sobre nuestro vehículo que ayudará a los equipos de emergencias.



Se puede observar que la seguridad vial es más que vehículos transitando por las vías y multas por el incumplimiento de las disposiciones legales. Abarca cuestiones históricas que han servido de inspiración y sustento para la regulación vial; así como también técnicas, que al unificarlas crean la seguridad vial como se conoce actualmente.

Pero más allá de disposiciones, se necesita de sujetos encargados de velar por otorgar seguridad vial a los ciudadanos del país, que pueden ser tanto instituciones estatales como privadas que trabajan conjuntamente para conseguir la misma debido a la importancia que reviste el tratamiento de la misma por los beneficios que esta produce, como lo es el sentimiento de tranquilidad, el derecho a la vida, el derecho de libre locomoción, por mencionar algunos.

En conclusión, la seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito; mediante la utilización de conocimientos y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.



CAPÍTULO II

2. El transporte colectivo

El transporte colectivo es importante en la sociedad guatemalteca, puesto que le permite a la mayor parte de la población relacionarse e interactuar entre sí al trasladarse de un lado a otro de una forma fácil y económica, ya sea por medio de transportes urbanos o extraurbanos, hecho importante que según la historia del país se dio desde la época colonial.

“Existen varios aspectos que se deben examinar en Guatemala como lo son la efectividad y calidad en el transporte; la movilidad sostenible; la adecuada infraestructura vial en el país; así como la problemática actual que genera el transporte colectivo sobre la contaminación ambiental, falta de educación vial, congestionamiento vial, inseguridad, tarifas injustas, acosos sexuales, accidentes y delincuencia para establecer que se necesita una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo.”⁸

El progreso del ser humano hace que este se convierta en un ente puramente social, el cual tiene un sinnúmero de relaciones ya sean puramente comerciales, como bien familiares; el hombre se ve obligado a trasladarse de un lugar a otro o trasladar sus bienes, en pequeñas o largas distancias, y como ente pensante en su afán de mejorar su calidad

⁸ Gonzales, Mario Aníbal. **Historia económica de Guatemala**. Pág. 131

de vida, desde la época de la prehistoria en la cual se descubrió la rueda, el mismo humano inventa el transporte; con el simple hecho de haber construido una carreta con la cual el mismo pudiera facilitar su trabajo al trasladar objetos de un lado a otro, él ya realizaba la acción de transportar.

Claro está que así fue el inicio del transporte terrestre, que con el paso de los años evoluciono; comenzó con una carreta desde la época antes de Cristo, progresó a una carroza o también conocida como coche de caballos en el siglo XVI, hasta que posteriormente en el siglo XIX se crearon los ferrocarriles, motocicletas, al punto de llegar a los modernos vehículos del siglo XXI, y de la misma forma como evoluciono el transporte terrestre, el ser humano busco ir más allá de su capacidad y quiso trasladarse incluso de continente en continente crea formas de transporte marítimos y aéreos; son grandes ejemplos de ello, los barcos y submarinos, así como los aviones modernos y helicópteros correspondientemente.

En lo que respecta al país de Guatemala el auge del transporte terrestre se llega a dar desde la época colonial, entre los años de 1524 a 1820, años anteriores a la reforma liberal, por lo que los caballos eran una forma eficaz de transporte para los jinetes de la época, además de implementar carruajes los cuales eran utilizados por medio de remolque de caballos, pero este nuevo medio de transporte solo podía ser utilizado por la clase social de la burguesía establecida en el país, posteriormente a la reforma liberal, con el transcurrir de los años la población se incrementó, y con ello la demanda y respuesta de los carruajes incrementándose el tráfico de los mismos de forma incontrolable.

Conjuntamente de lo anterior Guatemala atravesaba otra necesidad que era la de buscar nuevos métodos de transporte que tuvieran un nivel de eficacia y capacidad superior a los carruajes, ya que se comenzaría con las importaciones y exportaciones comerciales para el propio beneficio del pueblo, y es entonces que se crea lo que es conocido como el Tranvía Urbano que era un pequeño vagón de tren similar al Decauville con capacidad para 16 pasajeros el cual era jalado por mulas o bestias, las que eran adornadas con cascabeles y conducido por caballeros por lo que la única diferencia del carruaje, la capacidad de personas que podían utilizarlo, ya que el carruaje solo podía transportar de dos a cuatro personas mientras que el tranvía tenía la capacidad de transportar el triple de pasajeros, convirtiéndose probablemente en la primer forma de transporte colectivo en Guatemala.

Además de que con el paso del tiempo las municipalidades respectivas las cuales contaban con un tranvía en su pueblo les impusieron a los dueños de dichos medios de transporte una ruta con la cual poder cumplir.

Así mismo como surge lo que es el transporte colectivo, es importante recalcar el plan fallido de implementar ferrocarriles que recorrieran Guatemala hasta llegar a los principales puertos marítimos del país, que en este caso fue aproximadamente en los años de 1866 a 1930 a partir de la necesidad que tenía el país de exportar diferentes productos como lo eran principalmente el café y el banano; incluido el innovador Ferrocarril de los Altos que era el único utilizado con líneas eléctricas en el país, el cual tenía su recorrido en el occidente del país de lo que únicamente quedan vestigios como lo es el Túnel de Santa María de Jesús ubicado en el municipio de Zunil y el Centro

Intercultural que era utilizado como Estación del Ferrocarril de los Altos antiguamente ubicado en el municipio de Quetzaltenango, ambos vestigios ubicados en el departamento de Quetzaltenango.

En la construcción de algunos ferrocarriles principalmente los que tenían destino para la exportación de productos tuvieron grandes incongruencias en las cuales incluso se vieron actos de corrupción por parte de importantes figuras políticas en esos años quienes solo buscaban un beneficio propio, e incluso se les acusaba de asociarse con extranjeros que solo buscaban explotar los recursos del país, lo que provocó la propia caída de estos ferrocarriles; en cuanto al Ferrocarril de los Altos su destrucción proviene del terremoto de 1902 que destruyó la ciudad de Quetzaltenango pero que afectó otras regiones del país el cual provocó la decadencia de varios tramos del ferrocarril así como al mismo ferrocarril, y se hizo imposible conseguir piezas de reparación por cuestiones económicas aunado a ello la inminente primera guerra mundial.

Aproximadamente los años siguientes a 1930 algunas familias de la burguesía fundaron compañías de transporte colectivo con los pocos modelos de vehículos que ya trabajan por medio de motor de diferentes clases como autobuses y taxis, aunque no toda la población pudiera darse el lujo de viajar en uno de estos transportes innovadores por lo que el transporte del carruaje aún seguía en funcionamiento, fue hasta los años posteriores a 1943 y a la segunda guerra mundial empezaron a ingresar al país distintos modelos de vehículos, así mismo la demanda creció, hasta el punto en el que el carruaje quedó obsoleto.



Es entonces que con fecha 3 de Julio del año 1946 el Congreso de la República Guatemala se ve en la necesidad de crear el Decreto número 253, Ley de Transportes, que para esa época era una ley muy acorde a la necesidad que el país tenía de poder regular el transporte; con el paso de los años posteriores a la Revolución guatemalteca el transporte colectivo se incrementó incontrolablemente.

Así mismo como lo hacía la población y se convirtió en uno de los recursos más utilizados por el pueblo, y así los usuarios del transporte colectivo la gran mayoría de la población de Guatemala, el proletariado que no tiene acceso a un vehículo propio o si lo tiene no puede hacer uso de él diariamente.

Así como creció el transporte colectivo, se incrementaron los acuerdos gubernativos en materia de transportes terrestres como por ejemplo el Reglamento de Servicios de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, Acuerdo Gubernativo No. 42-94 así también el Reglamento Para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, Acuerdo Gubernativo No. 265-2001 entre otros que fueron creados oportunamente, la única ley que el congreso creo después del Decreto 253, fue Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, Decreto 15-2014 que sin embargo, al igual que los acuerdos anteriores y la Ley de Transportes es vigente mas no positiva, ya que en su mayoría estas leyes y reglamentos no se cumplen.

En la actualidad Guatemala cuenta ya con varias clases de transporte colectivo como lo son transmetros, buses urbanos, buses extraurbanos, taxis, moto taxis, bici taxis, fleteros, que en su mayoría cuentan con licencias extendidas por las municipalidades



respectivas, pero que en otros casos son medios de transporte clandestinos.

2.1 Conceptos de transporte colectivo

“Existen diferentes definiciones de lo que es el transporte, y de lo que la palabra colectivo significan para lo cual el autor define al transporte: en un sentido genérico representa el hecho de llevar un objeto, o una persona, de un lugar a otro, utilizando cualquier medio de locomoción.

