

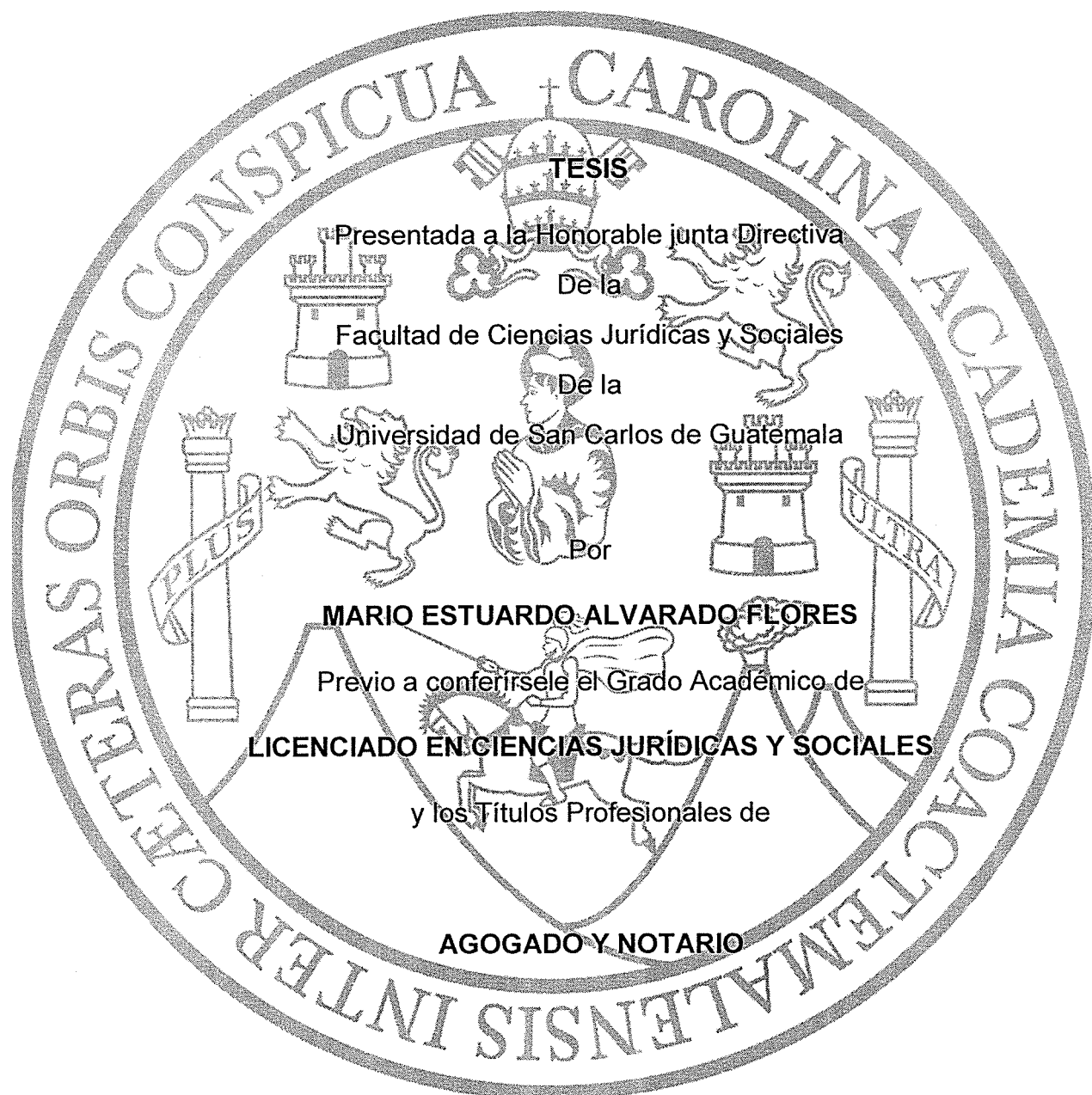
**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



GUATEMALA, FEBRERO DE 2024

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

TRANSGRESIÓN DEL PRINCIPIO CONSTITUCIONAL DE SEGURIDAD
PÚBLICA DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR
INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL ESTADO



TESIS

Presentada a la Honorable junta Directiva
De la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
De la
Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

MARIO ESTUARDO ALVARADO FLORES

Previo a conferírsele el Grado Académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los Títulos Profesionales de

AGOGADO Y NOTARIO

Guatemala, Febrero de 2024.

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

DECANO: M Sc. 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
SECRETARIO: Lic. Wilfredo Eliú Ramos Leonor

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Lic. Roberto Bautista
Vocal: Lic. Renato Sanchez Castañeda
Secretario: Licda. Ana Judith López Peralta

Segunda Fase:

Presidente: Licda. Ileana Nohemi Villatoro Fernández
Vocal: Licda. Eloisa Mazariegos Herrera
Secretario: Lic. Napoleón Orozco Monzón

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



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



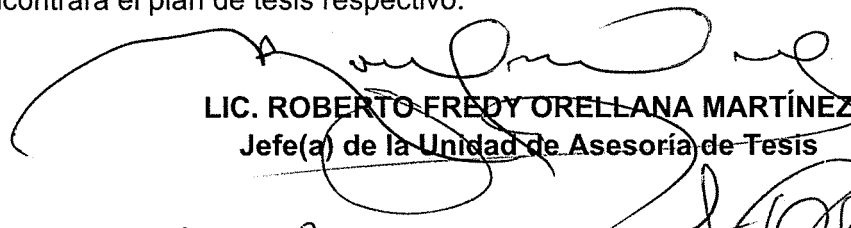
**Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
28 de noviembre de 2017.**

Atentamente pase al (a) Profesional, **LISSETH PIMENTEL QUINTANILLA**
_____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
MARIO ESTUARDO ALVARADO FLORES, con carné **201211618**,
intitulado **TRANSGRESIÓN DEL PRINCIPIO CONSTITUCIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA DE LOS USUARIOS**
DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL ESTADO.

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.

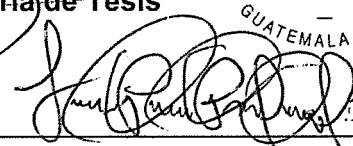
Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


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



Fecha de recepción 20 / 7 / 2023.

f)


Asesor(a)
(Firma y Sello)

Lisseth Pimentel Quintanilla
Abogada y Notaria
Col. 9424





LICENCIADA LISSETH PIMENTEL QUINTANILLA
ABOGADA Y NOTARIA ASESORA DE TESIS
7ª avenida, 6-53 zona 4, Oficina K, Nivel 3, Edificio El Triángulo
Teléfono: 40468497 Correo Electrónico: licenciadapimentel@hotmail.com

Guatemala, 20 de septiembre de 2023

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su despacho



Atentamente me dirijo a usted para informarle que en cumplimiento al nombramiento emitido el año dos mil diecisiete, por la Unidad de Asesoría de Tesis de la Facultad de Ciencias Jurídicas y sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, procedí a asesorar el trabajo de tesis del bachiller **MARIO ESTUARDO ALVARADO FLORES**, quien se identifica con el número de **CARNÉ: 201211618** quien realizó el trabajo de tesis titulado: **“TRANSGRESIÓN DEL PRINCIPIO CONSTITUCIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL ESTADO”**. Para el efecto procedo a emitir el siguiente dictamen manifestando los siguiente:

DICTAMEN:

- a) El trabajo de investigación realizado es contenido elementos científicos-técnico-debido a la importancia que existe en el tema **“TRANSGRESIÓN DEL PRINCIPIO CONSTITUCIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL ESTADO”**, debido a las observaciones y recomendaciones sobre el tema en el transcurso de la redacción del trabajo de tesis, las correcciones propuestas fueron consideradas y cumplidas por la estudiante.
- b) La metodología cumple con los pasos necesarios en la deducción, así como en las técnicas principales de investigación que se utilizaron en la bibliografía, investigación de campo y métodos de investigación deductiva y comparativa.

LICENCIADA LISSETH PIMENTEL QUINTANILLA
ABOGADA Y NOTARIA ASESORA DE TESIS
7ª avenida, 6-53 zona 4, Oficina K, Nivel 3, Edificio El Triángulo
Teléfono: 40468497 Correo Electrónico: licenciadapimentel@hotmail.com



- c) La redacción de este trabajo es adecuada y jurídicamente correcta;
- d) La conclusión discursiva es congruente con el contenido del trabajo de tesis,
- e) Respecto a la bibliografía empleada, se comprobó que la misma ha sido correcta y suficiente para el presente trabajo.

En mi calidad de **ASESORA** y de conformidad con lo que establece el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General; de manera expresa manifiesto que no somos parientes en los grados de ley con el Bachiller **MARIO ESTUARDO ALVARADO FLORES**, por tal razón emito **DICTAMEN FAVORABLE** estimando que el trabajo de tesis cumple con todos los requisitos establecidos en el normativo respectivo, a efecto se continúe el trámite correspondiente.

Atentamente,

Licda. Lisseth Pimentel Quintanilla
Abogada y Notaria
Col. 9424

LICDA. LISSETH PIMENTEL QUINTANILLA
COLEGIADA 9,424
ASESORA DE TESIS



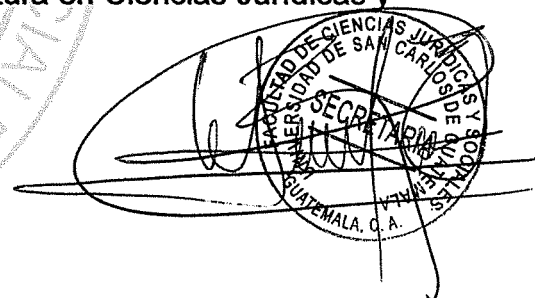
USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



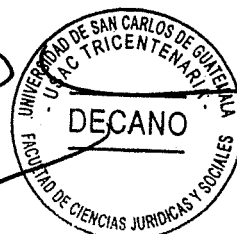
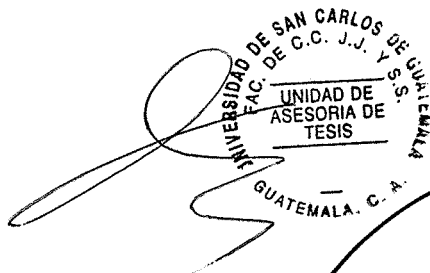
D. ORD. 22-2024

Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, doce de enero de dos mil veinticuatro.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante **MARIO ESTUARDO ALVARADO FLORES**, titulado **TRANSGRESIÓN DEL PRINCIPIO CONSTITUCIONAL DE SEGURIDAD PÚBLICA DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL ESTADO**. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.



HMAC/JIMR





DEDICATORIA

- A DIOS:** Por ser todo en mi vida, y le doy infinitas gracias por darme el conocimiento, la sabiduría para alcanzar mi meta. Gracias por ser siempre mi fortaleza y por mostrarme su amor y fidelidad en todo momento.
- A MI PADRE:** Mario Vidal Alvarado Calderón, por ser mi ejemplo, mi motor, mi guía, por ser mi mejor amigo, por enseñarme a superarme, por haber estado conmigo a lo largo de todo este camino para así hoy cumplir mi sueño.
- A MI MADRE:** Mayra Aurelia Flores Morales, por haberme inculcado todos los valores y principios que me formaron, por haber sido quien me mostrará el temor de Dios y por estar a mi lado en todos y cada uno de los momentos de mi vida.
- A MI ESPOSA:** Wendy Estéfani López Laparra, gracias por todo su amor y por haber sido mi compañera idónea, por su apoyo incondicional a lo largo de todo el proceso universitario y por hacer de la universidad el recuerdo más bonito de mi vida
- A MI HIJA:** Ariana Valentina Alvarado López, por haber cambiado mi vida, ser la luz de mis días y mi impulso para cerrar este capítulo profesional de mi vida.
- A MI HERMANO:** Vidal Alberto Alvarado Flores por su cariño y apoyo incondicional. Gracias por estar a mi lado en todos y cada uno de mis proyectos.
- A TODA MI FAMILIA:** Familia Alvarado y familia Flores con mucho amor, todos y cada uno ocupan un lugar especial en mi corazón



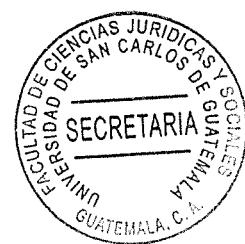
A MIS SUEGROS: Acxel López y Nidia Laparra por demostrarme su cariño sincero y acogerme como un hijo más.

A MIS AMIGOS: Quienes les agradezco su cariño y compartir este momento conmigo.

**A LA GLORIOSA
UNIVERSIDAD DE
SAN CARLOS DE
GUATEMALA:** Por concederme la oportunidad de egresar de tan prestigiosa casa de estudios y haber contribuido en mi formación profesional

**A LA FACULTAD
DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y
SOCIALES:** Que me formó con excelentes conocimientos.

**A MIS
CATEDRÁTICOS:** Por todas y cada una de sus sabias enseñanzas.



PRESENTACIÓN

El problema a investigar versa sobre la transgresión del principio constitucional de seguridad pública, de los usuarios del transporte público por incumplimiento de las obligaciones del Estado, debido a que el sistema de transporte público, es una actividad que vulnera las garantías constitucionales que resguardan al usuario que se sirve del transporte urbano de pasajeros en la República de Guatemala, la vulneración está establecida en el Artículo 2 de la Constitución Política de la República de Guatemala, en el título I la persona humana, fines y deberes del Estado, capítulo único, que regula que “es deber del Estado garantizarle a los habitantes, la seguridad y el desarrollo integral de la persona”.

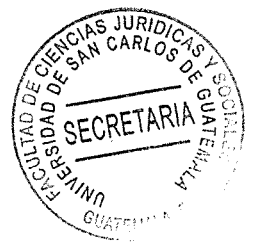
Mencionada vulneración hacia los usuarios se manifiesta debido a que no se encuentran, protegidos ni satisfechos con el servicio de transporte colectivo, situación que se produce por la falta de apoyo para los transportistas por parte del Estado, vulnerándose tales garantías en cuanto a la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros en la República de Guatemala; que afecta a gran parte de los guatemaltecos. En ese sentido se cuestiona, proyecta y evalúa tal problemática que aqueja ya que es fundamental en la vida de muchos guatemaltecos, que lo utilizan como medio para desplazarse a través de la ciudad de Guatemala.



HIPÓTESIS

La hipótesis que se plantea pretende responder a la siguiente interrogante ¿se transgrede el principio constitucional de seguridad pública de los usuarios de transporte público por parte del Estado, por incumplimiento de sus obligaciones?

La falta de información e investigación sobre el transporte público en Guatemala, ha provocado desconocimiento y derivado de la falta de información por parte de la población de la crisis de falta de recursos en cuanto a la distribución de los fondos destinados al subsidio de transporte urbano de pasajeros, provoca que las unidades no cuenten con los recursos necesarios para prestar un servicio, que cumpla con el principio de seguridad pública, que se encuentre en buenas condiciones de limpieza, estado de funcionamiento, modelos modernos, pilotos capacitados etc. con lo que se cumpliría con lo establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala, en virtud a que la tarifa autorizada es de Q1.10 o durante la pandemia de SARS COV-2 causante del COVID 19, de Q2.00, Q3.00 o un máximo de Q5.00 pero con la capacidad reducida a un máximo del cincuenta por ciento de ocupación de pasajeros en las unidades, lo cual no es suficiente para que los solventen los gastos de diésel, piloto, ayudante, reparaciones, repuestos y demás imprevistos que pueda necesitar un vehículo que se utiliza día tras día, que genera desgastes que necesitan de inversión constante por parte de los transportistas, situación que imposibilita prestar un mejor servicio, sin la debida distribución de subsidio a los transportistas, ya la crisis inicio con la disminución de los fondos destinados al subsidio de transporte urbano, que provoco que cada día fuera decayendo la calidad del servicio de transporte público, que desde ya muchos años las empresas de transporte urbano a pesar que contaban con el presupuesto no eran entregados los transportistas, pasando meses para recibir el primer abono del subsidio de transporte, y quedando cada año deuda que nunca les fue entregado, y actualmente no cuentan con ningún subsidio, ni se aprueba un incremento al pasaje, con lo que se concluye que el ramo de transporte público en Guatemala, no cuenta con apoyo por parte del Estado.