Tiene importancia jurídica como contrato de esa índole. En el de cosas o mercaderías, quien hace el transporte se llama transportador y está obligado a hacer la entrega al destinatario en el lugar determinado por el expedidor.

Cuando el transporte se refiere a personas, la obligación del transportista o transportador consiste en facilitar al pasajero el recorrido de un itinerario previamente determinado. En tanto que el autor define que colectivo es cualquier grupo unido por lazos profesionales, laborales o relativo a cualquier agrupación de individuos.”⁹

Dadas las definiciones anteriores el transporte colectivo es un medio por el cual varias personas sin importar si están relacionadas o no, con algún rasgo similar o diferente hacen uso de un medio de transporte que tenga cualquier tipo de locomoción ya sea terrestre, marítimo o aéreo para que este los pueda trasladar de un punto hacia otro por

⁹ Gonzales, Mario Aníbal. **Op. Cit.** Pág. 135



medio de una remuneración.

Con lo anterior ser una especie de contrato que sin las formalidades de la ley cumple con obligaciones contractuales, al punto de llegar a considerarse una costumbre, y ser por una parte el usuario quien hace uso del servicio del transporte y la otra parte quien ofrece el servicio de transporte, de forma que este último es de índole pública o privada.

Transporte colectivo es que no significa lo mismo que transporte público. El transporte es colectivo cuando es capaz de desplazar a un elevado número de personas. Este no tiene ningún tipo de condición económica.

Es decir, no es necesario que la entidad que lo promueve sea pública, el único requisito es que el medio de transporte pueda desplazar a muchas personas de forma simultánea. Así pues, un autobús escolar o uno de los autobuses que se contratan para hacer excursiones serían un medio de transporte colectivo, pero no público, ya que la empresa dueña del autobús sería privada.

Es decir, no es necesario que la entidad que lo promueve sea pública, el único requisito es que el medio de transporte pueda desplazar a muchas personas de forma simultánea. Así pues, un autobús escolar o uno de los autobuses que se contratan para hacer excursiones serían un medio de transporte colectivo, pero no público, ya que la empresa dueña del autobús sería privada.

El transporte colectivo es aquel en el que el pasajero se monta por el precio que se



estipula y cuyos vehículos y gestión de los mismos pertenecen a una empresa vinculada al Estado o a cualquier organismo público.

Así pues, la diferencia fundamental entre estos dos conceptos es de carácter económico. Es decir, depende de la empresa que gestione el medio de transporte. Y, por otro lado, la segunda diferencia es de carácter numérico, ya que es necesario que el vehículo pueda transportar a un alto número de pasajeros.

El transporte público es el término aplicado al transporte colectivo de pasajeros. A diferencia del transporte privado, los viajeros del transporte público tienen que adaptarse a los horarios y a las rutas que ofrezca el operador y dependen en mayor o menor medida de la intervención regulatoria del Gobierno.

2.2 Características del transporte colectivo

El transporte público accesible indica las características que deben tener los colectivos para ser accesibles para personas con discapacidad, y algunas de sus características son: que tengan puertas para subir o bajar que permitan el ingreso de una silla de ruedas, que tengan asientos reservados para personas con discapacidad, que permitan que las personas con discapacidad suban o bajen del colectivo por cualquiera de las puertas y que tengan espacios para ubicar los elementos que la persona con discapacidad usa para trasladarse.

El transporte colectivo como una institución importante para el ordenamiento jurídico de



Guatemala debe contar con características que lo validen como tal, por lo que se puede considerar que dentro de sus características encontramos que el transporte colectivo es:

1. Contractual: Es un acuerdo al cual llegan las partes involucradas en el transporte colectivo en el cual ambos deben cumplir con las obligaciones que les correspondan, así como respetar los derechos que provienen del acuerdo pactado.
2. Voluntario: Las personas jurídicas o individuales que presten el servicio del transporte colectivo no pueden obligar a los usuarios a hacer uso del mismo.
3. Bilateral: Debe existir un acuerdo entre dos partes, por un lado, quien presta el servicio transportista, y por otro lado quien hace uso del servicio transportado.
4. Onerosidad: Es provechoso económicamente para quien presta el servicio de transporte.
5. Conmutativo: Existe equivalencia del monto que se paga al transportador por prestar el servicio de transporte durante una determinada distancia de un punto a otro.
6. Informal: No existe ninguna especie de documento que ampare a cualquiera de las partes de que se prestó un servicio de transporte.

2.3 Tipos de transporte colectivo

En Guatemala existen diferentes tipos de transporte como lo son aéreos, marítimos y terrestres; los primeros dos utilizados en su mayor parte por turistas que se encuentran



en el país, o por personas de la alta sociedad, por lo que la mayor parte de la población guatemalteca hace uso del transporte terrestre por ser el más accesible económicamente.

A pesar de que existen carros particulares como medio de transporte terrestre, la pobreza de la población no permite que todos puedan obtener un vehículo propio lo que hace que el uso del transporte colectivo sea necesario para la mayoría de los guatemaltecos en su vida cotidiana, para lo cual se definen las principales clases de transporte colectivo en Guatemala.

2.3.1 Público

Si bien es cierto el concepto de transporte colectivo es abierto al referirse al medio de transporte por el cual un conjunto de personas hace uso de un mismo transporte este a su vez se clasifica en transporte colectivo público y transporte colectivo privado.

De esta forma el transporte colectivo privado puede ser utilizado únicamente por quienes sean autorizados por parte de quien presta el servicio, o a su vez el medio de transporte sea utilizado por un único grupo de personas quienes serán las encargadas de designar o elegir quien les pueda prestar el servicio de forma exclusiva; pero en Guatemala es importante darle prioridad a lo que es el transporte colectivo público ya que es el más frecuentado por la población.

“El autor define al transporte como el traslado, conducción de personas o cosas entre

dos lugares, organización y medios de locomoción con que una nación o ciudad cuenta en tanto que de todos o de la generalidad por lo que se determina que el transporte público es aquel medio de locomoción con que Guatemala cuenta, el cual puede ser utilizado por cualquier persona de la población siempre que se tome en cuenta que quien ofrece el medio de transporte ya tiene una ruta fija así como un horario establecido ya sea que el servicio sea proveído por el Estado de Guatemala de forma descentralizada o por personas particulares que prestan el servicio público, de modo que no debe restringirse ningún tipo de derecho inherente a cada persona así como deben ser respetados los mismos ya sea transporte urbano o extraurbano.”¹⁰

2.3.2 Urbano

“El autor determina que urbano es relativo a la ciudad, pero al tratarse del país de Guatemala son pocos los municipios que pueden que llegan a tener una organización bien definida al punto de llegar a considerarse ciudades, en su mayoría son las cabeceras departamentales las cuales llegan a tener un tipo desarrollo acorde a las necesidades de la misma; en el país las ciudades más grandes de Guatemala son, la cabecera departamental de Guatemala, así como la cabecera departamental de Quetzaltenango, posteriormente algunas otras cabeceras departamentales.”¹¹

La población es creciente dentro de las ciudades, día a día esta se incrementa así como el tamaño de la ciudad, lo que crea la necesidad de utilizar el transporte urbano para

¹⁰ Diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas. **Transporte**. Pág. 315.

¹¹ Diccionario de Ciencias Jurídicas y Políticas Sociales de Manuel Ossorio. **Público**. Pág. 795

que las personas puedan movilizarse de un lugar a otro; el transporte urbano debe tener una ruta fija así como un horario establecido, los cuales deben seguir dentro del perímetro de la ciudad en la cual se encuentren, en la mayoría de las cabeceras departamentales las municipalidades son las encargadas de regular los permisos que se le otorgan a los transportistas para poder prestar el servicio, así como de las condiciones en que el servicio debe ser prestado, a su vez este mismo ente determina los lugares en los que se deben ubicar las terminales de buses así como las paradas que los transportistas pueden hacer dentro de su ruta fija, esto acorde al Decreto número 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala.

Específicamente en el Artículo 68, inciso d, que establece que: las competencias propias deberán cumplirse por el municipio y son las siguientes: inciso d) regulación del transporte de pasajeros y carga y sus terminales locales, también el Artículo 142 que se refiere a la formulación y ejecución de planes dentro del ordenamiento territorial y desarrollo integral ilustra que: la municipalidad está obligada a formular y ejecutar planes de ordenamiento territorial y de desarrollo integral de su municipio en los términos establecidos por las leyes.

Tales formas de desarrollo, además de cumplir con las leyes que las regulan, deberán comprender y garantizar como mínimo, y sin excepción alguna, el establecimiento, funcionamiento y administración de los servicios públicos siguientes, sin afectar los servicios que ya se prestan a otros habitantes del municipio áreas recreativas y deportivas, escuelas, mercados, terminales de transporte y de pasajeros, y centros de salud.



2.3.3 Extraurbano

El transporte extraurbano se define como el servicio de transporte que es prestado a las personas de la población guatemalteca fuera de los límites de un municipio o incluso fuera de los límites de un departamento, y tener diferentes variaciones; el transporte puede ser de un municipio a otro municipio dentro de un mismo departamento, o incluso de un departamento a otro departamento, ya sea con recorridos cortos o recorridos largos de forma que se atraviesan diferentes departamentos del país, los tipos de transporte que prestan estos servicios son:

1. Buses pullman: Este tipo de buses prestan el servicio de una forma exclusiva por empresas privadas a la población en general, normalmente con recorridos largos que atraviesan distintos departamentos del país, con algunas terminales ya establecidas en diferentes puntos.

El servicio es exclusivo ya que se debe de realizar el pago previo a utilizar el servicio, además de que solamente realizan una dos paradas durante el recorrido las cuales son necesarias para que los pasajeros puedan tomar un descanso, y no permiten el ingreso de otros pasajeros al bus durante el recorrido; dentro de las rutas que realizan algunas empresas encontramos recorridos de la ciudad de Guatemala a Quetzaltenango, Peten, Huehuetenango, Izabal y Chiquimula; este transporte es el más cómodo que existe de forma extraurbana, pero del mismo modo es el transporte extraurbano más costoso del país.



2. Bus: También conocido por la población guatemalteca como camioneta parrillera con capacidad para transportar a un aproximado de 60 pasajeros, el servicio es prestado por empresas privadas al público, este tipo de transporte puede tener rutas cortas hasta rutas largas que pueden atravesar varios departamentos del país.
3. Microbús: Existen algunas personas particulares dueñas de este tipo de transporte, quienes prestan el servicio en algunos departamentos, pero en su mayoría realizan el servicio de forma clandestina.

2.4 Calidad del transporte colectivo

Durante mucho tiempo se hizo énfasis en la mejora de la productividad, bajo el supuesto de que, como consecuencia natural, se incrementarían los niveles de calidad. La evidencia demuestra ahora que el camino es exactamente el opuesto.

Los incrementos de productividad no solo no conducen definitivamente hacia la mejora de la calidad; si no que, incluso, la pueden deteriorar, por lo tanto, para que exista productividad dentro de un servicio, debe existir primeramente la calidad en la prestación de un servicio.

De una manera ilustrativa se contrasta que conforme las empresas de transporte colectivo presten su servicio con calidad, de ese mismo modo podrán incrementar sus ingresos económicos como empresa, y de la misma forma pueden crecer como tal dentro del mercado económico del país.

Una buena calidad en la prestación del servicio de transporte colectivo incluye varios factores que deben ser cumplidos como lo son:

1. Seguridad: Toda empresa de transporte colectivo debe brindar al usuario toda la seguridad que le pueda ofrecer, y se incluye el pago de póliza de seguro al vehículo que preste el servicio, así mismo debe incluir toda la diligencia pericial y responsabilidad en la conducción del vehículo para que este no se vea afectado por ningún tipo de accidente automovilístico.
2. Ética: La persona responsable de un transporte colectivo debe prestar el servicio al atender a todas las normas morales de Guatemala, como por ejemplo la responsabilidad y amabilidad.
3. Equidad: Las personas que presten el servicio de transporte colectivo deben establecer tarifas equitativas al valor del combustible con la distancia a la cual el usuario debe recorrer, de modo que no exista el abuso por ninguna de las partes.

“La efectividad juega un papel importante dentro de la prestación del servicio del transporte colectivo en tanto que las empresas buscan el incremento de sus ingresos económicos como los usuarios del transporte colectivo buscan la calidad del servicio al hacer uso de él; la efectividad es la capacidad de lograr el efecto que se desea o se espera, por lo que para que la prestación del servicio de transporte colectivo tenga efectividad, las personas que presten el servicio ya sean individuales o jurídicas deben tener la capacidad para poder brindar el servicio con la calidad y atención que el usuario se merece.”¹²

¹² Manjarrez Lina y otros. **Transporte urbano**. Pág. 53



2.5 Problemas del transporte colectivo

Diariamente los usuarios del transporte público en Guatemala cargan con el estrés de la inseguridad, la inestabilidad del ambiente laboral, y el alto precio de la vida. Si hay algo en común entre la población de los distintos departamentos del país es la sensación de miedo a ser víctima de la violencia.

Tanto la victimización real como el miedo a ser víctima, son elementos que han promovido una respuesta violenta por parte de la población, en donde la educación y el respeto se han olvidado en Guatemala.

En la actualidad, abordar el transporte público es la etapa del día que más rápido quieren los usuarios que pase; es decir, es un periodo de tiempo obligado que, por necesidad de transportarse de un lugar a otro, crea estrés y ansiedad entre los usuarios, que en varias ocasiones sufren de jornadas laborales agotadoras, sumado a los problemas familiares y al aumento del precio de la vida.

Estos elementos críticos crean, de por sí, usuarios con diferentes grados de violencia. Un ejemplo es ver la falta de amabilidad hacia las mujeres embarazadas o ancianos en permitirles un asiento en el bus.

Dado que la vida es el primer bien de la persona, la educación vial se concibe, en primer lugar, como prevención primaria de los accidentes y perturbaciones en las vías públicas, tiene mucho que ver con la convivencia, con el respeto a las diferencias, el respeto a



las normas, el control de uno mismo, la paciencia, con ciertas competencias técnicas, con aprendizajes teóricos.

“En Guatemala existen algunas escuelas de aprendizaje para la educación en el manejo de vehículos, pero no toda la población acude a ellas, por los altos costos que estas exigen a cambio de la educación; la mayor parte de la población aprende a conducir cualquier tipo de vehículo ya sea por cuenta propia, o por medio de personas que de una u otra forma ya tiene experiencia en conducir algún vehículo, mas no son peritos en la materia y únicamente cuentan con una licencia de conducir vigente.

El peor de los casos, no cuentan con esta última y se obtiene como resultado la proliferación de muchos pilotos irresponsables, negligentes e incompetentes, los cuales se conducen en cualquier parte del país, los cuales en muchas ocasiones no cuentan con la licencia de conducir correspondiente de acuerdo al tipo de vehículo que conducen.”¹³

En el caso de los pilotos de transporte colectivo, estos deben contar con una licencia de conducir tipo A como lo establece el Reglamento de Tránsito de Guatemala en su Artículo número 23, licencia que es: para conducir toda clase de vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, transporte escolar y transporte colectivo urbano y extraurbano.

¹³ Manjarrez Lina y otros. **Op. Cit.** Pág. 53

Pero en muchos de los casos esta disposición gubernativa no se cumple en cabalidad, ya que los pilotos de transporte colectivo no les ponen importancia a estos requisitos, denotándose la falta de licencia de conducir correspondiente o la falta de educación vial al momento de ellos conducir su unidad de transporte colectivo ya sea dentro del perímetro de alguna ciudad o en el interior del país, basta mencionar que algunas características de la falta de educación vial son:

1. Conducir a altos límites de velocidad.
2. Pasar una señal de alto desapercibida.
3. No obedecer los semáforos.
4. Rebasar vehículos de una forma imprudente.

Las anteriores, solo son algunas características de los pilotos de las unidades de transporte colectivo. Pese a que la educación vial está regulada en el artículo cuarenta y seis del Decreto número 132-96 Ley de Tránsito de Guatemala.

Esta queda muy escueta para la realidad que vive la sociedad guatemalteca, lo que causa un segundo problema grave para la población, por la falta de una regulación veraz y amplia de lo que es la educación vial.

En conclusión, el transporte colectivo puede ser proporcionado por una o varias empresas privadas o por consorcios de transporte público. Los servicios se mantienen mediante cobro directo a los pasajeros. Normalmente son servicios regulados y subvencionados por autoridades locales o nacionales.



CAPÍTULO III

3. Transporte colectivo en Guatemala

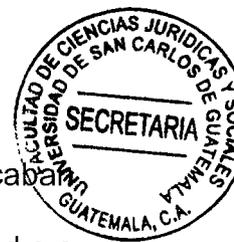
En Guatemala existe una cantidad exorbitante de disposiciones legales, emanadas de distintos órganos estatales con la finalidad de velar por el bien común de la sociedad guatemalteca.

Pero es el caso que algunas leyes y reglamentos que se encuentran vigentes en el país no son positivos, puesto que no se cumplen en su totalidad, así mismo algunas leyes y reglamentos tienen incongruencias al contradecirse entre las mismas, como lo es el caso de las disposiciones legales referentes al transporte colectivo.