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

La hipótesis se comprobó a través del método analítico, que consiste en el análisis de libros, tesis, leyes e información obtenida de la bibliografía, sobre transporte público, desde un punto de vista sociológico y jurídico. En sentido social por la relación con los usuarios de transporte público, ya que es utilizado por gran parte de la sociedad, que incluye al Estado como el encargado de velar y promover el bienestar de los habitantes según lo establece la Constitución Política de la República de Guatemala. Desde el punto de vista jurídico, analizar la legislación vigente, con el objetivo de determinar la necesidad de establecer la importancia del principio de seguridad pública del transporte urbano en Guatemala.

Se aplicó el método histórico, iniciando desde la época colonial, hasta la época actual, fundamentando en hechos públicos, como acuerdos gubernativos sobre aprobación de subsidios al transporte, memoria de labores del transporte público urbano, y leyes que regulan el tema, lo que comprueba la hipótesis planteada.

El transporte público presenta muchas deficiencias, vulnerando lo establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala, Artículo dos, debido a que los usuarios no están protegidos ni satisfechos con el servicio de transporte colectivo, situación que se produce por falta de apoyo a los transportistas de parte del estado.

La solución que se plantea es restablecer el subsidio para los transportistas, aprobando una tarifa mayor a la que está autorizada de Q1.10, considerando que el incremento mencionado derivado del COVID 19 no es suficiente para mejorar el transporte público, por lo que es imposible se apliquen mejoras a este sector porque no cuentan con los recursos necesarios para prestar un servicio que cumpla con el principio de seguridad pública, es decir que se encuentre en buenas condiciones, estado de funcionamiento, modelos modernos, capacitación a los pilotos, contratar agentes de seguridad privados en cada unidad, etc., con lo que se cumpliría con lo establecido en la Constitución política de la República de Guatemala.



ÍNDICE

Pág.

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

CAPÍTULO I

1. Derecho constitucional.....	1
1.1 Generalidades de derecho constitucional.....	1
1.2 Antecedentes históricos del derecho constitucional	4
1.3 Definición de derecho constitucional.....	8
1.4 Principios y características del derecho constitucional	9
1.5 Definición de seguridad pública	10
1.5.1 Principio de seguridad público	10
1.5.1.1 Relación del principio de seguridad pública con el transporte público	10

CAPÍTULO II

2. El transporte público de pasajeros	13
2.1 Definición de transporte público.....	13
2.2 Antecedentes.....	14
2.2.1 Desarrollo del transporte público en Guatemala	14
2.2.2 Época colonial.....	15
2.2.3 Formas de transporte anteriores a la reforma liberal	16
2.2.4 Reforma liberal, nuevas formas de transporte.....	17
2.2.5 Nuevo sistema de transporte público	20
2.3 Clasificación del transporte	24
2.3.1 Problemas generales del transporte público.....	266
2.3.2 La tarifa de transporte	277
2.3.2.1 Definición de tarifa.....	277

2.3.2.2 Situación de la tarifa de transporte público.....	278
2.3.3 Subsidio.....	299
2.3.3.1 Definición del subsidio	29
2.3.3.2 Antecedentes del subsidio.....	29
2.3.3.3 Situación del subsidio.....	33

CAPÍTULO III

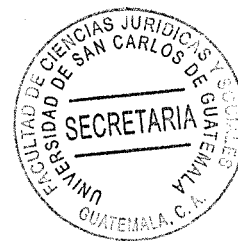
3. Normativas jurídicas del transporte terrestre extraurbano en Guatemala.	35
3.1 Constitución Política de la República de Guatemala	355
3.2 Decreto Legislativo 42-74	355
3.3 Decreto Legislativo 56-77	366
3.4 Decreto Legislativo 27-78	37
3.5 Decreto Legislativo 65-78	399
3.6 Decreto Legislativo 42-80	40
3.7 Decreto Legislativo 56-80	41
3.8 Decreto Ley 59-82.....	411
3.9 Decreto Ley 110-82.....	411
3.10 Decreto Legislativo 9-88	422
3.11 Decreto Legislativo 81-89	433
3.12 Decreto Legislativo 33-90	44
3.13 Decreto Legislativo 46-90	444
3.14 Decreto Legislativo 59-91	455
3.15 Decreto Legislativo 45-92	466
3.16 Decreto Legislativo 25-96	466
3.17 Decreto Legislativo 106-96	466
3.18 Decreto Legislativo 10-97	488
3.19 Decreto Legislativo 75-98	499
3.20 Decreto 253-46. Ley de Transporte.	499
3.21 Decreto 132-96 Ley de Tránsito.....	51
3.22 Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98.....	53



3.23 Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas. Acuerdo Gubernativo 265-2001	544
3.24 Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de pasajeros por carretera. Acuerdo Gubernativo 99-2000.....	55
3.25 Decreto 21-2010 Ley para el fortalecimiento y mejoramiento del transporte Público de Pasajeros, Decreto 21-2010	577
3.26 Decreto Ley 106 Código Civil.	588
3.27 Decreto 17-53 Código Penal	588
3.28 Protocolo de bioseguridad para la prevención y control de brotes de sars cov-2 causante del covid 19, para el sector del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial.	588

CAPÍTULO IV

4. Propuestas de solución.....	633
4.1 Propuesta para la actualización del cálculo de la tarifa del servicio de transporte	65
4.2 Propuesta para la actualización de subsidio.....	66
4.2.1 Componentes de costo de operación.....	68
CONCLUSIÓN DISCURSIVA	755
BIBLIOGRAFÍA	766



INTRODUCCIÓN

El problema para investigar versa en cuanto al transporte público y la vulneración el principio de seguridad pública, porque el Estado no lo garantiza en forma concreta y continua a través de sus órganos estatales la seguridad de los pasajeros, por lo que se pretende es responder y aportar información sobre la trasgresión de los derechos de los usuarios de transporte urbano, situación que provoca perjuicios en a la población guatemalteca.

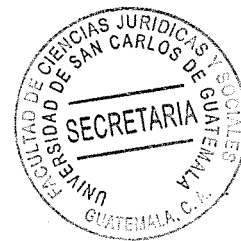
El objetivo de la investigación fue establecer si actualmente, se cumple con las garantías constitucionales, que fundamentan al principio de seguridad pública en la utilización del transporte público por los habitantes guatemaltecos, de las unidades que se encuentran situadas en el municipio de Guatemala, departamento de Guatemala y demostrar su importancia.

La solución que se plantea es que se autorice una tarifa acorde al costo real del pasaje, a efecto que cuenten con los recursos necesarios para prestar un servicio que cumpla con el principio de seguridad pública, es decir que se encuentre en buenas condiciones de limpieza, estado de funcionamiento, con modelos modernos, capacitación a los pilotos, contratar agentes de seguridad privados en cada unidad o bien se plantea la posibilidad que se restablezca el subsidio al transporte público con lo que se cumpliría con lo establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala. Los métodos que se emplearon fueron: el método analítico por medio de analizar libros, tesis, leyes e información obtenida de la bibliografía, sobre transporte público; el método sintético, que se aplicó por medio del análisis de la información contenida en los documentos recopilados, por medio de una síntesis de toda la información obtenida con el objeto de adquirir una información concreta del tema analizado; el método inductivo, el objetivo de este método es efectuar un análisis de la al principio constitucional de seguridad



pública, de los usuarios de transporte público, lo que permite formar un conocimiento general de la investigación; método deductivo, para tomar un conocimiento general de la investigación para formar conocimientos particulares, y así arribar a las conclusiones y recomendaciones correspondientes; y el método científico, que constituye la línea directriz para obtener el conocimiento proveniente de la información documental, consistente en el análisis de la transgresión al principio constitucional de seguridad pública, de los usuarios de transporte público.

En cuanto a las técnicas utilizadas fueron las siguientes: documental o bibliográfica, la observación participativa y la entrevista. Se dividió el contenido de este estudio en cuatro capítulos: el primero sobre aspectos puramente sustanciales o fundamentales de derecho constitucional, como base para poder establecer aspectos relacionados con el principio de seguridad pública establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala, y sobre todo la relación del principio de seguridad pública con el transporte público, que da partida al segundo capítulo en el que se describen conceptos básicos del transporte público, como su definición, clasificación, antecedentes, y definición de tarifa y subsidio; en el tercer capítulo contiene un análisis de la legislación Guatemalteca referente al transporte público; y en el cuarto capítulo las propuestas de solución a los problemas que genera la falta del subsidio y la necesidad de actualización del cálculo de la tarifa del servicio de transporte por medio del análisis de los componentes de costo de operación.



CAPÍTULO I

1. Derecho constitucional

El derecho constitucional se encuentra regido por una serie de principios que lo orientan y permiten su correcta interpretación. Resulta evidente, que las normas de derecho constitucional son de carácter general, en razón de ello, no pueden detenerse a detallar casos específicos, al momento de aplicar o hacer positiva las normas constitucionales puede ser que algunas circunstancias no se encuentran taxativamente delimitadas, es aquí, en donde la norma guarda silencio, cuando entran a fungir los principios.

“Entre los objetivos del derecho constitucional están los siguientes:

- Regula la organización de los poderes del estado: fija su atención en la organización de los poderes de gobierno. Organismo ejecutivo, organismo legislativo y judicial.
- Es la base que Reglamenta las libertades, garantías de los guatemaltecos: las garantías ciudadanas y todos los demás medios de protección de los derechos, son mecanismos que sin ver de medio para hacer efectiva la libertad del hombre, y el respecto a su dignidad.
- Organización jurídica del estado: el estudio del estado desde un punto de vista jurídico.
- El estudio y sistematización de las manifestaciones y el ordenamiento de las relaciones de poder”.¹

1.1 Generalidades de derecho constitucional

Antes de iniciar el desarrollo de la disciplina, es necesario explicar temas que están ligados al derecho constitucional, como el poder, la libertad, el derecho político y el derecho político y el derecho público.

¹ Orozco, Pereira, Alberto. **Derecho constitucional**. Pág. 7



Hay dos principios fundamentales que informan, justifican y fundamentan la existencia de todo orden constitucional, el de la libertad que gozan los particulares y el de la autoridad del que están investidos los gobernantes. "El principio de libertad y el principio de autoridad, fueron, son y serán, permanentes compañeros del hombre en su vida en la sociedad".²

La finalidad del derecho constitucional es la regulación de dicho poder ordenador, y responden a las preguntas siguientes: ¿a quién corresponde el poder?, ¿quién lo ejerce?, ¿cómo lo ejerce?, ¿con qué límites?, ¿quién puede mandar y cómo y hasta dónde?. Dicho de otro modo, el Derecho Constitucional lo forman las normas que señalan quién y cómo ejerce el poder manifestado en capacidad de dictar normas de conducta.

Entre sus características principales es que el derecho constitucional es una fuente de fuentes. Es una característica ya que establece los órganos con funciones jurídicas, regula el ejercicio de esas funciones en el Estado y los procesos de producción normativa.

El derecho constitucional se dedica al estudio de:

- La organización política del Estado
- El funcionamiento del Estado
- La esfera de competencia de las autoridades del Estado
- Las instituciones políticas que constituyen el soporte de la vida estatal.

En cuanto a las fuentes del derecho constitucional "son las formas mediante las cuales se crean o se originan las normas constitucionales, y que engloban tanto los mecanismos o procedimientos de manifestación de las normas como los factores sociopolíticos que determinan sus contenidos".³

² Pérez de León, Enrique. **Notas de derecho constitucional y administrativo**. Pág. 1.

³ López Estrada, Clara Luz. **Importancia del cumplimiento del principio de justicia en el guatemalteco**. Pág.20.

“Primariamente podemos afirmar que las fuentes del derecho son todas las causas, hechos y fenómenos que lo generan.”⁴

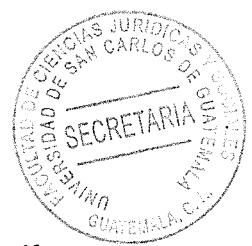
Las fuentes se dividen en fuentes directas y fuentes indirectas de la siguiente forma:

Las fuentes directas son aquellas que son inmediatas a la Constitución, leyes institucionales y a la costumbre y son las siguientes:

- La Constitución Política de la República de Guatemala es la más importante de las fuentes del derecho constitucional. En ella solamente son sistematizados los preceptos básicos que rigen la conducta social y la organización del estado.
- Las normas de carácter constitucionales, atendiendo a su carácter genérico y flexible, son desarrolladas por la legislación reglamentaria, complementan a la Constitución, con el propósito de prever las soluciones y satisfacer las necesidades esencialmente variables de la sociedad.
- Leyes institucionales: la materia constitucional, que son leyes reglamentarias que desarrollan aspectos sustantivos de la organización constitucional genérica y por imposición del propio texto constitucional.
- La legislación electoral, la regulación normativa de los partidos políticos y la organización del poder judicial regulan principios y declaraciones contenidas en el texto constitucional, abarcando aspectos fundamentales referentes a la organización de la sociedad política y de las instituciones básicas.
- La costumbre, Las conductas que conforman una costumbre son generalizadas cuando su práctica es llevada a cabo por el conjunto de los individuos que consiste en un comportamiento reservado a determinados grupos sociales o resistido por otros sino aceptado por la totalidad de los individuos como medio idóneo para satisfacer los derechos del ejecutor y de su obligatoriedad jurídica.

Las fuentes indirectas son las que son mediatas a la jurisprudencia, la doctrina y el derecho comparado como se detalla a continuación:

4 Orozco, Pereira, Alberto. **Derecho constitucional**. Pág. 30.



- Jurisprudencia: se encuentra representada por las decisiones uniformes y constantes emanadas de los tribunales y, en particular por la Corte de Constitucionalidad, sobre materias de naturaleza constitucional.
- La doctrina integra una interpretación constructiva de los numerosos conceptos indeterminados que contiene la Constitución. Como fuente indirecta del derecho, se encuentra integrada por las opiniones de los juristas. Consiste en los libros y en los medios técnicos de comunicación social.
- Derecho comparado: "consiste en la descripción y en el análisis de los ordenamientos jurídicos fundamentales de los países extranjeros y de las organizaciones supranacionales, con la finalidad de determinar su bondades, defectos y de establecer las concordancias o divergencias que se presentan en el análisis comparativo con el derecho local".⁵

1.2 Antecedentes históricos del derecho constitucional

El constitucionalismo guatemalteco, es un orden institucional, o puede ser explicado como una forma de organización social de gobierno establecido, que sienta las bases jurídicas del país.

En la antigua Grecia, los griegos tenían una democracia pura y directa, en la que se dio la monarquía, en cierto caso tiranías y autocracia. También se mostraron muy distante de que lo primordial para el estado es reconocer y garantizar los derechos de los habitantes, lo que se traduce en una serie de limitaciones y restricciones al poder público.

⁵ Orozco, Pereira, Alberto. **Derecho constitucional**. Pág. 30.