Es por ello que se hace necesario examinar cada una de las leyes y reglamentos vigentes en el país con la finalidad de establecer que cuentan con varias deficiencias acordes a la situación actual en Guatemala, lo que hará necesaria la creación de una nueva ley de transportes armonizadora del transporte colectivo.

El origen de la ley como se le conoce en la actualidad proviene desde que el hombre ve la necesidad de interactuar entre sí; la naturaleza del mismo le exige poder relacionarse en una sociedad e interactuar con otros miembros de la misma, desde los primeros años del hombre, antes de Cristo incluso.

Su origen inicia en los tiempos primitivos en los cuales se creía en la existencia de la



magia religiosa, el tótem, el tabú y la venganza de sangre, instituciones que significaban un castigo para quienes infringían una prohibición, ya que se ofendía a la sociedad o a la divinidad; posteriormente varios legisladores como Moisés, Pitágoras, Solón y los decenviros aplicaron la famosa Ley del Talión que de una forma simplista se conocía por la frase Ojo por ojo, diente por diente en la cual el resarcimiento por un daño causado, era causar el mismo daño a quien lo causo de primera mano.

“Posteriormente en los siglos XVIII antes de Cristo comienzan a aparecer códigos más completos referentes a normas fundamentales para una buena convivencia en sociedad, como el Código de Hammurabi, en el cual ya se habla de orden judicial, propiedad, familia, daños, honorarios y trabajo, así mismo con el paso de los años aparecen otro tipo de normativas como lo son las vedas y el Código de Manu

El Corán que es el libro sagrado del Islam que de cierto modo su normativa tiene tendencia religiosa, por su aparición en los años seiscientos de la era cristiana, así mismo se creó la Ley Judaica y algunas otras normas en ciudades como Egipto, China, Grecia y Roma, y esta última es parte fundamental para las leyes civiles que ahora existen en el mundo, por la complejidad que el derecho romano tenía, además de lo bien estructuradas que se encontraban las normativas civiles.”¹⁴

Proveniente de los códigos más desarrollados de la antigua Roma, el derecho español y francés deciden tomar estas normativas como fuentes para su derecho, por lo que

¹⁴ **Ibid.** Pág. 53

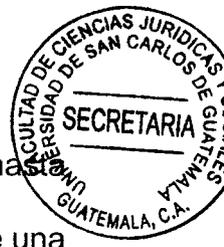
toman ciertas similitudes, pero de una forma más compleja, en la cual ya se marca la diferencia entre los derechos civiles o de las personas, los derechos de los trabajadores o laborales, así como el derecho penal.

Todo lo anterior sucedía en los continentes europeos y asiáticos, mientras que en el continente americano el derecho Maya-Quiche habían desarrollado sus propias normativas divididos en tres periodos de forma que el primero en los años tres mil antes de Cristo y el ultimo finalizó por los años mil seiscientos posterior a Cristo.

Su normativa era desarrollada, similar a la griega romana, ya que describían las relaciones de Estado que se tenían que manejar en la sociedad, además de establecer las clases sociales de los Mayas, así mismo su normativa regulaba el actuar en el comercio y las penas y sanciones que se debían aplicar en el caso de incumplimiento a sus leyes.

Fue hasta le época de la colonización, que todo cambio para Guatemala o lo que en ese entonces era una región maya, puesto que el derecho Maya-Quiche fue pacificado y olvidado, imponiéndose a la fuerza por varios años el derecho español francés, sin siquiera tener en cuenta los logros que esta civilización ya asentada por siglos en América había logrado.

“El 15 de septiembre de 1921, Guatemala logra su independencia y con ello, logra crear sus propias leyes a partir de la creación de su propia constitución la cual busca un adecuado Estado de derecho para el país además de la creación de otras leyes que



regulan diferentes materias como lo son civil, procesal, laboral, penal, pero es hasta varios intentos fallidos que en el año de mil novecientos ochenta y cinco a partir de una Asamblea Nacional Constituyente se crea la actual Constitución de la República de Guatemala tal y como se conoce.”¹⁵

Para finalizar con los acuerdos de Paz en el año de mil novecientos noventa y seis; la carta magna entonces en conjunto de los acuerdos de Paz, permitieron la entrada al país, a diferentes acuerdos y convenios internacionales, de forma que se obtiene como resultado el regreso de ciertos derechos Mayas-Quiches que, si bien no están regulados de una forma escrita, estos llegan a ser aplicados y respetados gracias a algunos convenios internacionales dentro de Guatemala.

3.1 Ley de transportes

La ley de transportes vigente en el país de Guatemala es el Decreto número 253 del Congreso de la República, la cual fue publicada el 15 de Julio del año 1946, ley que cuenta con un total de 17 artículos y regula todo lo referente a los transportes en Guatemala.

Dentro de las consideraciones se establece que la ley se crea por la necesidad que tiene la población guatemalteca y la legislación del país, de acomodarse a una normativa que se adapte y regule a las formas de transporte urbano que se encuentran

¹⁵ **Ibid.** Pág. 58

en el país, de tal modo que el funcionamiento del transporte en Guatemala se da una forma organizada y mejorada, a la vez que se considera la descentralización de algunas facultades estatales a las municipalidades con el fin de velar por el bienestar de toda la población.

Si bien es cierto que esta ley se encuentra vigente, la misma no es positiva para el ordenamiento jurídico guatemalteco, puesto que esta se encuentra obsoleta, y la normativa ya no se adecua a la realidad que afronta la población guatemalteca respecto del transporte colectivo, denotándose ya que la misma ley en varios artículos aun hace referencia al transporte de tracción animal.

La ley contempla que los órganos que se encargaran de velar por el bienestar del transporte colectivo en Guatemala serán el Ministerio de Economía, así como del Ministerio de Trabajo y Previsión Social, y de forma descentralizada también serían competentes las municipalidades; dándole la potestad a estas instancias el poder crear acuerdos y reglamentos para que la ley de transportes se pueda cumplir a cabalidad.

La ley regula los siguientes puntos:

1. Órgano competente y seguridad: De una forma general el decreto en mención indica que para poder prestar el servicio del transporte colectivo se deben llenar las condiciones de seguridad, eficiencia y beneficio público, además de contar con un permiso autorizado por el Ministerio de Economía, del Ministerio de Trabajo y Previsión Social o de la municipalidad respectiva quienes serán los encargados



de establecer que si es prudente brindarle el permiso a quien lo solicite.

2. Quien puede prestar el servicio: Se indica que el servicio del transporte puede prestarlo cualquier persona, ya sea individual o jurídica, de acuerdo a ciertos requisitos con los cuales deben cumplir en beneficio de la colectividad pública.
3. Clases de transporte: Se establece que existen tres tipos de transporte los cuales son: urbano, extraurbano e internacionales, pero queda una laguna legal al no establecerse la definición de transportes internacionales.
4. Tarifa: Se indica que las tarifas que los transportistas cobren serán autorizadas por el Ministerio de Economía o por el Ministerio de Trabajo y Previsión social.
5. Transporte urbano: Se ilustra que los servicios de transporte urbano serán limitados según la municipalidad correspondiente así lo requiera, además de poder otorgar las concesiones que sean necesarias para el adecuado servicio en el transporte público.

3.2 Ley de hechos de tránsito

El Decreto número 15-2014 del Congreso de la Republica fue emitido con fecha 6 de mayo del año 2014, aprobada por ser de urgencia nacional y publicada con un solo objetivo como lo es la prevención de hechos colectivos de tránsito, la ley fue considerada en base a que en el país los accidentes de tránsito suceden recurrentemente, y se involucra cualquier clase de transporte, ya sea individual o colectivo, en los cuales se han perdido vidas humanas.

Lastimosamente varios de estos accidentes son causados por la impunidad de



conductores irresponsables y la falta de disposiciones legales que regulen sanciones, para que exista la persecución penal pertinente de los responsables de estos hechos de tránsito.

Así mismo se consideró la creación de la ley al reconocerse que los órganos competentes encargados de velar por el bienestar del transporte en Guatemala no se dan abasto por el exceso de vehículos que existen en el país lo que busca pilotos responsables quienes sean encargados de prestar servicio de transporte colectivo o simplemente de carga de una forma pericial, tanto al conducir como velar porque los vehículos que se encuentren a su cargo cuenten con un estado mecánico eficaz, para una apropiada circulación de los mismos.

Esta ley cuenta con un total de nueve artículos, y tiene la finalidad de evitar la pérdida de vidas humanas en hechos de tránsito a través de la individualización de la persona que fuere responsable o se viere involucrada en un accidente de tránsito, para que la misma se pueda hacer responsable de forma penal y civil, ya que la ley regula la identificación de vehículos y el sometimiento a la autoridad que la persona responsable deba tener de acuerdo a sus acciones en un hecho de tránsito.

Por medio de la tenencia de documentos que identifiquen a cada piloto de buses colectivos los cuales deben tener los dueños de las empresas de transporte colectivo del país; estableciéndose que en caso de que se diere un accidente de tránsito el piloto responsable debe someterse al Ministerio Público o autoridad competente, pero en caso de que este se diere a la fuga, los dueños de las empresas deben poner a disposición al Ministerio Público los documentos pertinentes que individualicen al piloto



responsable.

Además de que el órgano competente tendrá la facultad de ordenar la suspensión de licencia de conducir del piloto responsable; así mismo la ley establece que de igual forma serán responsables penalmente las personas encargadas de velar por el perfecto funcionamiento mecánico de un vehículo cuando se dé un hecho de tránsito derivado de un desperfecto mecánico.

Otro ámbito que esta ley establece es la educación vial que se debe dar en el país, de forma que el Ministerio de Educación es el órgano competente en impartir la educación vial a nivel nacional, además de establecer en este ámbito que el nivel académico necesario para poder adquirir licencia de conducir tipo A y B será el haber aprobado el tercer año del nivel primario.

Por último, esta ley establece que algunos órganos competentes en materia de administración de tránsito serán el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, la Dirección General de Transportes Extraurbanos y algunas municipalidades, que además serían los órganos encargados de divulgar esta ley.

3.3 El Acuerdo Gubernativo 42-94

El acuerdo gubernativo número 42-94 fue emitido por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda el tres de febrero de 1994; es un reglamento extenso que está dividido en 10 capítulos, con un total de 76 artículos, fue emitido en base a las



consideraciones de que la Ley de Transportes, Decreto 253 del Congreso de la Republica.

Permite la creación de reglamentos necesarios para su cumplimiento; así mismo se tomaron consideraciones en base a que existía un reglamento previo que fue el acuerdo gubernativo 893-92 Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera el cual fue derogado debido a que se pretendía que se regulara de una forma adecuada la materia relativa al transporte público lo que da lugar a la creación de este acuerdo gubernativo número 42-94.

El reglamento en mención regula lo siguiente:

1. **Objetivo:** El reglamento establece que su fin primordial es regular el servicio público de transporte urbano de forma que se busca el bienestar común de los usuarios, así como de su seguridad, de un modo que no exista la competencia desleal entre las personas que presten este servicio y se asegure el bien de la economía nacional.
2. **Aplicación:** Se indica que el reglamento regulara toda clase de transporte público terrestre que se preste dentro del país, sea cual sea la ruta que se tenga; se establece que el órgano competente de velar por la aplicabilidad de este reglamento es la Dirección General de Transportes.
3. **Porteadores:** El reglamento define a los porteadores como las personas individuales o jurídicas que presten el servicio público de transporte extraurbano; y se establece que solo las personas guatemaltecas podrán prestar este servicio



además será deber del Estado de Guatemala tratarlos a todos por igual.

4. Autorización de licencia de transporte: El acuerdo precisa que se debe acudir a la Dirección General de Transportes para que esta pueda emitir la licencia correspondiente a las personas que estén interesadas en prestar el servicio y deben llenar algunos requisitos que el mismo reglamento establece como lo son documentos que individualicen a los solicitantes, detalles de las rutas que se desean establecer así como las tarifas a cobrar; del mismo modo el reglamento describe a detalle los pasos de se deben seguir en cuanto al trámite de autorización de licencia de transporte.
5. Horarios y tarifas: El reglamento establece que al contar con la licencia correspondiente al servicio de transporte extraurbano autorizada por la Dirección General de Transportes, la misma se encargara de fijar las tarifas y horarios correspondientes siempre que se tomen en cuenta costos de operación, longitud de trayectos, topografías del terreno, cantidad de porteadores que presten el servicio y hará comparaciones con la prestación de otros servicios públicos de transporte similares.

Así mismo se establece que la Dirección deberá tratar a todas las personas solicitantes del servicio por igual. Se establece que los solicitantes deberán tener una impresión de los horarios y tarifas a cubrir, la cual deberá ser visible para los usuarios del transporte, además se indica que los solicitantes deberán estar sujetos a modificaciones que la Dirección en mención pueda realizar en los horarios y tarifas, o bien la misma será la encargada de autorizar modificaciones que los porteadores soliciten.



6. **Infracciones y sanciones:** El acuerdo gubernativo establece algunas infracciones sobre el incumplimiento del mismo reglamento las cuales son sancionadas con diferentes montos económicos que van desde los mil quinientos quetzales hasta los cincuenta mil quetzales; infracciones que deberán tener un registro en la Dirección General de Transportes con el fin de establecer que el servicio sea prestado de una forma conveniente.

3.4 El Acuerdo Gubernativo 289-2011

El acuerdo gubernativo número 289-2011 fue emitido por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y vivienda con fecha cinco de Septiembre del año dos mil once; este acuerdo fue emitido en base a la consideración del Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala el cual se refiere al Servicio de Transporte Comercial, este artículo asegura la protección por parte del Estado al transporte comercial así como a los usuarios del mismo en beneficio de la economía del país.

Si bien es cierto, este reglamento entro en vigor en al año dos mil once en el país, con el único fin de mejorar la regulación legal del Acuerdo gubernativo 42-94 emitido por el mismo organismo, el actual reglamento cuenta con disposiciones normativas similares al Acuerdo 42-94, por lo que se presume que solo se hicieron algunas enmiendas en el léxico jurídico del mismo y algunas actualizaciones; ya que ambos reglamentos tienen similar regulación sobre su objetivo, aplicabilidad, descripción de los porteadores, tramite de autorización de licencia, tarifas y horarios, clases de transporte, infracciones



y sanciones.

3.5 Órganos materia de transportes en Guatemala

“El autor indica que competencia es la atribución legítima a un juez u otra autoridad para el conocimiento o resolución de un asunto, y ya establecido lo anterior, en Guatemala existen órganos competentes que se encargaran de velar por la seguridad y el bienestar público de la población guatemalteca en materia de transportes, los cuales son los siguientes:

1. Dirección General de Transportes de Guatemala
2. Policía Municipal de Tránsito
3. Defensoría de los Usuarios del Transporte Público, de la Procuraduría de Derechos Humanos
4. Dirección General de Protección y Seguridad Vial
5. Ministerio de Educación
6. Policía Nacional Civil
7. Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil
8. Asociaciones sin ánimos de lucro

La Dirección General de Transportes de Guatemala es el ente rector del transporte extraurbano en la República de Guatemala. Forma parte del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.



Como tal es la Dirección General de Transportes quien emite las licencias de operación requeridas por la ley para poder operar servicios de transporte extraurbano de pasajeros, así como servicios de transporte agrícola e industrial.

La dirección general de transportes es una dependencia del Vice ministerio de Transportes y Telecomunicaciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; de tal modo que es el órgano principal encargado de velar por el estricto cumplimiento del Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial.

Y sus Reformas, Acuerdo Gubernativo 225-2012, y de esta forma los transportistas cumplan con los requisitos y obligaciones que el reglamento les exige a fin de mejorar el servicio; además es un ente con la facultad de tener un control sobre: las tarjetas de operación que circulen, líneas de transporte extraurbano autorizadas, número de rutas, realización de operativos, multas y remisiones emitidas, prevención de la proliferación de transportes extraurbanos ilegales; con el fin de garantizarle a la población guatemalteca sus derechos inherentes; así como la seguridad, dignidad, modernización y eficiencia del transporte colectivo en el país.

La Dirección General de Transportes de Guatemala cuenta con: Junta Consultiva, Asesoría Jurídica, Área Financiera, Subdirección Administrativa, Subdirección Técnica, Secretaria General y Sedes Regionales.

“En 1998 surge la primer entidad de Policía Municipal de Tránsito en la ciudad capital de Guatemala por medio de acuerdos que se llevaron a cabo entre la Municipalidad de Guatemala y el Organismo Ejecutivo por medio del Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil así como la necesidad que se tenía de una entidad municipal que se dedicara al ordenamiento del tráfico en la ciudad en beneficio de la seguridad vial y de la población guatemalteca, por lo que se inició el proyecto con un total de 95 agentes, de forma que fueron los primeros policías municipales de tránsito en el país.”¹⁶

Con el paso de los años la población guatemalteca ha provocado el incremento de vehículos en el interior del Guatemala, a tal grado que en varios municipios del país, se llega a dar un descontrol de tráfico, lo que obligo a las municipalidades seguir los pasos de la ciudad capital y de igual forma crear un ente municipal que se encargue de velar porque la ley y reglamento de tránsito vigentes en el país se cumplan a cabalidad, así como el Artículo 131 de la Constitución Política de la Republica que regula el transporte en Guatemala; y de esta forma surge la Policía Municipal de Tránsito, establecida ya en la mayoría de municipios del país.