“En Roma la concentración de todos los poderes radicaba en el príncipe, faltaba la materia prima para la existencia de una ciencia que tuviese analogía con nuestro derecho constitucional. Ni se asemejo al derecho constitucional actual”.⁶

“En la edad media, la constitución medieval, toma un sentido de tutela, protección, no es un dominio absoluto, salvo a que se otorgue al monarca el más alto poder sin ninguna instancia que lo pudiera limitar y tiene como punto principal la idea de paz, tranquilidad”.⁷

“En Inglaterra, dieron un perfil valioso para llegar más adelante a la filosofía propia del derecho constitucional como disciplina jurídica propia”.⁸

“La Carta Magna surgida en 1215 en el reinado de Juan Tierra, por consecuencia de las presiones hacia el monarca por grupos por grupos con un estatus respetable. Sienta un principio en el que se ha querido ver el origen del recurso Habeas corpus y del Due Process Of Lavv, que establece que nadie podría ser arrestado, aprisionado, ni poseído de sus bienes costumbres y libertades sino en virtud del juicio de sus partes.

Desde 1215 hasta v 1679 rigió: el principio de libertad individual para todos los súbitos ingleses pero fue inútil por el abuso de altos funcionarios y el abuso de poder, esto hasta la Ley de Habeas Corpus, dictada en 1679 con el propósito de dar efectividad de dicho principio.”⁹

El Constitucionalismo clásico se da cuando los Estados asumen textos constitucionales escritos por su organización jurídico y político, definiendo competencia inspiradas en la teoría de Montesquieu “en torno a la división de los poderes que garantice así un régimen

⁶ Varela, Edgar. **El derecho constitucional y sus generalidades**. Pág. 1.

⁷ **Ibíd.**

⁸ **Ibíd.**

⁹ **Ibíd.**



de libertades provocando que el Estado brinde seguridad y con fianza a los gobernantes y respetar sus derechos y garantizados por mecanismos confiables”.¹⁰

En cuanto al constitucionalismo norteamericano, broto de un golpe, sin costumbres, sin prácticas, sin precedentes y si las luchas que caracterizan el empuje de determinadas fuerzas para lograr la conquista de sus elementales derechos.

La primera Constitución del Estado de Guatemala, fue el 11 de octubre de 1825, en cumplimiento de lo establecido en el Artículo 178 de la Constitución de la República Federal de Centro América, que indicaba:

Artículo 178. “Correspondiente a las primeras legislaturas: formar la Constitución particular del Estado conforme a la Constitución Federal.”

Se reúne el 15 de septiembre de 1824 la asamblea del Estado de Guatemala. siendo el 11 de octubre de 1825 aprobada la primera Constitución de Guatemala contenida en un total de 268 Artículos.¹¹ Entre sus rasgos más sobresalientes se establece que es el estado es soberano, independiente y libre en su gobierno y administración interior, limitado únicamente por la Constitución Federal, abarcaba temas como la abolición de la esclavitud, abolición de la pena de confiscación de bienes, y algunos aún vigentes como el derecho de defensa en materia penal, irretroactividad de las leyes, inviolabilidad de la vivienda, libertad de acción, libertad de emisión del pensamiento, etc.

“El 9 de septiembre de 1921, se decreta por la Asamblea Constituyente, la Constitución de la República de Guatemala, esta Constitución surge con el propósito de intentar restablecer la Federación Centroamericana. Se aprobó un texto moderno, que nunca cobro vigencia, por los delegados de cuatro países del área Centroamericana: Guatemala,

¹⁰ Varela, Edgar. **El derecho constitucional y sus generalidades**. Pág. 1.

¹¹ Orozco, Pereira, Alberto. **Derecho constitucional**. Pág. 74.



El Salvador, Honduras y Costa Rica.”¹² “Por tratarse de una Constitución Federal y no consolidarse esta idea, la misma no estuvo vigente.”¹³

Entre los derechos y las instituciones que establecía, se pueden mencionar algunos como, prohíbe los monopolios, no hay prisión por deudas, abolió la pena de muerte, derecho a la huelga etc.

En 1945, se decreta por la Asamblea Constituyente el 11 de marzo de 1945, una nueva Constitución de la República de Guatemala, en el contexto de la denominada revolución de octubre de 1944 en la dictadura de Jorge Ubico; el 15 de marzo de 1945 se aprueba la Constitución Política de la República de Guatemala. Contenida en 212 Artículos.¹⁴ Se puede resaltar de esa Constitución Política de la República de Guatemala, se instituye la división de los poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, la Autonomía de la Universidad de San Carlos, derechos electorales.

El 2 de febrero de 1956, con el movimiento de contrarrevolución de 1954; bajo el mando del Coronel Carlos Castillo Armas, entra en vigencia otra Constitución Política de la República de Guatemala, que sucede después del derrocamiento de Jacobo Arbenz, apoyando al gobierno de la época y diferentes sectores nacionales como la Iglesia Católica y la burguesía latifundista; se deroga la Constitución de 1945, entrando en vigencia, posteriormente la Constitución de 1956.¹⁵

El 15 de septiembre de 1965 se decreta la Constitución Política de Guatemala, debido a la inestabilidad política del Estado guatemalteco, se hace nuevamente evidente. Así, “Como a consecuencia del golpe de Estado protagonizado por el ejército el 31 de marzo de 1963, el Coronel Enrique Peralta Azurdía, pasó a ser Jefe de Estado centralizando los poderes en su persona, declaró ilegales los partidos políticos y suspendió la vigencia de la Constitución por el tiempo que fuera necesario. El 26 de diciembre de 1963 se dictaron medidas para la convocatoria a una Asamblea Constituyente. La asamblea se instaló el 6

¹² Orozco, Pereira, Alberto. **Derecho constitucional**. Pág. 85.

¹³ **Ibíd.**

¹⁴ **Ibíd.** Pág. 88.

¹⁵ **Ibíd.**



de julio de 1964 y el 15 de septiembre del año siguiente se promulga una Constitución desarrollada con 271 artículos en su texto y once disposiciones transitorias y finales.”¹⁶

“El 31 de mayo de 1985, se promulga la Constitución Política de Guatemala, debido a que “el 23 de marzo de 1982 se produjo un golpe de Estado, en el que una parte del Ejército ejerció una acción en contra de la cúpula de la Institución a la que responsabilizó de una situación de desorden y corrupción. Asume el mando un triunvirato militar. Se emitieron tres leyes que coadyuvaban con el proceso de transición, las cuales fueron la Ley del Registro de Ciudadanos, y la Ley de Organizaciones Políticas. Se producen cambios dentro del mando militar y asume el Ministro de la Defensa de ese entonces General Oscar Humberto Mejía Víctores, quien convocó a elección de una Asamblea Nacional Constituyente encargada de elaborar una nueva Constitución y dos leyes constitucionales, la electoral y la referente a las garantías constitucionales.

El 31 de mayo de 1985 se promulgó una Constitución bastante desarrollada, la cual contiene 281 Artículos y 22 disposiciones transitorias y finales.”¹⁷

1.3 Definición de derecho constitucional

Al definir un término o vocablo, lo que se pretende es describir al mismo, desarrollo los elementos que lo componen y resaltando sus características principales. Por lo que se recopilan deferentes definiciones, con lo que al momento de leerlas se expande la explicación de diferentes influencias sociológicas, políticas, ideológicas.

Es una rama del derecho público que tiene por finalidad estudiar la estructura organizativa del Estado, los organismos de autolimitación del poder del Estado en resguardo de los derechos y garantías a ciudadanos, el origen de la soberanía.

Según Ossorio el derecho constitucional es “una rama del derecho que estudia la organización del Estado y su funcionamiento.”¹⁸

¹⁶ Orozco, Pereira, Alberto. **Derecho constitucional**. Pág. Pág. 99.

¹⁷ **Ibid.**

¹⁸ Ossorio, **Derecho constitucional**, Pág. 239.



Pablo A Ramella, define al derecho constitucional de la siguiente forma "El derecho constitucional puede ser definido también como el sector del mundo jurídico que se ocupa de la organización fundamental del Estado."¹⁹

Pedro Sagues, Nestor, dice que el derecho constitucional "es la rama del derecho público que tiene por objeto la organización del Estado y sus poderes, la declaración de los derechos y deberes individuales y colectivos, y las instituciones que la garantizan."²⁰

Felipe Tena Ramirez, manifiesta que "El derecho constitucional es la principal rama de derecho público. En cuanto tal, le corresponde primordialmente el estudio de la Constitución de un Estado; y siendo así, en ella encuentran su fundamento todas las demás ramas del derecho. Su posición es, pues, central, dentro de todo el ordenamiento jurídico político de una sociedad organizada."²¹

El derecho constitucional podemos concluir en términos generales que es una rama del derecho público cuyo campo de estudio incluye las bases fundamentales que definen un Estado. Además, ésta tiene la posibilidad de verse desde el punto de vista tanto formal, como material.

1.4 Principios y características del derecho constitucional

Teniendo en cuenta las definiciones que hemos expuesto con anterioridad, se destacan características, importantes de las cuales se pueden mencionar las siguientes:

- "Es una rama del derecho público.
- Conjunto de ramas jurídicas que organizan el Estado.
- Es una disciplina científica integrante de la ciencia política".²²

El derecho constitucional se encuentra regido por una serie de principios que lo orientan y permiten su correcta interpretación. Resulta evidente que las normas de derecho constitucional son de carácter general, en razón de ello, no pueden detenerse a detallar

¹⁹ Ramella, Pablo A. **Derecho constitucional**. Pág. 1.

²⁰ Sagues, Nestor Pedro. **Elementos de derecho constitucional**. Pág. 27.

²¹ Tena Ramirez, Felipe. **Derecho constitucional mexicano**. Pág. 55.

²² **Ibíd.**



casos específicos. Al momento de aplicar a hacer positiva las normas constitucionales puede ser que algunas circunstancias no se encuentren taxativamente delimitadas, es aquí, en donde la norma guarda silencio, cuando entran a fungir los principios.²³

Como principios generales de nuestro ordenamiento jurídico, que se regulados en la Constitución Política de la República de Guatemala se pueden mencionar el de libertad, igualdad, justicia y pluralismo político. Por otro lado, y como principios predominantemente jurídicos, el principio de legalidad; jerarquía normativa; publicidad de las normas; irretroactividad; seguridad jurídica o seguridad pública; responsabilidad y interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos, que para los fines de la presente se detallara lo relativo a el principio de seguridad pública, por ser el tema a tratar sobre su vulneración específicamente en el área del servicio público.

1.5 Definición de seguridad pública

Seguridad jurídica o seguridad pública, es un principio que se encuentra regulado en la Constitución Política de la República de Guatemala, en el Artículo 2, en el título I la persona humana, fines y deberes del Estado, capítulo único, que regula que “Es deber del Estado garantizarles a los habitantes, la seguridad y el desarrollo integral de la persona...”

1.5.1 Principio de seguridad público

El constitucionalismo establece la necesaria intervención del Estado y su obligación de proporcionar seguridad pública a sus habitantes. La cual consiste en “la protección que la sociedad proporciona a sus miembros, mediante una serie de medidas Públicas, contra las privaciones económicas y sociales que de otra manera derivarían en la desaparición o de una fuerte reducción de sus ingresos, o de sus derechos en general, como consecuencia de la falta de colaboración por parte del Estado”.²⁴

²³ Orozco, Pereira, Alberto. **Derecho constitucional**. Pág. 8.

²⁴ **Ibid.**

1.5.1.1 Relación del principio de seguridad pública con el transporte público

El Estado de Guatemala garantiza a sus habitantes una serie de derechos que se encuentran regulados en las leyes vigentes, principalmente a la Constitución Política de la República de Guatemala, uno de esos derechos es la seguridad pública, que se encuentra regulado en el Artículo 2 del cuerpo legal en mención, el cual preceptúa: "Deberes del Estado. Es deber del Estado garantizarles a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona."²⁵ Este fundamento jurídico, sienta las bases a la importancia que el principio de Seguridad Pública, de los usuarios del transporte público por incumplimiento de las obligaciones del Estado, que se establecen en citado cuerpo legal. A la vez, constituye este precepto como el punto de partida para el desarrollo de la norma ordinaria, en el Decreto 21-2010 del Congreso de la República de Guatemala, Ley para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Transporte Público de Pasajeros y el la Ley de Transporte Decreto 253 del Congreso de la República y su reglamento, los cuales integran de manera específica preceptos, definiciones, atribuciones y obligaciones referentes al Estado de Guatemala, en cuanto a dicha protección, constituyendo los cuerpos legales especializados para la aplicabilidad de casos concretos en materia de los derechos de los usuarios de transporte público en Guatemala.

Las premisas jurídicas citadas, constituyen la base legal sobre las cuales se funda jurídicamente, el transporte público para los habitantes de la República de Guatemala, en el que se les garantizan los derechos contenidos en la ley, en relación a la seguridad jurídica al momento de abordar o utilizar el transporte público.

Para que se materialice, debe necesariamente analizar el tema del subsidio o la tarifa autorizada, ya que por medio de esto, se obtiene el apoyo por parte del Estado a los transportistas, con lo que lograrían cubrir los gastos necesarios para poder dar seguridad

²⁵ Orozco, Pereira, Alberto. **Derecho Constitucional**. Pág. 8.



pública a los usuarios del transporte público, por medio del subsidio o que se estudie la necesidad de aprobar una nueva tarifa.

Sobre esas condiciones debe de prestarse el servicio de transporte, que sea seguro, y que exista una protección del Estado, de ahí que nace y surge el derecho de los usuarios de transporte público.

En base a ello, es que se establece la necesaria protección del usuario de transporte público, referente a la transgresión del principio constitucional de seguridad pública de los usuarios del transporte público por incumplimiento de las obligaciones del Estado.

La República de Guatemala, se funda en principios constitucionales, siendo obligación del Estado promover por la seguridad de sus habitantes, la elevación de su nivel de vida y el bienestar social de las personas.

Hay que considerar que la condición social de los guatemaltecos los obliga al uso del sistema de transporte público, el cual se encuentra en estado de deterioro y obsoleto, brindando un mal servicio e inseguridad para los usuarios del servicio, por lo que el Estado debe de promover la excelencia del servicio, a efecto que las entidades del transporte público presten un servicio eficiente y confieran seguridad a los usuarios.

CAPÍTULO II



2. El transporte público de pasajeros

En Guatemala el transporte público presenta muchas deficiencias, situación que vulnera lo establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 2, como se ha plasmado en el capítulo anterior esto es debido a que los usuarios no se encuentran, protegidos ni satisfechos con el servicio de transporte colectivo, situación que se produce por la falta de apoyo para los transportistas por parte del Estado, vulnerándose tales garantías por parte del Estado en cuanto a la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros en la República de Guatemala; que afecta a gran parte de los guatemaltecos. En ese sentido se aborda el desarrollo de la historia y aspectos importantes relacionados con el transporte público en Guatemala, y las situaciones que aquejan ya que es fundamental en la vida de muchos guatemaltecos, que lo utilizan como medio para desplazarse a través de la ciudad.

2.1 Definición de transporte público

La palabra transporte puede ser definido como "vehículo o medio que se usa para trasladar personas o cosas de un lugar a otro o como transporte aéreo; transporte ferroviario; transporte por carretera".²⁶

El transporte urbano de pasajeros en Guatemala es un medio de transporte colectivo, utilizado por una gran parte de la población guatemalteca, que no posee otros medios de transporte o que aun teniéndolo le es más conveniente el utilizarlo, con el objetivo de trasladarse a diferentes puntos de la República, servicio que es prestado a cambio de un pago, que se efectúa al momento de abordar las unidades.