Es un requisito indispensable que la municipalidad que requiera ejercer las funciones de tránsito dentro de su jurisdicción deberá solicitar la autorización al organismo ejecutivo, específicamente al Ministerio de Gobernación por medio de acuerdo gubernativo tal y como lo regula el Artículo 8 de la Ley de Tránsito.

¹⁶ **Ibid.** Pág. 121



Dentro de las instancias públicas que existen en Guatemala se por medio del Congreso de la Republica se crea la Comisión de los Derechos Humanos y el Procurador de los Derechos Humanos cuya función principal es proteger los derechos individuales, sociales, cívicos, culturales y políticos comprendidos en el título II de la Constitución Política de la Republica de Guatemala, de manera fundamental la vida, la libertad, la justicia, la paz, la dignidad y la igualdad de la persona humana, así como los definidos en tratados o convenciones internacionales aceptados y ratificados por Guatemala.

Pero ya que el mismo no se puede dar abasto por sí solo se da la creación de las respectivas defensorías en temas de derechos humanos, y en materia de transportes la Defensoría de los usuarios del transporte público la cual tiene el objeto de fiscalizar a las entidades responsables de velar de forma integral por los derechos de los usuarios del transporte público, tanto urbano como extraurbano, establecidos y garantizados por el ordenamiento jurídico del país.

De modo que el Procurador de los Derechos Humanos establece que las funciones específicas de la Defensoría de los Usuarios del Transporte Público serán:

1. Supervisar a todo ente público que tenga relación con la materia del transporte público, especialmente a las municipalidades.
2. Ser facilitador de las personas y organizaciones que realicen trámites relacionados con el derecho de transporte urbano y extraurbano ante el Estado.
3. Facilitador de los trámites que se realicen en su propia dependencia.
4. Fortalecer los derechos de los usuarios del transporte colectivo en todo sentido,



en especial de las personas de la tercera edad, discapacitados, mujer y de la niñez y adolescencia.

5. Velar por que se cumplan acciones en desarrollo de los derechos de los usuarios del transporte colectivo.

Al final del conflicto armado se dieron los Acuerdos de Paz en el año de 1996 con el fin de poder darle una reestructuración al Estado de Guatemala de forma que se buscó el respeto de los derechos humanos en una sociedad democrática, lo que provoco se disolución de la antigua policía nacional, y con ello entro en funciones la Policía Nacional Civil la cual tiene como fin buscar la seguridad y el bienestar público a modo de respetar los derechos humanos de la población guatemalteca.

Contiene sus funciones y estructura en el Decreto número 1197 del Congreso de la República, Ley de la Policía Nacional Civil; el cual establece que el jefe supremo de la policía nacional civil el presidente de la república por medio del ministerio de gobernación.

Según el Artículo 9 de la Ley de la Policía Nacional Civil el objetivo principal de la misma es proteger la vida, la integridad física, la seguridad de las personas y sus bienes, el libre ejercicio de los derechos y libertades, así como prevenir, investigar y combatir el delito preservando el orden y la seguridad pública.

En una función específica en materia de transportes y tránsito, la policía nacional civil en general velara por el estricto cumplimiento de las leyes y reglamentos de transportes



y tránsito de forma que se ayuda a los agentes de la policía municipal de tránsito de su jurisdicción cuando estos lo requieran.

El departamento de tránsito tiene su origen desde la antigua policía nacional, y continúa con la policía nacional civil posteriormente a los acuerdos de paz; de igual forma existe en función a que el Artículo 4 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 establece que será función inherente al departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional civil velar por el cumplimiento de la misma ley, así como de su reglamento acuerdo gubernativo 273-98.

La misión de este departamento es coadyuvar a la defensa y protección de la vida de las y los guatemaltecos a través de la gestión del tránsito, la seguridad y la educación vial. Además de ser el ente principal que regula la Ley de Tránsito en conjunto con la Policía Municipal de tránsito, es el órgano encargado de la emisión de licencias de conducir, y tiene la facultad de emitir remisiones y multas según lo amerite el caso.

Dirección General de Protección y Seguridad Vial es una dependencia del Viceministerio de Transportes y Telecomunicaciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda creada en el año 2007 a causa del incremento de accidentes y tragedias automovilísticas en el país y por recomendación de la Organización Mundial de la Salud relativas a la seguridad vial.

Lo anterior en base a la emisión de un informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito en 2004; la Protección y Seguridad Vial cuenta con cuatro módulos de operación ubicados en Escuintla, El Boquerón, El Rancho y



Quetzaltenango.

La dirección general de protección y seguridad vial tiene como objetivo general contribuir al funcionamiento eficaz del sistema de transporte terrestre en el territorio nacional, salvo lo establecido en leyes especiales.

Así mismo esta entidad tiene como objetivo específico el trabajar en conjunto con las diferentes dependencias del Estado las cuales tengan relación con la materia de transportes y tránsito en el país, con el fin de poder garantizar la fluidez del ordenamiento vehicular en los diferentes tramos carreteros, caminos, autopistas y calles en los cuales se lleve a cabo una obra del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Asociaciones sin ánimo de lucro en Guatemala existen algunas asociaciones y organizaciones no gubernamentales como el Consejo de Prevención de Accidentes de Tránsito y Educación Vial de Guatemala y la Asociación de Usuarios de Transporte Urbano y Extraurbano que se encargan de fiscalizar y poner a disposición sus servicios a los órganos estatales en materia de transporte, tránsito y educación vial con la única finalidad de velar por el cumplimiento del ordenamiento jurídico de esta materia y así poder evitar problemas de tránsito, acoso, violencia, accidentes, alza de tarifas que afecta a la población guatemalteca en su día a día, lamentablemente estas asociaciones y organizaciones no tiene voz ni voto en el Estado por lo que su alcance no llega a ser de gran relevancia en Guatemala.



En conclusión, la Dirección General de Tráfico es el ente rector del transporte extraurbano en la República de Guatemala. Forma parte del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Como tal, es la Dirección General de Tráfico quién emite las licencias de operación requeridas por la ley para operar servicios de transporte extraurbano de pasajeros, así como servicios de transporte agrícola e industrial.





CAPÍTULO IV

4. Incumplimiento del Estado de Guatemala al no brindarle protección a los choferes del transporte urbano y dejar desprotegidos a los usuarios ante atentados por extorsión

Como consecuencia de los defectos estructurales de los centros urbanos para asimilar la incorporación masiva del tráfico automovilístico, la congestión diaria, el ruido, la toxicidad, las alteraciones en la utilización, y clasificación del suelo, la perdida de paseos y jardines, el deterioro de construcciones histórico-artísticas, las dificultades para la circulación de peatones e, incluso, la falta de tranquilidad y los desequilibrios nerviosos componen un cuadro no exhaustivo que permite apreciar los factores negativos derivados de la impremeditada invasión del tráfico automovilístico.

“En Guatemala el aumento de automóviles y medios de transporte colectivo, ha sido de forma descontrolada, de modo que la persona que tenga las posibilidades de contar con un automóvil, o un bus extraurbano hace uso del vehículo en cualquier parte del país que quiera, lo que crea tráfico de forma masiva dentro de las poblaciones de la República de Guatemala, factor que únicamente termina de beneficiar a los demás problemas con los cuales ya cuenta el transporte colectivo, ya que la espera en el tráfico para los usuarios de los buses colectivos se vuelve tediosa, al punto en el cual se llega a pasar hasta desperdiciar medio día debido al congestionamiento vial que se puede dar.”¹⁷

¹⁷ Tornos Más, Joaquín. **Potestad tarifaria y política de precios.** Pág. 77



El tráfico es un problema en la república de Guatemala que se da por estos factores:

1. Proliferación de transporte colectivo clandestino.
2. Irresponsabilidad de pilotos de transporte colectivo al conducir.
3. Accidentes.

El congestionamiento vial se deriva del poco control que el Estado de Guatemala tiene sobre los medios de transporte colectivo, así como de quienes ofrecen el servicio, y se vuelve un serio problema para el usuario.

En Guatemala las tarifas de cobro por el transporte colectivo, o también denominado pasaje por la población guatemalteca son establecidas por los transportistas de cada departamento en conjunto con entidades estatales como lo son Gobernaciones Departamentales, Municipalidades y entidades descentralizadas que son acordes al transporte público.

Tornos establece que la determinación del alcance de la competencia local para determinar tarifas, tasas y precios públicos exige resolver una cuestión previa: la distinción entre potestad tributaria y potestad tarifaria, incluyendo las tasas, precios públicos y tarifas en una u otra potestad administrativa, aunado a lo anterior se analizan los precios del combustible a nivel nacional para poder establecer el precio que se debe cobrar de un punto al destino del usuario que hace uso del transporte colectivo.

“Es el caso que se da el aumento de tarifas del valor al pasaje sin autorización de

municipalidades, cuando los transportistas deciden, o cuando se realizan acuerdos municipales, en los que únicamente se benefician ellos mismos; denotándose más al existir un descontrol en días festivos o diariamente a partir de las seis de la tarde ya que los precios del pasaje suben de dos hasta incluso a cinco quetzales.”¹⁸

Lo anterior depende de la ruta que el bus tenga, ya sea urbano o extraurbano, de esta forma los pilotos se aprovechan de la situación en la que no existen los suficientes elementos de policía municipal de tránsito o policía nacional civil quienes puedan velar por el control del cobro del pasaje; y se vuelve crítico para los usuarios del transporte que ya incluso sufren del robo que los pilotos hacen arbitrariamente, y aunque los usuario se nieguen a pagar la cantidad que los mismos exijan, estos se comportan de una manera violenta dándole un trato amenazante y coaccionante con palabras obscenas al usuario para que este realice el pago que se exige.

A pesar de que existen acuerdos ejecutivos o municipales que regulen el cobro del pasaje, falta una norma con el nivel jerárquico necesario y fuerza de veracidad para que pueda velar por el bien común en el cobro del pasaje a los usuarios del transporte colectivo.

4.1 Seguridad transporte urbano

En materia de seguridad y prevención de riesgos en el transporte se establece que la

¹⁸ Tornos Más, Joaquín. **Op. Cit.** Pág. 77

seguridad activa es el conjunto de todos aquellos elementos que contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha, y en la medida de lo posible, evitar un accidente.

Algunos de sus sistemas de seguridad pueden ser: los frenos, la dirección, la suspensión, los neumáticos, la iluminación o los sistemas de control de estabilidad, y es este factor una responsabilidad única de quienes prestan el servicio de transporte colectivo, pero es importante mencionar el estado de los buses, ya que no todos se encuentran en funcionamiento adecuado.

En Guatemala los buses ocasionalmente son llevados a su mantenimiento y revisión para que estos puedan funcionar adecuadamente, pero es suficiente dar un vistazo al exterior de ellos para confirmar que esto no pasa a menudo, ya que los buses en su mayoría no están en buenas condiciones físicas, e incluso están en condiciones insalubres para los usuarios, buses que tienen los asientos deteriorados, sucios y con estampillas obscenas, muchas de las unidades tienen más de veinte años de uso incluso, pero es una descripción generalizada de los buses en su exterior, de lo que se puede tener una idea de las condiciones interiores del mismo, y a pesar de que los pilotos y dueños de empresas de transporte colectivo tienen el conocimiento de que sus unidades están en deterioro estos aun así deciden prestar el servicio, de forma que anteponen sus intereses particulares sobre la vida de seres humanos.

Existen medios de transporte colectivo, los cuales no se encuentran en el estado descrito anteriormente, pero lamentablemente son los transportes de primera clase los



cuales tienen tarifas elevadas para la población guatemalteca debido al buen servicio que estos prestan, pero claro está que no todos los usuarios cuentan con los recursos económicos para estos buses, por lo que deben poner en riesgo su vida al utilizar medios de transporte en condiciones deplorables, que en muchas ocasiones no tienen seguro de transporte.

A pesar de que instituciones públicas realizan inspecciones en terminales de buses para verificar la seguridad que los transportistas puedan prestar a la población guatemalteca, esta problemática continua de forma descontrolada en el país ya que únicamente existen acuerdos gubernativos que regulan lo anterior pero no tiene la fuerza de veracidad necesaria preventiva o sancionatoria.

La carencia de escrúpulos, de moral, de reflexión o del sentido del deber, característica que tienen en común la mayoría de pilotos y ayudantes de los mismos quienes diariamente prestan el servicio de transporte colectivo, ya que no cumplen con su responsabilidad al manejar un vehículo que transporta la vida de varias personas.

No es suficiente que los usuarios se vean obligados a hacer inmensas colas en paradas que no brindan seguridad alguna para llegar a sus lugares de destino, sino que también deben poner a prueba su paciencia al encontrar que los buses viajan a vuelta de rueda, sin importarles en lo absoluto el tiempo de los usuarios.

Van de parada en parada, viendo si se acerca el siguiente bus de su misma ruta y cuando ven que este se les acerca, es ahí donde comienza el viaje mortal. Además de



que existe una guerra obsesionada por los pasajes, la cual se demuestra en irresponsabilidad al llenar los buses como si fueran de hule y los pilotos si se les puede llamar así, no les importa el hecho que son responsables de transportar a cientos de almas diariamente en medio de persecuciones de alto riesgo, muchas de ellas terminando en tragedias fatales; todo por las competencias que hacen para ver quien hace más pasaje.

Las guerras de pasaje y vueltas de rueda de los pilotos tienen el fin único de enriquecerse a ellos mismos, de forma que piensan únicamente en su bienestar y dejan a un lado el hecho de que se deben a la población guatemalteca al prestarle un servicio excelente que fuera digno para cada usuario; lastimosamente lo único que denotan los pilotos al actuar de esta forma es irresponsabilidad al conducir en la ruta que le corresponde así como el excesivo abuso que comete contra las personas que hacen uso de su transporte; y lo hacen a pesar de que existen acuerdos municipales que establecen los horarios que deben seguir los transportistas así como establecen la capacidad que debe transportar cada persona, pero de nuevo es una problemática que no tiene control por la falta de una ley superior jerárquica preventiva sancionatoria.

4.2 Accidentes del transporte urbano

El transporte público en nuestro país no es más que un freno rotundo a una posibilidad de desarrollo económico y social. No solo nos hace ver mal como país, sino además afecta la dignidad de la población. Esto debido a que el servicio no respeta a las personas como seres humanos, y lo peor de todo, cobra vidas.

A lo largo de los últimos años la irresponsabilidad que tienen los pilotos de transporte colectivo ha crecido al punto de causar la muerte de hasta veinte personas en un solo accidente además de causarles heridas a más de treinta personas en el mismo, y es el detonante del accidente el hecho de conducir el bus sobrecargado de pasajeros y manejar a una excesiva velocidad.

La mayoría de estos accidentes suelen ocurrir en el interior de Guatemala, específicamente en carreteras o autopistas las cuales tal vez son transitadas popularmente por toda la población, pero en las mismas los pilotos pueden darse el lujo de acelerar a la velocidad que se desee sin que autoridad alguna se percate de este hecho, por lo que provocan trágicos accidentes, ya sea un choque que involucre a distintos vehículos, o en el peor de los casos un bus en el fondo de un barranco.

“Así mismo otro agente causante de accidentes en los que se ve involucrado una unidad colectiva se debe que en algunas ocasiones los pilotos aprovechan en horas de la noche las terminales vacías o la falta de autoridad para poder ingerir bebidas alcohólicas o cualquier otro tipo de estupefaciente, e incluso dejan a sus ayudantes faltos de pericia en la materia conducir su unidad, hecho tipificado en el Código Penal por Responsabilidad de conductores.

Pero a pesar de esto, son actos que día a día ocurren en la Republica guatemalteca y son causantes de accidentes trágicos, pero lastimosamente la población debe acudir al servicio del transporte colectivo por la pobreza extrema que se vive en el país.”¹⁹

¹⁹ **ibid.** Pág. 77



Problema que aún no cesa en el país, debido a la falta de una normativa de superior jerárquica que evite la muerte de más guatemaltecos inocentes y la falta de una autoridad que vele por el cumplimiento de esta normativa.

4.3 Delincuencia en el transporte urbano

El último factor que atemoriza a los usuarios del transporte colectivo de Guatemala y violenta sus derechos humanos, es el hecho de ser asaltados en un bus, o perder la vida en el mismo a manos de un criminal; ya que por el hecho de que el transporte público puede ser utilizado por cualquier persona.

“Los delincuentes aprovechan este factor para poder asaltar unidades de transporte colectivo, o incluso cometer actos de terrorismo al dejar explosivos en los autobuses con la única finalidad de atemorizar a la población guatemalteca o ya sea para enviar mensajes de guerra dentro de las diferentes bandas de pandilleros que existen en Guatemala, y la única víctima es la población honrada de Guatemala.”²⁰

Este problema inicio en las unidades de transporte colectivo de la capital de Guatemala, por ser el lugar en el cual se concentra la economía del país, pero lastimosamente se propago al interior del país, incluso en las carreteras del país, en las cuales la población en ocasiones se niega a entregar sus pertenencias a los criminales y derivado de esto, los pandilleros deciden acabar con la vida de un guatemalteco honrado por obtener sus

²⁰ *Ibid.* Pág. 77

pertenencias de una forma fácil.