²⁶ www.google.com.gt/definicióntransportepublico. (01/05/2018)

Según el Diccionario de la Real academia, transporte puede definirse como una acción y efecto de transportar”. “acción y efecto de transportarse”. “El transporte es una actividad que ejerce una influencia predominante en las condiciones económicas, sociales, administrativas, políticas, militares, y de la seguridad de los países, constituyendo uno de los elementos, el transporte puede adaptarse a diversos conceptos, según el punto de vista desde el que se considere”, también se define como la acción de transportar, llevando de un lugar a otro, trasladar o mudar, hacer pasar de un medio a otro”.²⁷

2.2 Antecedentes

En Guatemala, a partir del 1800 la ciudad utilizaba como medio de transporte de personas, las carretas o carruajes; lo utilizaban generalmente los días domingo y para viajar grandes distancias, siendo utilizadas por pocos habitantes, debido a que no era accesible para toda la población, ya que muchos transportaban sus objetos utilizando cargadores ya sea con personas o bien con animales. “Nuestro país siempre se ha quedado rezagado a los adelantos tecnológicos, es por ello que cuando Henry Ford construye el primer automóvil, en Guatemala se seguían utilizando los transportes de tracción animal”.²⁸

2.2.1 Desarrollo del transporte público en Guatemala

En los inicios del año 1900 surgió en la ciudad de Guatemala el uso del transporte urbano. La primera ruta de este transporte tenía su recorrido desde El Calvario y El Guardia Viejo por la calle de La Libertad, que en la actualidad corresponde a la avenida Bolívar.

Posteriormente, en el año 1927 el servicio de transporte urbano se hizo más formal. “Se estableció la Empresa Guatemalteca de Autobuses EGA, la cual tenía una ruta que iba de la estación central al Parque Central por toda la novena avenida, y de ahí hacia

²⁷ Diccionario de la Real Academia. **Lengua española**, Pág. 2011.

²⁸ Andrade, Morales. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte**, Pág. 39.



el Hipódromo del Norte por toda la sexta avenida. Además, los buses colectivos que fueron utilizados eran fabricados a través de motores de camión importados y adaptados con carrocería artesanal de madera”.²⁹

En el año 1931 se presentó al Gobierno una serie de solicitudes de varias empresas para prestar el servicio de transporte en más rutas. “La empresa que obtuvo el permiso fue Roque Rosito y Cía. la cual empezó a funcionar con 21 buses distribuidos en 7 rutas y con un costo de 5 centavos por pasajero”.³⁰

“El primer bus de transporte urbano que prestó sus servicios en la ciudad de Guatemala cobraba a sus pasajeros 2 centavos por persona en días laborales y 5 centavos durante los días festivos. Luego de que empezaran a funcionar los buses, se tuvo la necesidad de instalar semáforos en la ciudad. Para entonces ya se contaba con una cantidad grande de otros transportes como carros y motocicletas”.³¹

En un inicio, la mayoría de las rutas pasaban por el Parque Central. Este era un punto importante y básico para la ubicación en la ciudad. “Al momento en que los pasajeros ingresaban a los buses, el conductor le entregaba un ticket en el que se establecía el precio del pasaje. En la actualidad estos ya no existen”.³²

2.2.2 Época colonial

“Los primeros carruajes que se utilizaron en la ciudad de Guatemala fueron los carruajes para uso particular llamados Forlones que eran la especie de un carruaje de cuatro asientos sin estribos, cerrado con puertas, y el carruaje Birlocho, el cual consistía en que era un carruaje ligero, abierto por los costados, de cuatro asientos y cuatro ruedas, y las Calesas que era un carruaje de dos o cuatro ruedas con dos asientos, y las carretas que

²⁹Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Universidad de San Carlos de Guatemala. Informe Final. Págs. 21-24.

³⁰ *Ibíd.*

³¹ *Ibíd.*

³² *Ibíd.*

eran unas carretas de mala construcción las cuales eran jaladas por bueyes, y que en general sus propietarios eran reconocidos miembros de la sociedad con alta capacidad económica que para el año de 1821 según datos del Ayuntamiento de esos años, sus propietarios no eran más de diez entre los que se encontraban, el Arzobispo Aycinena, Miguel de Bustamante, Juana Piñol, Antonio Rivera Cabezas, y Gertrudis Asturias entre otros.”³³

“Posteriormente en el año de 1823 se iniciaron los primeros negocios de Carruajes de Alquiler los fueron de propiedad de María Manuela Jáuregui quien alquilaba al Ayuntamiento de Guatemala sus carruajes a un costo de seis reales la hora, los impuestos que se cobraba para esos años eran de 6 Pesos anuales para los forlones y de doce reales para las calesas y para las carretas, los carruajes que existían para estas épocas eran el coupe, el featon, buggy, lando, sulky, cabreole, victoria, surrey y el carruaje de punto”.³⁴

Fueron estos carruajes los que dieron origen a las rutas de transporte público, destinándose la sexta avenida norte con destino al hipódromo la ida y el regreso por la séptima avenida. “Para estos años los propietarios de estos carruajes eran de El establo Shuman, José Camas, Manuel Rodríguez, Manuel Arturo Valdez y José María Guerra, siendo los más antiguos los de José Camas “Pepe Camas” como todos lo conocieron, quien era de origen español y se le consideraba el decano de los Carruajes de punto en la ciudad de Guatemala, por lo cual se le asignó un lugar fijo frente al Colegio de Infantes hasta el frente del pasaje Aycinena, y a otros en la Plazuela de San Sebastián, y el Cielito en la 18 calle”.³⁵

2.2.3 Formas de transporte anteriores a la reforma liberal

La desaparición de los carruajes de punto se inició con la aparición de los vehículos y los taxis amarillo y rojo en el año de 1929, lo cual apresuro su desaparición por un transporte

³³ www.guatemaladeayer.blogspot.com/2011/09/historia-del-carruaje-en-guatemala.html. (01/05/2018)

³⁴ *Ibíd.*

³⁵ *Ibíd.*



más rápido, pero hay que hacer notar que estos carruajes prestaron su servicio en paralelo al servicio del Tranvía.

“El transporte se inició por medio de unas carreteras también llamadas taxis o diligencias siguiendo esta forma hasta el año de 1921. Avalados por el Gobierno liberal, introdujeron el tranvía, los que eran halados por mulas y en otras ocasiones por medio de caballos, es uno de los grandes logros para la pequeña ciudad de ese entonces que no pasaba de tres mil habitantes”.³⁶

Cuando surge el transporte de personas con las primeras camionetas que empezaron a circular, no existía mayor auge puesto que “al principio se movilizaban a pie, caminado largas distancias o ayudándose siempre de animales para la carga de sus productos o por medio de las llamadas carretas”.³⁷

2.2.4 Reforma liberal, nuevas formas de transporte

“En 1932 surge la idea de modernizar el transporte, por lo que se introdujo el servicio de buses y son traídas las primeras unidades que servirían como experimento, las cuales son aceptadas por los habitantes; otorgando a empresas particulares el derecho exclusivo para poder prestarlo entre distintos lugares de la capital. Se inicia el transporte urbano por concesión. Ya se observaba desorden e ineficiencia”.³⁸

“Con la revolución 1944, el gobierno revolucionario ante las constantes quejas del servicio de autobuses colectivos, promovió por medio de un proyecto de ley la municipalización del servicio”.³⁹ Los términos eran los siguientes:

- “Se declaraban municipales los servicios de transporte colectivo urbano

³⁶ Municipalidad de Guatemala. **Memoria de labores transporte público urbano**, Págs. 72-75.

³⁷ Andrade, Morales. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte**, Pág. 39.

³⁸ Hernández, Gonzalo. **Cuantiosas aportaciones**, Pág. 3.

³⁹ El Imparcial, **Prolongación de línea de buses que se solicita**, Pág.1.



- Las Municipalidades que no estimaran conveniente establecer o mantener dichos servicios podrán celebrar contratos y otorgar concesiones a guatemaltecos naturales para que los presten.
- Las Municipalidades podrían proceder a la expropiación de los actuales servicios de buses previo dictamen del Ministerio de Economía y Trabajo.
- Las empresas que prestaban servicio de buses deberían ser objeto de una revisión por parte del Ministerio de Economía y trabajo o de las Municipalidades.

“La reacción de los empresarios del transporte fue inmediata. Por medio de un campo pagado manifestaron su oposición a la municipalización del servicio, aduciendo que en la mayoría de países el servicio era particular y eficiente, al contrario del prestado por el Estado y que los beneficios económicos producto de tal actividad eran modestos, tomando en cuenta el capital invertido y el esfuerzo y riesgos que implicaba el sostenimiento de las empresas. Sin embargo, en 1945 se calculó que la población de la ciudad de Guatemala era de 175 miles de habitantes y se vendieron 20.9 millones de boletos, o sea, que se realizaron ventas de 119 boletos por habitante, lo que significaban ingresos de más de un millón de quetzales, cifra significativa en esos años.”⁴⁰ La Ley de Municipalización del Servicio de Transporte Colectivo no fue aceptado por el Congreso.

“Debe recordarse que las fricciones entre la Municipalidad y el gobierno central eran evidentes. Sin embargo, dos meses después, por medio de acuerdo del Ejecutivo se modificaron los arbitrios sobre pasajes al 15% por boleto de 5 centavos vendido”.⁴¹

La razón que se aducía era que las ganancias percibidas por esa actividad no estaban de acuerdo con los impuestos pagados anteriormente. “Se advertía a los empresarios que no podrían aumentar el precio del pasaje ni rebajarles los salarios a sus empleados, ante el incremento fiscal”.⁴²

En 1945, la pavimentación de calles y nuevas carreteras, dio lugar a la extensión de las rutas. Así, al pavimentarse el tramo entre la parroquia y la fábrica La Pedrera, también se amplió la ruta de buses que cubría ese sector. De igual manera, con la nueva carretera

⁴⁰ Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Universidad de San Carlos de Guatemala. Informe Final. Pág. 28.

⁴¹ *Ibíd.*

⁴² *Ibíd.*



Interamericana, se extiende el servicio de autobuses urbanos a Las Majadas y Mixco. Ese año se autorizaron nuevas rutas que fueron cubiertas con 123 autobuses. Con ello se tenían líneas establecidas que cubrían todas las áreas urbanas del municipio de Guatemala, así también se importaron los primeros buses totalmente manufacturados en el extranjero con capacidad para 33 personas.

“A finales del año 1945, se fusionaron las empresas Auraco, Aupaco y Sur, formando una sola empresa. Posteriormente en el año 1947, esta empresa se disolvió, pasando algunos autobuses a manos de otros propietarios, con lo cual surgieron nuevos empresarios, algunos contando con solamente un bus, estructura que ha persistido hasta la actualidad”.⁴³

En 1950, cuatro empresas de buses ofrecen en venta los buses a la Municipalidad, argumentando poco rendimiento ante las constantes demandas de los sindicatos y la alta tributación territorial. Incluso tres años después los buses de una de las empresas fueron rematados por un Juzgado de Trabajo, para cubrir las reclamaciones de los laborantes. Con la acelerada expansión de la ciudad que se dio en la década de los años cincuenta, las distintas empresas del transporte urbano fueron ampliando sus rutas, incluso hacia municipios conurbados, como Mixco, Villa Nueva y San Miguel Petapa.

Ello sin enmarcarse en una mínima planificación urbana. Aparecieron nuevas empresas. En la ruta Mixco a ciudad de Guatemala, aparecen los primeros microbuses ruleteros, que posteriormente se utilizarían incluso dentro de las rutas de la ciudad.

En las décadas de los años cincuenta y sesenta, la expansión de la ciudad de Guatemala, se produjo a través de la ocupación de zonas cada vez más alejadas del núcleo urbano central, lo que provocó que el proceso de expansión se situara en áreas periféricas del municipio de Guatemala e incluso fuera de su jurisdicción. “Para el año 1965, los problemas que presentaba el transporte urbano colectivo, iban desde altos costos de operación, uso poco racional de los buses, congestionamiento en ciertos sectores de la ciudad, duplicación de recorridos por distintas empresas y buses deteriorados”.⁴⁴

⁴³ Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Universidad de San Carlos de Guatemala. Informe Final. Pág. 28.

⁴⁴ *ibid.* Pág.30.

2.2.5 Nuevo sistema de transporte público

El crecimiento poblacional y la expansión física de la ciudad ya se hacen notar con la falta de transporte colectivo. Los problemas de congestión sobre todo en las calles y avenidas centrales ya eran evidentes.

“En 1970, el transporte colectivo se realiza por medio de autobuses con capacidad promedio para 65 personas. Este tipo de movilización representa el 77% del total de viajes registrados en la ciudad. Según los resultados del censo de 1964, el número de habitantes en la ciudad de Guatemala había ascendido a 577.1 miles y el número de boletos vendidos alcanzó la cifra de 165.4 millones, lo cual indica que se efectuaron ventas de 287 boletos per-cápita. Esto demuestra una mayor frecuencia del público usuario para viajar en buses colectivos. Los ingresos por venta de pasajes se incrementaron de 20.9 millones en 1945 a 193.3 millones en 1967, con ingresos de 9,9 millones de quetzales registrados para ese año, que en términos porcentuales representa un crecimiento de 947% del valor en dicho período”.⁴⁵

“El estudio de remodelación de rutas de autobuses urbanos de la Dirección de Planificación de la Municipalidad estableció que de veintiocho movimientos entre zonas, catorce correspondieron a flujos con origen y destino en la zona uno y de doce movimientos interzonales que representaban el cuarenta y un por ciento del total, diez se producen entre la zona uno y las zonas dos a la doce y la zona diecinueve; y los dos restantes entre la zona cuatro y las zonas siete y diecinueve. La parte central de la ciudad, zona uno y cuatro, era el principal núcleo generador de movimiento de transporte colectivo urbano. En la zona central las vías de mayor congestionamiento por buses eran la 4ª y 5ª avenidas y la 8ª calle. Por la 4ª avenida circulaban un total de veinte rutas diferentes lo que significaba cuatrocientos veintiséis buses con un promedio de frecuencia de seis minutos; por la 5ª Av. Circulaban 408 buses con un promedio de frecuencia de ocho minutos. En general para toda la ciudad circulan un mil veintitrés buses con una velocidad promedio de dieciocho punto seis kilómetros. Por hora en recorridos de aproximadamente

⁴⁵ Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Pág.30.



treinta y dos kilómetros de ida y vuelta y una frecuencia que oscilaba entre tres y cuarenta y cinco minutos. El sistema de buses en la ciudad estaba constituido en un mil novecientas ochenta y cuatro por cincuenta rutas de autobuses autorizados. De estas rutas, treinta y seis operaban a través del área central, seis operaban como circuitos de ida y vuelta a través de la misma área, seis operaban libremente en pequeñas secciones de las rutas principales, otra atravesaba la ciudad. La estructura de esta serie de rutas y sus recorridos individuales se mantiene conforme las condiciones prevalecientes en 1971. Hubo ajustes a ese sistema, pero en esencia su forma siguió siendo válida hasta 1997”.⁴⁶

Por otra parte, desde la década de los años setenta, las alzas a la tarifa del transporte colectivo de la ciudad de Guatemala han provocado protestas de parte de los usuarios que incluso se han tornado altamente violentas. “La tarifa del pasaje inicio en tres centavos durante los primeros meses del servicio y se mantuvo en cinco centavos hasta el año 1982 cuando se duplica el precio del pasaje”.⁴⁷

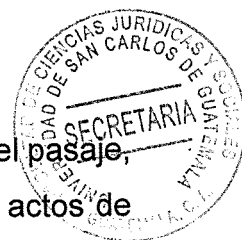
El primer intento de alza a la tarifa se dio en el mes de Julio de 1969, cuando el Sindicato de Pilotos Automovilistas presiona a los empresarios por un incremento del 50% en los salarios. Como respuesta, los transportistas solicitan se les autorice incrementar el precio del pasaje de Q. 0.05 a Q. 0.10, además de beneficios fiscales, subsidios en combustible y exoneraciones de arbitrios municipales.

“El veintiuno de diciembre los empresarios elevan ilegalmente la tarifa. Ante ello, el tres de enero de 1970, la corporación municipal presidida por Manuel Colom Argueta, interviene el servicio; luego el gobierno central presiona a los empresarios a volver a la tarifa anterior. Sin embargo, la municipalidad, tiene que rebajar el arbitrio sobre pasajes, del 7.5% al 5% y el gobierno otorga un subsidio de 600.00 galones de diesel mensuales”.⁴⁸

⁴⁶ Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Pág. 28.

⁴⁷ **Ibíd.** Pág.31

⁴⁸ Centro de Investigaciones Económicas Nacionales. **Transporte público urbano, temas públicos.** Pág.



En septiembre de 1978, el Consejo Municipal decide elevar a Q. 0.10 el precio del pasaje, previendo el alza que se esperaba tendrían los combustibles en 1979. Se dan actos de protesta por parte de los usuarios, manifestándose el descontento en la quema de autobuses, destrucción de vitrinas y negocios comerciales. “Un paro de labores se va generalizando, especialmente en los empleados públicos. Ante la gravedad de los hechos, un grupo de concejales y síndicos, revoca la medida de incremento en el precio del pasaje y lo deja a su nivel precedente de Q. 0.05, ante ello los empresarios se niegan a prestar el servicio, el cual es reanudado al ofrecerse un subsidio”.⁴⁹

En 1985, las protestas populares ante una pretensión de alza al transporte, provocaron, por primera vez, la intervención militar en la Universidad de San Carlos, a la que el gobierno del General Oscar Mejía Víctores acusó de promover las protestas. Después de una serie de intentos, el quince de diciembre de 1982, bajo el régimen de Ríos Montt, se autoriza el incremento a Q. 0.10 el pasaje, iniciándose una espiral de alzas, en las que la constante es que los usuarios protestan y los empresarios presionan con paros en el transporte. “Ante los problemas políticos y sociales relacionados con los aumentos al pasaje, en 1994, la municipalidad inició su propio servicio de transporte público, conocido como Munitrans”.⁵⁰

El servicio, era prestado por la municipalidad con personal y equipos propios y operaba en pocas rutas de la ciudad. “Las unidades se construyeron con un tráiler de aproximadamente trece metros de largo, jalado por un cabezal. El servicio funcionó solamente alrededor de un año, porque los costos del servicio eran muy altos. A pesar de tener una baja tarifa, menor que la de los buses, la incomodidad para los usuarios lo hacía poco atractivo, por lo cual operaba con pérdidas. Además, otro problema era la longitud de las unidades, lo que hacía difícil su tránsito en las estrechas calles centrales”.⁵¹

Con el objeto de fortalecer la supervisión, regulación y fiscalización del transporte en la capital, en el año 1996, por medio de acuerdo del Consejo Municipal, se creó la Empresa

⁴⁹ Centro de Investigaciones Económicas Nacionales. **Transporte público urbano, temas públicos**. Pág. 2

⁵⁰ *Ibíd.*

⁵¹ *Ibíd.*



Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito EMETRA que sustituyó a la Dirección de Transporte de la Municipalidad. “Ese año, existían trece concesionarios de buses urbanos operando mil cuatrocientas diecisiete unidades, en ochenta y un rutas y diecinueve concesionarios de microbuses operando setecientos noventa y nueve unidades en cincuenta y dos rutas. Del total de buses y microbuses registrados, mil ochocientos el cincuenta por ciento aproximadamente, tenían de quince años o más. Aunados a ello, había dos mil ochocientos buses extraurbanos registrados, que tenían a la ciudad de Guatemala como origen de la ruta”.⁵²

“En el año 1997, por medio de un préstamo de US\$60 millones con el Banco Centroamericano de Integración Económica -BCIE-, la Municipalidad de Guatemala, obtuvo setecientos cincuenta buses preferenciales y cincuenta buses articulados. La Municipalidad paga la deuda con las amortizaciones de las letras que deberán cancelar mensualmente los concesionarios. Los concesionarios deben pagar una cuota mensual de alrededor de US\$700 por unidad para utilizarla. Ese año la Municipalidad reestructuró las ciento cincuenta y cinco rutas existentes, dejando ciento veintidós distribuidas en veintiún sectores. Se pretendía ordenar las rutas por jerarquías como lo recomendaba el Plan Maestro del Transporte, en rutas troncales; interbarrios; alimentadoras; Ruta verde y Ruta sur, pero de hecho, las rutas tuvieron pocos cambios de las anteriores”.⁵³

Los sectores fueron adjudicados a catorce empresas y el mismo año las nuevas rutas entraron en vigencia. Paralelamente, se modificó el Reglamento de Transporte y se creó el Reglamento de Tránsito. El proceso de concesión de las rutas se inició en 1998, con algunos cambios. “Los concesionarios pagaron una fianza de cumplimiento de Q750,000.00 y se limitó la concesión a ocho años, entre 1998 a 2006, mientras que anteriormente tenía una duración ilimitada”.⁵⁴

⁵² Centro de Investigaciones Económicas Nacionales. **Transporte público urbano, temas públicos.** Pág. 2

⁵³ **Ibíd.** Págs. 2,3 y 4

⁵⁴ Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Pág. 32.



A pesar que disminuyó el número de treinta y dos concesionarios a trece, en la práctica se realizaron fusiones de todas las empresas que operaban anteriormente. “Ante la inminente finalización del subsidio otorgado a los empresarios y el planteamiento de un alza a la tarifa, en febrero del 2000, la Municipalidad convoca a la integración de una Comisión Multisectorial con el objetivo de analizar la situación del sector y hacer propuestas para solucionar el problema. Mientras la Comisión Multisectorial trataba infructuosamente de obtener datos confiables sobre los ingresos del transporte colectivo, la Municipalidad accede a aumentar veinticinco centavos a la tarifa del servicio normal y liberar la tarifa del servicio preferencial”.⁵⁵

Ello provoca una serie de manifestaciones violentas de rechazo de parte de la población. En el mes de julio, tras nuevas amenazas de los empresarios de interrumpir el servicio, la Municipalidad interviene el transporte. “Como parte las recomendaciones de la Comisión Multisectorial del Transporte, a partir de agosto del año 2000, empieza a funcionar la Empresa Municipal de Transporte, con los ochocientos autobuses comprados a través del préstamo al BCIE sobre los cuales la municipalidad tiene reserva de dominio. La EMT, funciona paralelamente con las empresas privadas”.⁵⁶

2.3 Clasificación del transporte

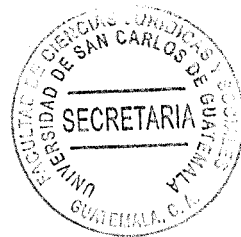
La Ley de Transporte Decreto número 253 del Congreso de la República de Guatemala, regula la clasificación del transporte.

Artículo 6. “Los transportes se clasifican en los siguientes grupos:

- a) Transportes urbanos;
- b) Transportes extraurbanos; y

⁵⁵ Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Pág. 32.

⁵⁶ **Ibíd.**



c) Transportes internacionales.”

Artículo 7. “Los servicios públicos de transporte urbano de pasajeros por autobuses o tranvías son municipales”.

Artículo 12. “Los servicios de transportes internacionales de carga o de pasajeros, por medio de vehículos motorizados, deberán optar por un trayecto fijo a través del territorio de la República, sin que puedan funcionar fuera de la ruta especificada en la autorización...”

En relación con el camino que recorren los medios de transporte, se distinguen distintos tipos de vías: tales como en la tierra, en el agua, pero para el fin de transporte público, se especificará por medio de la vía terrestre, que es la que tiene desplazamiento sobre la superficie de la tierra. Como se pudo evidenciar en lo establecido en la ley, el transporte se puede clasificar en relación a las regiones y localidades a que dan servicio, pudiendo ser estos en el núcleo urbano, extraurbano o internacional cuando se enlazan a diferentes países en entre sí. El reglamento de tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98, nos brinda otra clasificación que tiene que ver con el transporte, debido a que establece clasificación de los vehículos en los Artículos 8 y 9 que regulan lo siguiente:

Artículo 8. “Clasificación por uso: Los vehículos se clasifican por su uso en:

- a) Particulares
- b) Mercantiles y comerciales.
- c) Oficiales.
- d) Cuerpo Diplomático, Organismos, Misiones y Funcionarios Internacionales.
- e) De emergencia;
- y, f) De aprendizaje.”

Artículo 9. “Clasificación por peso: Los vehículos se clasifican por su peso en:



a) Ligeros, de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo: • Bicicletas • Moto
bicicletas • Motocicletas • Automóviles • Paneles • Pick-ups • Microbuses; y, • Automóviles,
paneles y pick-ups con remolque.

b) pesados, con más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo: • Autobuses
camiones. • Remolcadores o cabezales; y, • Camiones con remolque.

c) Especiales, con pesos y dimensiones de autorización especial: • Vehículos agrícolas;
y, • Vehículos especiales movibles con o sin grúa.”

2.3.1 Problemas generales del transporte público

Cuando se refiere al tema de transporte público de Guatemala, se pueden enumerar muchos aspectos negativos y factores que inciden negativamente en el desarrollo del transporte entre ellas se pueden mencionar:

- La ausencia de inversión en las unidades de transporte colectivo que se da a consecuencia de la falta de apoyo por parte del Estado.
- La necesidad de inversión, de nuevas unidades de transporte colectivo, que no generaría ninguna posibilidad de crecimiento, por la deuda y decremento financiero que no podría afrontarse sin la aprobación de una tarifa actualizada.
- Los bajos salarios que percibe la población en general, debido a que no son suficientes para enfrentar la espiral inflacionaria, que recae directamente a afectar que no se apruebe una tarifa real al precio del pasaje que debiera de corresponderle al transporte público.
- Incremento en el tiempo de los viajes debido a los congestionamientos.



- Falta de recursos para realizarle el servicio y mantenimiento a las unidades de transporte.
- Factores ambientales y accidentes vehiculares, que provocan pérdidas materiales y económicas.

2.3.2 La tarifa de transporte

“Tarifa procede del árabe hispánico tarifa que a su vez, tiene su origen en un vocablo del árabe clásico que puede traducirse como definición. Una tarifa puede ser el listado de los precios o cuotas a pagar que se exige para utilizar un servicio o acceder a un producto. Por ejemplo: “Las tarifas del hotel me han sorprendido: están mucho más caras en comparación al verano pasado”, “La compañía telefónica volvió a aumentar la tarifa”, “Si no subimos las tarifas, nuestro club tendrá graves problemas económicos”, “Los usuarios salieron a la calle a expresar el rechazo a las nuevas tarifas”.⁵⁷

2.3.2.1 Definición de tarifa

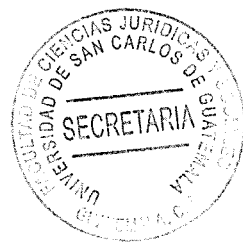
Tarifa puede definirse como “Precio unitario fijado por las autoridades para servicios públicos realizados a su cargo”.⁵⁸

“La tarifa también es el precio que establecen los gobernantes para los servicios públicos. Dicho precio puede ser pagado por el usuario al Estado o a una empresa que actúe como concesionario, según el caso. Cuando el servicio es prestado por un concesionario, lo habitual es que el gobierno se encargue de establecer un precio máximo que se conoce como tarifa legal: La compañía francesa manifestó su intención de negociar con el Gobierno un incremento de la tarifa para los usuarios residenciales”.⁵⁹

⁵⁷ Pérez Porto, Julián; Merino, María. **Definición de tarifa**. Pág. 1.

⁵⁸ Diccionario de la real academia. **Lengua española**, Pág. 1945.

⁵⁹ **Ibíd.**



2.3.2.2 Situación de la tarifa del transporte público

La falta de información e investigación sobre el transporte público en Guatemala, ha provocado desconocimiento y la falta de información por parte de la población sobre la crisis de falta de recursos en cuanto a la distribución de los fondos destinados al subsidio de transporte urbano de pasajeros, provoca que las unidades no cuenten con los recursos necesarios para prestar un servicio, que cumpla con el principio de seguridad pública, que se encuentre en buenas condiciones de limpieza, estado de funcionamiento, modelos modernos, pilotos capacitados etc. con lo que se cumpliría con lo establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala.

En virtud a que la tarifa autorizada es de Q1.10 con lo que los propietarios necesitan solventar gastos de diésel, piloto, ayudante, extorsiones, reparaciones, repuestos y demás imprevistos que pueda necesitar un vehículo que se utiliza día tras día, que genera desgastes que necesitan de inversión constante por parte de los transportistas, situación que imposibilita prestar un mejor servicio, sin la debida distribución de subsidio a los transportistas, ya la crisis inicio con la disminución de los fondos destinados al subsidio de transporte urbano, que provoco que cada día fuera decayendo la calidad del servicio de transporte público, que desde ya muchos años las empresas de transporte urbano a pesar que contaban con el presupuesto no eran entregados los transportistas, pasando meses para recibir el primer abono del subsidio de transporte, y quedando cada año deuda que nunca les fue entregado, y actualmente no cuentan con ningún subsidio ni apoyo por parte del Estado.

La problemática debe de ser analizada desde el punto de vista de los usuarios de transporte público, ya que se les vulneran sus derechos, establecidos como garantías constitucionales, que como usuarios del transporte público poseen, ya que el subsidio es considerado como un beneficio para los transportistas, pero en realidad es una compensación por parte del Estado, para mantener evitar el alza al pasaje, que provocaría perjuicios a la población en cuanto a los costos para la transportación, pero hay que considerar que los costos para lograr un servicio eficiente y que cumpla con el principio

constitucional de seguridad pública, necesita recursos para que pueda materializarse o en la aprobación de una tarifa mayor a la que actualmente está vigente.

2.3.3 Subsidio

“Con origen en el latín subsidium, el concepto de subsidio permite identificar a una asistencia pública basada en una ayuda o beneficio de tipo económico. Se trata de un sistema enfocado a estimular el consumo o la producción, o de una ayuda que se otorga por un tiempo determinado. Por ejemplo: voy a iniciar los trámites para cobrar el subsidio de desempleo, El gobierno anunció un subsidio para fomentar el consumo de productos electrónicos en la provincia”.⁶⁰

2.3.3.1 Definición de Subsidio

Impuesto extraordinario y prestación efectuada por el Estado. “Socorro, ayuda o auxilio extraordinario de carácter económico. Contribución impuesta al comercio y a la industria. Ayuda económica que una persona o entidad recibe de un organismo oficial para satisfacer una necesidad determinada”.⁶¹

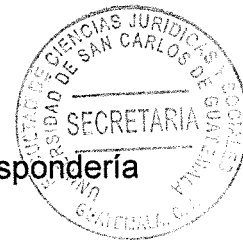
Es la ayuda económica que un Estado brinda como una contribución para satisfacer necesidades de la población de una forma más eficiente y con precios más accesibles.

2.3.3.2 Antecedentes del subsidio

A partir del año de 1973, se han establecido diferentes formas, para cobrar al usuario el pasaje, el problema siempre ha consistido el cobrar al usuario menos del precio real correspondiente al pasaje, por lo que el Estado optó por el subsidio al transporte público

⁶⁰ Pérez Porto, Julián; Merino, María. **Definición de subsidio.** (<https://definicion.de/subsidio/>)

⁶¹ Diccionario de la real academia. **Lengua española**, Pág. 1912.



con la finalidad que este servicio se prestará a un precio menor, al que le correspondería pagar al usuario si este no contara con subsidio.

Por medio del Decreto 42-74 del Congreso de la República, el Organismo ejecutivo a través del Presidente de la República de Guatemala, se comprometió a otorgar a los empresarios transportistas diésel, así como exoneración de impuestos, en cuanto al tema del diésel, que debía de entregarse a los transportistas era de 600,000 galones, que debía ser en forma mensual, y en relación a la exoneración, era en relación al pago de algunos impuestos como el impuesto sobre la renta e impuesto de importación de autobuses y exoneración de 300,000 galones de diésel durante el periodo de 2 años.

“El subsidio que correspondía al año de 1978 era de Q0.35 por cada boleto vendido, hasta un máximo de ochocientos mil boletos diarios durante tres meses”.⁶² “Fue declarado de Urgencia Nacional, el Decreto 65-78 y partir de ese año se otorgó subsidio al servicio urbano por la suma de Q50,500,000.00 el cual reguló por cinco años”.⁶³

“El subsidio debía de hacerse efectivo en el transcurso de diez días de la finalización de cada mes calendario en la forma en que se estableció el Reglamento que para el efecto el Organismo Ejecutivo emitió”.⁶⁴

“Los siguientes eran requisitos indispensables:

- Que se normalizara de inmediato el servicio del transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Guatemala.
- Que el servicio se prestara mediante el pago inalterable de Q.0.05 centavos en concepto de pasaje diurno y Q.0.10 centavos en concepto de pasaje nocturno de 21:00 a 24:00 horas.

⁶² Hernández, Gonzalo. **Cuantiosas aportaciones**, Pág. 3

⁶³ Andrade Morales, Nancy Estefanía. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte**. Pág. 54.

⁶⁴ **Ibíd.**



- Que los propietarios de las unidades de transporte pagaran a sus trabajadores el salario mínimo establecido en el Acuerdo Gubernativo de fecha cinco de septiembre de 1978.
- Que se encontrarán legalmente autorizadas por la Municipalidad.
- Que las personas individuales o jurídicas quedaran obligadas a poner en circulación más unidades.
- Que la prestación del servicio se efectuara ininterrumpidamente”.⁶⁵

“En el año de 1979, el Presidente de la República de Guatemala, acordó aprobar el cobro del 7.5% sobre el valor de los pasajes de autobuses urbanos que la municipalidad ha realizado y hace en lo sucesivo, conforme al acuerdo municipal de fecha diez de noviembre de 1978, a empresas de autobuses urbanos, Asociaciones y Cooperativas que presten el servicio de transporte urbano”.⁶⁶

En el año 1980, se emitió el Decreto 42-80 del Congreso de la República por el que el gobierno otorgo un nuevo subsidio de diesel a los transportistas. Posteriormente en 1982 por medio del decreto 59-82 se prorrogó el subsidio anterior y se exoneró de impuestos de circulación a los buses urbanos adicionado a 600,000 galones de diesel.

“En el año de 1985, se incrementa el subsidio de Q.0.05 por boleto vendido hasta 900,000 boletos diarios, sin fijar duración”.⁶⁷

En 1989, el subsidio fue de Q. 6.000.000.00 mensuales durante 6 meses. En 1990 por medio del Decreto 8-90 se otorgó a los estudiantes que hacían uso del servicio de transporte urbano, un subsidio, que fue modificado por medio del Decreto 33-90 del Congreso de la República de Guatemala, en el Artículo 2, que establecía que se adicionaba el subsidio para los estudiantes de educación primaria que estaban

⁶⁵ Andrade Morales, Nancy Estefanía. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte.** Pág. 54.

⁶⁶ **Ibíd.**

⁶⁷ **Ibíd.** Pág.55.



comprendidos en las edades de once y doce años de edad, también se faculta al Ministerio de Educación Pública para la aplicación del mencionado Decreto y su reforma.

En 1993 se conformó la Comisión Multisectorial con diferentes representantes de los diferentes sectores representantes de la sociedad, con el objetivo de obtener una solución a la problemática del transporte, el cual se pronunció a favor del subsidio directo hacia los usuarios.

“En 1994, la Comisión Multisectorial presentó su informe haciendo recomendaciones para mejorar la estructura vial, por lo que fue creada la empresa metropolitana reguladora de transporte y tránsito del Municipio de Guatemala, dependiente de la Municipalidad de Guatemala, ese mismo año se buscan otras alternativas para el transporte público como las Munitrans, que consistieron en trailers de cuarenta y cinco pies de largos halados por cabezales que cobraban 0.50 centavos de pasaje, el cual opero alrededor de un año, debido a su precio, además que su manejo era difícil por las dimensiones de longitud que dificultaba su tránsito en las calles. Por lo que se promovió y se autorizó el uso de taxis rotativos, el cual aún está vigente”.⁶⁸

“En 1996, el Congreso de la República emitió el Decreto 106-96 que regula la Ley de Fomento al Transporte de la Ciudad Capital y Áreas de Influencia Urbana, constituyendo un fideicomiso de transporte a partir de 1997 y durante cinco años otorgará un aporte anual de 48,000.000.00, dicho aporte provendrá de la fijación de sobrecargos a los derivados de petróleo que se establecen a partir del uno de enero de 1997, los calores de Bunker Q.0.05, Diesel Q.0.05 Gasolina Regular Q0.15. los referidos cargos sustituyen a partir de esa fecha, los subsidios que se vienen aplicando con base en el Decreto número 31-79 del Congreso de la República”.⁶⁹

⁶⁸ Andrade Morales, Nancy Estefanía. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte.** Pág. 55

⁶⁹ **Ibíd.**



En 1997 se emitió un acuerdo que contiene el reglamento de la Empresa Metropolitana, Regulada de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala (EMETRA) y su área de influencia urbana.

En el mismo año la Municipalidad de Guatemala “obtuvo un préstamo del Banco Centroamericano de Integración Económica -BCIE- para comprar setecientas cincuenta unidades convencionales y cincuenta unidades articuladas; estos vehículos fueron cedidos al crédito a los empresarios a cuotas mensuales de \$. 750.00 por unidad; sin embargo, muchos de los concesionarios tuvieron problemas financieros y no pagaron las cuotas, por lo que la Municipalidad los recogió”.⁷⁰

“En 1998, se conformó nuevamente la Multisectorial tras la intervención del servicio por parte del organismo ejecutivo en virtud de haberse dado la liberación de tarifa preferencial y elevar el servicio convencional a Q1.00 quedando el servicio en ambas categorías con la tarifa de Q1.00 mientras que se presentaba una propuesta de solución definitiva y que a finales del año 2000 presentaron un informe que consistía en reestructurar el servicio y reordenar el mercado”.⁷¹

2.3.3.3 Situación del subsidio

El mayor problema es el desconocimiento y la falta de información a la población sobre la crisis de falta de recursos en cuanto a la distribución de los fondos destinados al subsidio de transporte urbano de pasajeros, esto se ve reflejado en la disminución de los fondos destinados al subsidio de transporte urbano, “en el presupuesto se contempló un aporte de ciento cincuenta millones de quetzales, para el servicio que presta la Municipalidad de Guatemala a través del Transmetro. Contrario a lo que ocurrió con el subsidio al transporte urbano, al que se estableció un recorte de treinta millones de quetzales, y los recursos para el Transmetro se mantuvieron igual, y desde ya muchos años las empresas de

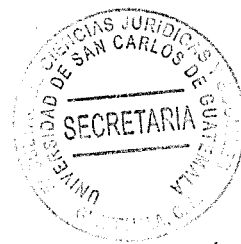
⁷⁰ Andrade Morales, Nancy Estefanía. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte.** Pág. 57.

⁷¹ **Ibíd.** Págs.58 y 59.



transporte urbano a pesar que contaban con el presupuesto no eran entregados los transportistas, pasando meses para recibir el primer abono del subsidio de transporte, y quedando cada año deuda que nunca les fue entregado, y actualmente no cuentan con ningún subsidio ni apoyo por parte del Estado”.⁷²

⁷² Municipalidad de Guatemala. **Memoria de labores transporte público urbano**, Págs. 72-75



CAPÍTULO III

3. Normativas jurídicas del transporte terrestre extraurbano en Guatemala.

3.1 Constitución Política de la República de Guatemala

La Constitución Política de la República de Guatemala como norma suprema establece derechos, garantías individuales y colectivas de los miembros de la sociedad guatemalteca, es la base de ley que otorga la facultad que a través de una ley especializada se regule la normativa legal para disponer y verificar los actos inherentes al transporte de personas y los riesgos que estos pueden padecer, en relación también con el principio de seguridad pública, por lo que se hace necesario establecer sus derechos y reducción de actos que afecten su integridad de la vida de los usuarios de las unidades de transporte colectivo en la República de Guatemala, por lo que se hace necesario que se regule y desarrolle plenamente el tema y con ello cumplir su fin siendo el mismo el bien común.

En Guatemala el transporte público presenta muchas deficiencias, situación que vulnera lo establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 2, en el Título I la persona humana, fines y deberes del Estado, capítulo único, que regula que “es deber del Estado garantizarle a los habitantes, la seguridad y el desarrollo integral de la persona...” se vulnera debido a que los usuarios no se encuentran, protegidos ni satisfechos con el servicio de transporte colectivo, situación que se produce por la falta de apoyo para los transportistas por parte del Estado, vulnerándose tales garantías, en cuanto a la prestación del servicio de transporte urbano de pasajeros en la República de Guatemala; que afecta a gran parte de la población ya que es fundamental en la vida de muchos guatemaltecos, que lo utilizan como medio para desplazarse a través de la ciudad.

3.2 Decreto Legislativo 42-74

Por primera vez el Estado, ante la amenaza de paro por parte de los transportistas, facultó al Organismo Legislativo, para que por el plazo de dos años, proporcionará a las empresas



del transporte urbano que estén legalmente autorizadas por la Municipalidad de la ciudad de Guatemala un subsidio en especie consistente en seiscientos mil (600,000) galones mensuales de Aceite Diesel.

Por medio de este Decreto legislativo, Así mismo se exoneró por un plazo de dos años, a las empresas de autobuses de:

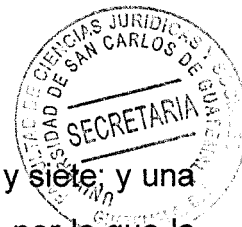
- a) Impuesto del Timbre en la Constitución de dichas Empresas o Sociedades; que tengan por objeto la prestación del servicio público de transporte de personas en la ciudad capital;
- b) Impuesto sobre la Importación de las unidades para el servicio, ya sea que se importen armadas o desarmadas, incluyendo chassises y repuestos;
- c) Impuesto del Timbre sobre la venta de boletos;
- d) Impuesto sobre placas de Circulación de autobuses empleados en la mencionada prestación;
- e) Impuesto sobre la renta;
- f) Impuesto sobre el consumo de Aceite Diesel, utilizado por las unidades que presten el servicio hasta un máximo de trescientos mil galones mensuales que cause dicho servicio exceda de los seiscientos mil galones mensuales que comprendió el subsidio.

“Aunado a lo anterior, el Consejo Municipal, presidido por el alcalde Leonel Ponciano rebajó el arbitrio sobre pasajes, de siete punto cinco al cinco por ciento”.⁷³

3.3 Decreto Legislativo 56-77

“Para el año 1977, la organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), decidió incrementar el precio del referido energético en un 15 %, en dos etapas: una primera etapa

⁷³ Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Universidad de San Carlos de Guatemala. Informe Final. Pág. 35.



en un diez por ciento, a partir del uno de enero de mil novecientos noventa y siete; y una segunda etapa en un cinco por ciento, a partir del uno julio del mismo año; por lo que la asignación fijada en el Presupuesto de Egresos del Estado, para el ejercicio fiscal comprendido del año mil novecientos noventa y siete, aprobado por el Decreto Legislativo 72-76, para financiar el subsidio en Especie a favor de las Empresas de Transporte Urbano de Pasajeros, a que se refiere el Decreto Legislativo 42-76 del Congreso de la República, resultaba insuficiente, por lo que se emite el Decreto Legislativo 56-77, que modifica la Norma XXXI del Presupuesto de Ingresos y Egresos, quedando de la siguiente manera: El subsidio a las empresas de autobuses de urbanos por la cantidad de tres millones ciento setenta y tres mil seiscientos quetzales, en casos plenamente justificados podrá ser aumentada, con economías de otras partidas presupuestarias por el Organismo Ejecutivo, mediante acuerdo gubernativo en Consejo de Ministros, previas las comprobaciones respectivas que deberán aportar para el efecto las empresas interesadas."⁷⁴ El referido Decreto entra en vigencia el veintitrés de noviembre de mil novecientos setenta y siete.

3.4 Decreto Legislativo 27-78

"El Decreto entro en vigencia el día siete de junio de mil novecientos setenta y ocho, como consecuencia de las presiones inflacionarias, el alza al precio de los energéticos, que repercuten en forma desfavorable en los costos de prestación de servicios públicos como el transporte urbano en el área metropolitana, que son esenciales para el normal desarrollo de las actividades del país".⁷⁵ Se creó un subsidio en especie y exoneraciones fiscales, para las empresas de transporte urbano, con el fin de disminuir sustancialmente los costos de operación y con esto evitar el aumento al valor del pasaje urbano, de la siguiente manera:

a) "Se faculto al Organismo Ejecutivo, para que por el plazo de un año calendario, contado a partir del cinco de junio de mil novecientos setenta y ocho, proporcione un subsidio en

⁷⁴ Decreto Legislativo 56-77 del Congreso de la República.

⁷⁵ Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Universidad de San Carlos de Guatemala. Informe Final. Pág. 35.



especie de seiscientos mil (600,000) galones mensuales de aceite diesel a las empresas de transporte urbano en el área metropolitana.

b) Dicho Subsidio en Especie seria destinado exclusivamente al consumo de las unidades de transporte de pasajeros, de las empresas de transporte urbano que estén legalmente autorizadas por la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala, para prestar el servicio en la ciudad capital.

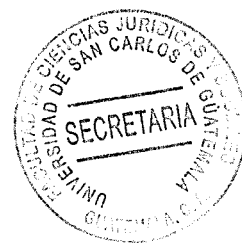
c) En caso de que el consumo mensual de combustible sea menor de la anterior cantidad, la diferencia debe reportarse como economía y no como disponibilidad para el mes siguiente”.⁷⁶

Se exoneró por el plazo de seis meses calendario, contados a partir del cinco de junio de mil novecientos setenta y ocho, a las empresas de transporte urbano, del pago de los siguientes impuestos siguientes:

1. Impuesto sobre la importación de las unidades para el servicio, ya sea que importen armadas o desarmadas, incluyendo chassises y repuestos.
2. Impuesto del timbre sobre la venta de boletos.
3. Impuesto sobre placas de circulación de los autobuses empleados en la prestación de este servicio.
4. Impuesto sobre el consumo de aceite diesel que utilicen las unidades que presten el referido servicio, hasta un máximo de trescientos mil (300,000) galones mensuales, siempre que la Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos compruebe fehacientemente, que el consumo mensual que cause dicho servicio excede de los seiscientos mil (600,000) galones mensuales que comprende el subsidio del Artículo. 1.

En el Artículo 4, establece la documentación indispensable acompañar para hacer uso de las exoneraciones.

⁷⁶ Decreto Legislativo 27-78 del Congreso de la República.



3.5 Decreto Legislativo 65-78

Se deroga el Decreto 27-78 en lo que se oponga a esta ley. Como una medida de presión, el transporte urbano en el área metropolitana fue suspendido temporalmente, por lo que el Organismo legislativo a través del Decreto Legislativo 65-78, facultó al Organismo Ejecutivo para que por un plazo de cinco años, computados a partir del doce de octubre de mil novecientos setenta y ocho, otorgará a las empresas de transporte urbano de la ciudad capital, incluyendo en el mismo a las Asociaciones y Cooperativas constituidas para prestar el servicio, un subsidio equivalente a tres centavos y medio de quetzal (Q.0.35), por cada pasaje vendido durante la jornada diurna, hasta un máximo de ochocientos mil pasajes diarios, según lo establecía el artículo uno del Decreto referido.

“El Organismo Ejecutivo emitiría un reglamento, en un plazo no mayor de treinta días, para hacer efectivo el subsidio en el transcurso de los diez días siguientes a la finalización de cada mes calendario. Para la obtención de los beneficios provenientes de esta ley, implicaría la supresión de todos los subsidios y exoneraciones fiscales otorgadas por cualquier concepto, contenidas en otras disposiciones legales (específicamente el Decreto Legislativo 27-78), a favor de empresas de transporte urbano de la capital, incluyendo las Asociaciones y Cooperativas que prestan el servicio. Para que las Empresas, Asociaciones y Cooperativas del transporte urbano de la ciudad capital, pudieran obtener el subsidio a que se refiere esta ley, era requisito indispensable.

- a) “Normalizar de inmediato el servicio del transporte urbano de pasajeros en la ciudad capital.
- b) Que el servicio se prestara mediante el pago inalterable de cinco centavos de quetzal (Q.0.05), en concepto de pasaje diurno y de diez centavos de quetzal (Q.0.10), de las veintiuna a las veinticuatro horas.
- c) Que los propietarios de las unidades del transporte urbano pagaran a sus trabajadores el salario mínimo establecido en el Acuerdo Gubernativo del 5 de septiembre de 1978.



d) Las personas individuales y jurídicas que prestan los servicios a que se refiere este Decreto quedan obligados a poner en circulación las unidades que sean necesarias para completar el servicio y sustituir las que se encuentran en mal estado, en un plazo que no excederá de doce (12) meses a partir de la vigencia del presente decreto.

e) Que estén legalmente autorizadas por la Municipalidad de esta capital, para prestar el servicio.

f) Que la prestación del servicio del transporte urbano se efectúe ininterrumpidamente.”⁷⁷

3.6 Decreto Legislativo 42-80

Se deroga el Decreto legislativo 65-78. El Organismo Legislativo emitió el Decreto 42-80, por el cual se concede un subsidio a las empresas de transporte urbano de pasajeros en la ciudad capital, para permitir que dichas empresas puedan seguir prestando el servicio. Vigencia tres meses.

Con la promulgación del Decreto se facultó al Organismo Ejecutivo para que por el citado plazo, las cuales serían computados a partir de la vigencia del Decreto referido, otorgará a las empresas del transporte urbano de autobuses y microbuses que presten el servicio en la ciudad capital, incluyendo a las Asociaciones y Cooperativas.

a) Un subsidio en especie hasta un máximo de seiscientos mil (600,000) galones mensuales de aceites diesel, destinados exclusivamente al consumo de las unidades de transporte.

b) Un subsidio adicional de un centavo de quetzal (Q.0.01) más dos tercios de centavo, calculado con seis decimales por cada pasaje vendido durante la jornada diurna, hasta un máximo de ochocientos mil (800,000) pasajes diarios.

⁷⁷ Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Pág. 37.



c) Exoneración del pago del Impuesto de Circulación de Vehículos, para las unidades que están prestando efectivamente el servicio de transporte para pasajeros”.⁷⁸

3.7 Decreto Legislativo 56-80

En virtud de la vigencia limitada a tres meses del Decreto Legislativo 42-80, se hizo necesario la emisión de una prórroga, tomando en consideración que seguían imperando las condiciones económicas y materiales que hicieron necesaria la emisión de este Decreto Legislativo cuarenta y dos guión ochenta.

Se prorrogó por veinte meses más la vigencia del Decreto 42-80 del Congreso de la República, computados a partir de la fecha en que finalizó, es decir el veinte de noviembre de mil novecientos ochenta. Se concedió para todo el período de mil novecientos ochenta y uno, para las unidades de transporte urbano en el área metropolitana, que estuvieran prestando efectivamente el servicio.

3.8 Decreto Ley 59-82

“Este Decreto Ley entra en vigor en el gobierno de Facto General de Brigada José Efraín Ríos Montt”.⁷⁹ Por medio del Decreto Ley, se prorrogó nuevamente la vigencia del mismo hasta el 31 de diciembre de 1982, en virtud que aún persistían las circunstancias que motivaron la emisión del referido decreto en cuanto al subsidio al transporte urbano en el área metropolitana.

3.9 Decreto Ley 110-82

En vigor el dieciséis de diciembre de mil novecientos ochenta y dos, Gobierno de Facto General de Brigada José Efraín Ríos Montt. “Por medio de este Decreto se derogó el

⁷⁸ Morán, A. El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral. Pág. 37.

⁷⁹ Morán, A. El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral. Pág. 37.



Decreto cuarenta y dos guion ochenta y dos del Congreso de la República y los siguientes Decretos que concedían subsidio a las empresas de transporte urbano de pasajeros en el área metropolitana”.⁸⁰

En esta fecha se autorizó por primera vez un incremento a la tarifa del transporte, en un cien por ciento. Decreto Ley noventa y nueve guion ochenta y ocho, en vigor el veinte de septiembre de mil novecientos ochenta y cinco. Se hace necesario evitar que el aumento en el precio de los energéticos y demás productos de las unidades de transporte urbano, se traslade a los usuarios por lo que se hizo conveniente, que el Estado otorgará un subsidio a las empresas del transporte urbano, que prestan el servicio en la ciudad capital, en la forma siguiente: “Se concedió un subsidio al Sector del Transporte Público Urbano de cinco centavos de quetzal (Q.0.05), por cada boleto vendido, hasta un máximo de novecientos mil (900,000) boletos diarios en autobuses autorizados para prestar el servicio, en la ciudad de Guatemala”.⁸¹

“Se concedió un subsidio al sector de transporte público urbano de cinco centavos de quetzal (Q.0.05), por cada boleto vendido, hasta un máximo de quinientos sesenta mil (560,000) boletos diarios en microbuses”.⁸²

3.10 Decreto Legislativo 9-88

Se deroga el Decreto Ley 99-85 y para mantener la tarifa del transporte colectivo se promulga este Decreto Legislativo, concediendo un subsidio al sector del transporte público urbano en el área metropolitana, por autobús de cinco centavos de quetzal (Q.0.05) por cada boleto vendido, hasta un máximo de un millón cien mil (1,100,000) boletos diarios en autobuses, “aplicado a mil cien (1,100) unidades de transporte que se encontraban en servicio y, hasta un máximo de doscientos mil (200,000) boletos diarios adicionales, aplicado a los autobuses nuevos que las empresas de transporte pongan en

⁸⁰ Decreto Legislativo 110-82 del Congreso de la República.

⁸¹ Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Universidad de San Carlos de Guatemala. Informe Final. Pág. 37.

⁸² Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Universidad de San Carlos de Guatemala. Informe Final. Pág. 37.

servicio en la ciudad de Guatemala y que estén debidamente autorizadas. La cifra adicional será sobre la base de mil (1,000) boletos diarios por cada autobús nuevo que entre en servicio. Se concedió un subsidio al sector del transporte público urbano por microbús de cinco centavos de quetzal (Q.0.05) por cada boleto vendido, hasta un máximo de seiscientos cuarenta mil (640,000) boletos diarios en microbuses, aplicado a ochocientas (800) unidades del transporte que se encontraban en servicio y, hasta un máximo de ochenta mil (80,000) boletos diarios adicionales, aplicado a microbuses nuevos que las empresas del transporte pongan en servicio en la ciudad de Guatemala".⁸³



3.11 Decreto Legislativo 81-89

Con la promulgación de este Decreto Legislativo del Congreso de la República, se facultó al Organismo Ejecutivo para conceder un subsidio temporal al sector del transporte público urbano por autobuses y microbuses, que prestaban sus servicios en la ciudad capital, como en algunas cabeceras departamentales: a) En la ciudad capital seis millones por cada período mensual vencido y su monto semestral no podrá exceder de treinta y seis millones de quetzales. b) En las cabeceras municipales por cada período mensual vencido, las cantidades siguientes: 1. Municipalidad de Puerto Barrios Q. 13,200.00 2. Municipalidad de Escuintla Q. 71,730.00 3. Municipalidad de Mazatenango Q. 28,050.00 4. Municipalidad de Quetzaltenango Q. 115,500.00 5. Municipalidad de San Marcos Q. 50,790.00 Decreto Legislativo 8-90 Con el preámbulo, que derivado que afecta directamente a los núcleos poblacionales más pobres del país y fundamentalmente a los estudiantes, lo cual va en detrimento a las facilidades de educación y de formación que garantiza la Constitución Política de la República de Guatemala, se emitió el Decreto Legislativo nueve guión noventa, en el cual se facultó al Organismo Ejecutivo para que por conducto del Ministerio de Finanzas Públicas, concediera un subsidio adicional, y temporal al sector de transporte público urbano por autobuses y microbuses, que prestan el servicio en la ciudad de Guatemala, hasta por la cantidad de dos millones doscientos cincuenta mil quetzales (Q.2,250,000.00). El subsidio fue otorgado a los estudiantes de los

⁸³ **Ibíd.**



establecimientos públicos de enseñanza media, por medio de cupones utilizables únicamente durante los días de actividad escolar, a quienes se cobrará por las empresas que presten el servicio de transporte público urbano por autobuses y microbuses, la cantidad del cincuenta por ciento (50%) del valor del pasaje autorizado.⁸⁴

3.12 Decreto Legislativo 33-90

Considerando que se omitió incluir dentro del subsidio a los estudiantes de establecimientos públicos de enseñanza primaria, comprendidos de las edades de once y doce años de edad, se emitió este Decreto. Se reformo el Artículo 2 del Decreto Legislativo 8-90 "El beneficio a que se refiere este artículo será igualmente aplicable a los estudiantes de establecimientos públicos de enseñanza primaria, que estén comprendidos en las edades de once y doce años".⁸⁵

3.13 Decreto Legislativo 46-90

Con la emisión del Decreto Legislativo ochenta y uno guion ochenta y nueve del Congreso de la República, se facultó al Organismo Ejecutivo para que por conducto del Ministerio de Finanzas Públicas, concediera un subsidio temporal, por seis meses, al sector de transporte público urbano por autobuses y microbuses, que prestan el servicio tanto en la ciudad de Guatemala, como en las Cabeceras departamentales que ya estaban recibiendo dicho beneficio del subsidio por haber iniciado su vigencia el referido Decreto el dieciséis de diciembre de mil novecientos ochenta y nueve, el cual dejó de proporcionarse el día quince de junio de mil novecientos noventa.

⁸⁴ Morán, A. El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral. Universidad de San Carlos de Guatemala. Informe Final. Pág. 39.

⁸⁵ Morán, A. El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral. Universidad de San Carlos de Guatemala. Informe Final. Pág. 40.



El subsidio se concedió exclusivamente por el período de un año, que se inicia a partir del dieciséis de junio de mil novecientos noventa al quince de junio de mil novecientos noventa y uno. Se determinó y administró de la siguiente manera:

“En el caso del servicio público de transporte que se presta en la ciudad capital de Guatemala, para su administración la cantidad de seis millones de quetzales (Q.6,000,000.00), por cada período mensual vencido y su monto anual no podría exceder de setenta y dos millones de quetzales (72,000,000.00). En el caso del servicio público de transporte que se presta en las cabeceras departamentales que se mencionan en el presente Decreto Legislativo, se entregará a las Municipalidades, y éstas a los propietarios de las unidades del servicio de transporte urbano por autobuses y microbuses, por cada período mensual vencido en las cantidades siguientes: a) Municipalidad de Puerto Barrios Q. 13,200.00. b) Municipalidad de Escuintla, Q. 71,730.00. c) Municipalidad de Mazatenango, Q.28,050.00. d) Municipalidad de Quetzaltenango, Q.115,500.00. e) Municipalidad de San Marcos, Q. 50,790.00. 86”.⁸⁷

3.14 Decreto Legislativo 59-91

Prorroga por ocho meses la vigencia de todas y cada una de las disposiciones contenidas en el Decreto 46-90 del Congreso de la República.

“El subsidio deberá cubrirse a partir en que finalice la aplicación del período a que se refiere el Decreto 46-90. (15 de junio de 1991). Decreto Legislativo 5-92 Con la emisión de este Decreto se prorrogó por un año, la vigencia de todas y cada una de las disposiciones contenidas en los Decretos 46-90 y 51-91 del Congreso de la República, en lo correspondiente al transporte urbano departamental.

⁸⁶ Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Universidad de San Carlos de Guatemala. Informe Final. Pág. 40.

⁸⁷ **Ibíd.**



Además se prorrogó por seis meses, la vigencia de todas y cada una de las disposiciones contenidas en los Decretos 46-90 y 51-91 del Congreso de la República, en lo correspondiente al transporte urbano de la ciudad capital”.⁸⁸

3.15 Decreto Legislativo 45-92

Prorrogó hasta el quince de diciembre de mil novecientos noventa y dos, la vigencia de todas y cada una de las disposiciones contenidas y aplicables a los Decretos 46-90 y 51-91, del Congreso de la República, en lo referente al transporte público urbano de la ciudad capital.

3.16 Decreto Legislativo 25-96

Autorizó al Ministerio de Finanzas Públicas, para que otorgará un subsidio al transporte urbano que opera en la ciudad capital y en las cabeceras departamentales de la república, utilizando los recursos de sobrecargo de los derivados del petróleo.

“Dicho subsidio se otorgó exclusivamente al transporte urbano en la ciudad capital, que opere con las tarifas siguientes: sesenta y cinco centavos de quetzal (Q.0.65) para el servicio normal; y noventa centavos de quetzal (Q.0.90) para el servicio preferencial”.⁸⁹

3.17 Decreto Legislativo 106-96

Cuando la Municipalidad de Ciudad de Guatemala creó la Empresa Metropolitana Reguladora del Transporte y Tránsito –EMETRA-, el Organismo Legislativo aprobó las

⁸⁸. *Ibíd.*

⁸⁹ Morán, A. *El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.* Universidad de San Carlos de Guatemala. Informe Final. Pág. 40.



medidas legales que garantizaran la capacidad económica para implementar las nuevas funciones de la referida Empresa.

Se autoriza al Organismo Ejecutivo que otorgue un fideicomiso de transporte a partir del año mil novecientos noventa y siete y durante cinco años consecutivos. El fin del fideicomiso era fomentar la prestación del servicio de transporte urbano en la ciudad capital y sus áreas de influencia urbana, estableciendo y aplicando mecanismos de apoyo económico a los usuarios del transporte urbano que se presta a particulares; actividades de compra y venta de unidades de transporte y repuestos de las mismas; otorgamiento de financiamiento en la venta a personas individuales o jurídicas que se dediquen a la prestación del servicio del transporte colectivo; construcción de vías urbanas específicas y exclusivas para la circulación del transporte urbano, tales como: paradas, terminales; y demás obras relacionadas con el servicio de transporte urbano.

“El aporte anual de hasta cuarenta y ocho millones de quetzales (Q.48,000,000.00). Los fondos referidos debieron ser administrados a través del fideicomiso de transporte (FIDEMUNI) que habría de constituirse para el efecto, de conformidad con las disposiciones de esta ley y las contenidas el Código de Comercio.

El aporte provendrá de la fijación de recargos a los derivados del petróleo que se establecen a partir del uno de enero de mil novecientos noventa y siete, en los valores siguientes: a) Bunker, cinco centavos de quetzal (Q.0.05). b) Diesel, cinco centavos de quetzal (Q.0.05). c) Gasolina Superior, veinte centavos de quetzal (Q.0.20). d) Gasolina Regular, quince centavos de quetzal (Q.0.15)”.⁹⁰

Los fondos referidos deberán ser administrados a través del fideicomiso de transporte. Fueron Integrados de la siguiente manera:

⁹⁰ Morán, A. Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Pág. 41.



El patrimonio del fideicomiso lo constituirá el monto que la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala, aporte para su constitución y los aportes que reciba del Ministerio de Finanzas Públicas.

a) Los Fideicomitentes: La Municipalidad de la Ciudad Capital de Guatemala; y El Ministerio de Finanzas Públicas.

b) El Fiduciario: El Banco Crédito Hipotecario Nacional de Guatemala.

c) Los Fideicomisarios o los Beneficiarios: Los usuarios del transporte urbano de la ciudad capital y sus áreas de influencia; así como los empresarios de transporte urbano.

3.18 Decreto Legislativo 10-97

Con su emisión se reformaron las disposiciones contenidas el Decreto Legislativo ciento seis guion noventa y seis, en virtud de que debe precisase que el Estado de Guatemala, será fideicomisario por ser el que realiza los aportes financieros para implementar solución al transporte urbano. Se reformo el artículo 3º. del precitado Decreto, "la Municipalidad de Guatemala deberá realizar las acciones necesarias para constitución del fideicomiso sea antes del 28 de febrero de 1997 y el Ministerio de Finanzas Públicas realizará los aportes a partir de marzo de 1997. a) Los Fideicomitentes: La Municipalidad de la Ciudad Capital de Guatemala; y el Ministerio de Finanzas Públicas. b) El Fiduciario: El Banco Crédito Hipotecario Nacional de Guatemala o cualquier Banco Estatal. c) Los Fideicomisarios: El Estado de Guatemala, con el entendido de que los beneficiarios y utilidades que genere el fondo fideicometido, deberá reinvertirse necesariamente en este fideicomiso a efecto de que se incremente su patrimonio".⁹¹

⁹¹ Morán, A. Morán, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral.** Pág. 41.



3.19 Decreto Legislativo 75-98

El Congreso de la República aprobó los Decretos números ciento seis guion noventa y seis y el Decreto diez guion noventa y siete, habiéndose declarado de intereses público el fomento al transporte urbano de la ciudad capital y sus áreas de influencia, creando para el efecto un fideicomiso de transporte.

Se autorizó al Organismo Ejecutivo para que, por conducto del Ministerio de Finanzas Públicas, otorgará al fideicomiso de transporte creado por el Decreto 106-96 del Congreso de la República, la cantidad de Q.60,000.000.00, mediante doce desembolsos mensuales, iguales y consecutivos de Q.5,000.000.00 cada uno. La fuente de financiamiento provendrá de los Ingresos corrientes del Presupuesto General de Ingresos y Egresos del Estado, para el ejercicio fiscal 1999, asignándole partida presupuestaria específica cuando se abra el mismo. Estos fondos son independientes de los establecidos en el Artículo 2º. del Decreto Legislativo 106-96 y se destinarán únicamente para los fines establecidos en el citado Decreto.

3.20 Decreto 253-46. Ley de Transporte.

Ley de Transportes establece las condiciones necesarias para la prestación de un servicio siendo estos los estándares mínimos que los portadores autorizados deben cumplir y siendo los mismos números a pertus, por lo que son susceptibles de mejora pero los mismos deben tener como base y fundamento los mismos, así mismo los requisitos que se plasman son de acuerdo a las condiciones sociales y necesidades de la población ya que la existencia del seguro de responsabilidad civil a favor de terceros y/u ocupantes, garantiza en cierta medida el resarcimiento de un daño ocasionado.

“Dar pleno cumplimiento a los requisitos solicitados por las normativas legales es deber de las autoridades en la materia y velar por su estricto cumplimiento con el precepto que lo que se conduce no es únicamente una unidad de transporte si no es el medio por el cual se transitan muchas vidas humanas las cuales están en riesgo ya que por la falta de



cumplimiento a las obligaciones por los portadores se hace indispensable cubrir los gastos de cualquier eventualidad que permita tranquilidad a ambas partes”.⁹²

Establece la necesidad de acomodar a las particularidades del transporte urbano, para obtener una mejor organización para acomodarlo a las exigencias del público. Todos los servicios públicos de transporte de carga o pasajeros, establecidos o que se establezcan para funcionar en el territorio de la República, deben llenar las condiciones de seguridad, eficiencia y beneficio público.

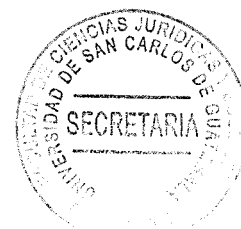
El Artículo 4, de la Ley de Transporte, establece que “El servicio público de transporte de pasajeros o carga podrá ser prestado por personas individuales, tanto nacionales como extranjeras. Adicionalmente, dicho servicio público podrá ser prestado también por personas jurídicas, siempre y cuando su capital social esté aportado, como mínimo en un 51% por accionistas guatemaltecos. No obstante lo anterior, accionistas extranjeros podrán aportar o invertir en el capital social de personas jurídicas que se dediquen a dicha actividad, de conformidad con las disposiciones siguientes: 1. A partir del uno de enero del año dos mil uno 2001, con una aportación máxima del 51% del capital social respectivo; y 2. A partir del uno de enero de 2004, con una aportación del cien por ciento 100% del capital social total.”

Es de la competencia del Ministerio de Economía y Trabajo, la supervigilancia, aprobación de tarifa y demás problemas económicas de los transportes que no sean urbanos.

Esta ley como se abordó con más detalle en el capítulo anterior, según el Artículo 6, se clasifica en virtud de la ley, al transporte en los siguientes grupos:

- Transportes urbanos.
- Transportes extraurbanos.
- Transportes internacionales.

⁹² Ortega Mansilla, Maynor José. **La validez del seguro de responsabilidad civil a favor de terceros y/u ocupantes, en los incidentes viales terrestres de las unidades de transporte extraurbano en el periodo 2005-2010 en Guatemala.** Pág. 54.



3.21 Decreto 132-96 Ley de Tránsito

Ley y Reglamento de Tránsito. Decreto 132-96, se emite debido a Que es deber fundamental del Estado garantizar la seguridad de las personas, tema que incluye, entre otros, lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, especialmente en la época actual cuando el tránsito terrestre y los servicios relacionados con el mismo se concentran en las ciudades; con el objetivo de fortalecer las unidades que a nivel nacional tiene la responsabilidad de la seguridad, especialmente en cuanto a la planeación regulación, y control se refiere, Las disposiciones de esta ley se aplican a toda persona y vehículo que se encuentre en territorio nacional; solo se exceptúa lo establecido en convenios y tratados internacionales ratificados por el Estado de Guatemala.

Según lo establecido por ley por tránsito debe entenderse por tránsito a “todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías, publicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas.”⁹³

“La vía publica se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y sus respectivas, áreas de derecho de vía aceras, puentes, pasarelas; los ríos y lagos navegables, mar territorial, demás vías acuáticas, cuyo destino sea la circulación de personas y vehículos, están destinadas al uso común”.⁹⁴

Según lo establecido Artículo 15 de la ley de tránsito, se deben llenar requisitos para conducir en la República de Guatemala, que estable literalmente “De la Conducción. Para conducir un vehículo por la vía pública, es necesario que el conductor reúna los requisitos siguientes:

- a) Estar habilitado mediante licencia de conducir, extendida por la autoridad correspondiente;
- b) Encontrarse en el pleno goce de sus capacidades civiles, mentales y volitivas;

⁹³ Ley de Tránsito. Decreto No. 132-96, del Congreso de la República de Guatemala. Art. 1.

⁹⁴ Ley de Tránsito. Decreto No. 132-96, del Congreso de la República de Guatemala. Art. 2



c) Conducir el vehículo en la vía pública por el lugar, en la oportunidad, modo, forma y dentro de las velocidades establecidas conforme esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables.”

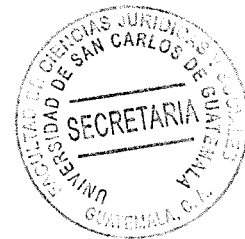
"Los requisitos para circular permanente u ocasionalmente por la vía pública son siguientes:

- a) Contar con tarjeta y placa de circulación vigentes; o permiso vigente extendido por autoridad competente.
- b) Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes, de acuerdo con los reglamentos.
- c) Estar provisto de los dispositivos necesarios para no producir humo negro ni ningún otro tipo de contaminación ambiental, conforme las leyes y reglamentos de la materia.
- d) Los vehículos usados por personas discapacitadas deberán estar debidamente adaptados y equipados para ser conducidos bajo estrictas condiciones de seguridad. Todo vehículo está sujeto a las verificaciones periódicas que fijen las autoridades de tránsito”.⁹⁵

El Artículo 20, de la Ley de Tránsito, es quizá uno de los Artículos que más relevantes para los fines de la presente, que establece lo relacionado a vehículos destinados al servicio público, que regula lo siguiente: Artículo 20. “Vehículos destinados al servicio público bajo pena de cancelar la autorización permiso o concesión correspondiente o simplemente de prohibir el ejercicio de la actividad, las personas individuales o jurídicas que presten servicios de transporte al público deberán mantener actualizada en el Departamento de Transito la información siguiente:

- a) Número de identificación de cada vehículo y los números de la tarjeta y placa de circulación.
- b) Domicilio y residencia del propietario o de su representante legal;
- c) Nombres y apellidos completos, residencia, numero de licencia de conducir y de la cédula de vecindad de los conductores de dichos vehículos.”

⁹⁵ **ibid.** Art. 18.



3.22 Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98.

El Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98, tiene por objeto normar lo relativo al tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional, el cual en su capítulo VI en sus Artículos 68 al 73 regulan temas de transporte colectivo.

Artículo 68. "Normas generales. El conductor de un vehículo de transporte colectivo, urbano y extraurbano deberá conducir y efectuar las paradas y arranques sin sacudidas ni movimientos bruscos. Se abstendrá de realizar acto alguno que le distraiga durante la marcha. El conductor, y en su caso, el ayudante o en cargado, durante la marcha y en las paradas, velará por la seguridad de los viajeros."

Artículo 69. "Número máximo de ocupantes. Queda terminantemente prohibido transportar a más personas de las consignadas en los documentos de un vehículo de transporte colectivo en plazas sentadas y de pie. En este último caso se requiere autorización. Queda prohibido transportar personas en lugares no acondicionados para el efecto, máxime si esto se hiciere en el exterior del vehículo, en lugares como parrillas, escaleras, pescantes y lugares similares."

Artículo 70. "Identificación del conductor. los vehículos del servicio colectivo de transporte de personas están obligados a exhibir, la identificación vigente del conductor y el número de teléfono para reclamos. El lugar, los datos y características que tendrá la tarjeta serán definidos por la autoridad competente."

Artículo 71. "Los carriles de circulación. Los vehículos de transporte público circularán por los carriles exclusivos o prioritarios que estén habilitados para el efecto, y si no los hubiere, en el carril derecho de la calzada, el más alejado del centro de la misma. Se deberán entender el resto de carriles exclusivamente para rebasar o para cambiar de dirección o sentido."

Artículo 72. "Ascenso y descenso de pasajeros. Las maniobras de ascenso o descenso de pasajeros a unidades de transporte público y escolar deberán realizarse únicamente en los lugares establecidos para el efecto (paradas), tomando todas las precauciones del



caso. Los conductores deberán acercarse lo más posible a la acera, dejando entre el vehículo y ésta no más de 30 centímetros de distancia, y quedando situado éste paralelamente a la acera. Se prohíbe terminantemente parar en lugares no autorizados para cargar o descargar pasaje, y el conductor que hiciere caso omiso de esta prohibición, será sancionado conforme a este Reglamento.”

Artículo 73. “Paradas congestionadas. En las paradas de transporte público, urbanas y extraurbanas, que tengan mucho movimiento y donde se concentren varias unidades a la vez, tendrá la prioridad de parar aquélla que llegue antes de las demás, debiendo estas últimas esperar su turno obligadamente, sin cargar ni descargar pasaje, aunque sea solicitado, hasta llegar a la parada misma. Se prohíbe terminantemente rebasar a unidades que están efectuando su parada justo delante de éstas, máxime si la unidad no quedare paralela a la acera. Asimismo, se prohíbe parar, bajar cargar y descargar pasaje, en doble, triple o más filas”.

3.23 Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas. Acuerdo Gubernativo 265-2001

“El seguro es el medio de resarcimiento ya que en una eventualidad o un incidente de tránsito los portadores muchas veces no cuentan con los medios económicos para el resarcimiento de los daños por lo que el seguro es un medio de cumplimiento y una forma de asegurar su obligación, el cual debe ser visto como una precaución y una inversión en la tranquilidad de ambas partes ya que los portadores tienen un respaldo para cumplir con sus obligaciones, y los usuarios pagan”.⁹⁶

El presente cuerpo normativo, establece de forma obligatoria la contratación de un seguro para poder otorgar entrar en funcionamiento y prestar los servicios de transporte extraurbano como una medida y protección a las personas en general usuarios de este servicio, siendo esto una medida coercitiva de carácter positivo para asegurar el cumplimiento pleno de este requisito, por lo que todo portador que dese prestar el servicio

⁹⁶ Ortega Mansilla, Maynor José. **La validez del seguro de responsabilidad civil a favor de terceros y/u ocupantes, en los incidentes viales terrestres de las unidades de transporte extraurbano en el periodo 2005-2010 en Guatemala.** Pág. 54.



de transporte extra urbano para poder obtener la licencia correspondiente debe cumplir con este requisito, pero es obligación de las autoridades tales como la dirección general de transporte y autoridades de tránsito que este requisito se cumpla no únicamente para solicitar la papelería correspondiente si no que se haga efectivo todo el tiempo de la prestación del servicio.

El seguro a favor de terceros y/u ocupantes al momento de incidentes viales, otorga una cobertura por muerte hasta por el equivalente a cincuenta salarios mínimos para actividades agrícolas por persona que pierda la vida en un hecho de tránsito, así como indemnización en caso de desmembración y reembolso en caso de lesiones.

Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano de personas, lo constituirán las obligaciones mínimas del asegurador, las cuales deberá contener el respectivo contrato de seguro. Por lo que es de suma importancia que los usuarios del transporte extra urbano conozcan sus derechos y los portadores tengan claro sus obligaciones ya que esta no es únicamente con las personas que aborden las unidades de transporte extraurbano, ya que estos tienen la obligación del resarcimiento de un daño ocasionados a terceros los cuales se pudieran ver afectadas por sus operaciones diarias, "desencadenándose las mismas sobre accidentes viales en los que se pudieran ver involucradas las unidades de transporte, siendo esta una garantía para los portadores ya que una eventualidad puede significarles pérdidas invaluable a sus unidades de transportes que son el medio de su labor, por lo que contar con una cobertura les da la certeza de que su inversión está protegida".⁹⁷

3.24 Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de pasajeros por carretera. Acuerdo Gubernativo 99-2000

Dentro del ordenamiento jurídico de Guatemala, se encuentra regulada la actividad del transporte extraurbano por la Dirección General de Transporte, la cual es dependiente del Ministerio de