Finalmente, por si fuera poco, los pocos pilotos de unidades de transporte colectivo quienes prestan el servicio de una forma responsable y digna para el usuario llegan a ser intimidados por pandilleros al exigirles una cuota económica a cambio de no atentar contra la vida de los mismos, acto mejor conocido como extorsión.

Este problema únicamente ha incrementado con el paso de los años, ya que no existe una tipificación especial que sancione este tipo de delitos en ningún reglamento o acuerdo vigente referente al transporte colectivo, así como son escasas las autoridades que deberían de velar por el bienestar guatemalteco en estos casos.

4.4 Extorsión en el transporte urbano

La extorsión es un delito que afecta todos los ámbitos de la vida socioeconómica de los países de Centroamérica. Las empresas y los negocios formales y los informales sufren los efectos negativos del pago de la renta o el impuesto de guerra, el nombre que recibe la extorsión en El Salvador, Guatemala y en Honduras, respectivamente. Para poder realizar estos pagos adicionales, no solo no pueden aumentar su oferta de bienes o de servicios, sino que se ven obligados a incrementar los precios para poder cubrirlos.

Como las víctimas desconfían de las instituciones de seguridad y justicia, no denuncian la extorsión, con lo cual cuesta más entenderla y atenderla. Esta desconfianza se extiende hasta los propios compañeros del gremio comercial o empresarial: hay



informes que indican que, para no ser extorsionadas, las posibles víctimas brindan información sobre sus competidores y desvían la extorsión a otra víctima.

Como las víctimas desconfían de las instituciones de seguridad y justicia, no denuncian la extorsión, con lo cual cuesta más entenderla y atenderla. Esta desconfianza se extiende hasta los propios compañeros del gremio comercial o empresarial: hay informes que indican que, para no ser extorsionadas, las posibles víctimas brindan información sobre sus competidores y desvían la extorsión a otra víctima.

Si bien las economías de los países del norte de Centroamérica se encuentran en proceso de desarrollo, aún están muy centradas en el mercado laboral informal, con altos porcentajes concentrados en esta modalidad: en El Salvador, el 42.49 %; en Guatemala, el 75 %, y en Honduras, el 58 %.

La presión de los sectores económicos, tanto formales como informales, no solo se centra en generar fuentes de empleo bien remuneradas, pues la extorsión constituye un obstáculo adicional y generalizado para el crecimiento económico de la región.

“La dispersión del fenómeno de la extorsión, así como las amenazas, la violencia y el secretismo con los que se maneja, también propician fenómenos de competencia desleal entre comerciantes y empresarios, que, para no ser víctimas, brindan información, ya sea voluntaria o involuntariamente, que señala a los victimarios a su competencia como mejores fuentes de extorsión.”²¹

²¹ **Ibid.** Pág. 122



Cuando no se pueden realizar los pagos con dinero, porque no se alcanzan a cubrir los costos, se ofrece el pago en especie, con productos que, a su vez, son revendidos por los extorsionadores. Como ellos no tienen que cubrir costos, es habitual que el extorsionador desplace del mercado a su víctima y se quede con el negocio en la zona.

En Guatemala, durante el año 2018 las empresas pagaron por extorsión más de 10 millones de dólares, que se incluyen dentro de los costos operativos, aunque la cifra podría ser mayor, pues no incluye los costos de seguridad ni los seguros que ofrecen algunas compañías para reducir los problemas asociados a este delito.

Como ya se ha dicho, la exposición recurrente a este fenómeno hace que se identifique como un costo más en la planificación del presupuesto de las empresas y los comercios. Tanto las compañías de seguros como los bancos se vuelven más reticentes a colaborar con los negocios y a menudo solicitan información contrastada sobre los pagos de extorsión y exigen la presencia de guardias armados para cubrir las rutas de distribución.

Los distintos sectores laborales presentan diferentes niveles de vulnerabilidad a la extorsión. Los negocios más vulnerables son los de reparto y entrega de alimentos, gas y agua a tiendas de venta al menudeo, hogares y restaurantes, así como el transporte colectivo.

Si bien las denuncias por extorsión en el transporte representan menos del 10 % del total de denuncias, este sector constituye una fuente fija de ingresos para los



extorsionadores.

Geográficamente, las zonas rojas del sur de la capital son especialmente vulnerables a la extorsión, en comparación con otros territorios, debido a una mayor presencia de pandillas.

Además, se tiene constancia de que, cuando algunas de las empresas maquiladoras guatemaltecas son objeto de extorsión por parte de los pandilleros, descuentan a sus empleados los pagos que tienen que hacer para evitar represalias contra las instalaciones, los dueños y los empleados.

Lo cual no solo reduce el ingreso de los trabajadores, sino que también manifiesta un comportamiento laboral deshonesto hacia ellos, ya que la empresa debería garantizarles un entorno de trabajo seguro.

“El cual diariamente acaba con la vida de un piloto honrado del transporte colectivo ya sea por no contar con los recursos para pagar la extorsión mencionada, o porque simplemente los criminales decidieron enviar un mensaje amenazante al resto de pilotos que prestan el servicio en el país.”²²

“A pesar de que en Guatemala cada gobierno de paso en los últimos años ha implementado programas de vigilancia policial, o cualquier otro método en prevención

²² **Ibid.** Pág. 77



de hechos delictivos en contra de las unidades de transporte colectivo.”²³

La extorsión y la violencia concomitante les ofrecieron a los individuos inescrupulosos del sector transporte una oportunidad para alcanzar sus intereses personales. La amenaza de las extorsiones fue presuntamente utilizada por algunos propietarios de rutas para sacar del camino a sus rivales y apoderarse de sus rutas, mientras que otros más utilizaron la percepción de inseguridad en el transporte para presionar al gobierno para que aumentara las subvenciones otorgadas al sector.

En conclusión, el violento negocio de las extorsiones que las pandillas ejercen sobre el sector del transporte en Guatemala ha generado un nefasto ambiente y se ha convertido en la fachada perfecta para que algunos miembros criminales de la élite económica y política puedan malversar millones de dólares de las arcas estatales.

²³ **Ibid.** Pág. 122





CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Ante la premisa que en Guatemala existe incumplimiento del Estado de Guatemala al no brindar protección a los chóferes del transporte urbano y dejar desprotegidos a los usuarios ante atentados por extorsión, se puede decir que esto ocurre debido a la falta de seguridad por parte del Estado y por el aumento de la delincuencia y el crimen organizado en el país.

El problema se presenta en el momento en que una de las obligaciones del Estado es la de proporcionar el bien común de sus habitantes en todos los aspectos, seguridad, educación, etc y que en realidad no se cumple. Por lo tanto, se vulnera el derecho de la población guatemalteca a tener acceso a una legislación que realmente le proteja y le brinde seguridad frente al aumento de la delincuencia y el crimen organizado y las famosas maras y por esta razón se hace necesario que se tome en consideración que es necesario que existan políticas para reformar los cuerpos legales y crear nuevos que incluyan regulación sobre el sistema de justicia en Guatemala, sobre todo que exista un plan para proteger a los guatemaltecos de las amenazas y de la extorsión que tanto ha golpeado al transporte público, así como pequeños negocios, por lo que es urgente que se busquen mecanismos de protección, debido a que los guatemaltecos trabajadores en este caso los choferes de los buses, quieren trabajar honradamente pero exponen su vida a diario debido a la extorsión que sufren día a día por las maras y por los delincuentes que viven muy confiados y tranquilos que en Guatemala no se cumplen las leyes.





BIBLIOGRAFÍA

AGUILERA Elio Rafael. **Seguridad vial**. Caracas, Venezuela. Libro creado, desarrollado y ed. en Venezuela por Fundación Seguros Caracas e impreso en Exlibris. 2009.

BRAÑAS Alfonso. **Manual de derecho civil**. Guatemala. 1998. (s.e)

CABANELLAS DE TORRE Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Ed. Heliasta. 1997.

Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Argentina. Heliasta S.R.L. 1999.

Diccionario de Historia Moderna de España. Volumen II, La Administración. Dirección de Enrique Martínez Ruiz. Madrid, España. Ediciones Istmo, S.A. 2007.

LANUZA MONGE Christian Alejandro. **Fundamentación de los derechos humanos**. Revista de Derechos Humanos. Año III, Número 3. Guatemala, 2005. (s.e)

MALECKI Yves. **Guía nacional de educación y seguridad vial**. Buenos Aires, Argentina. Ed. Malecki. 1998.

Legislación:

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

Ley para el fortalecimiento de la seguridad vial. Decreto 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala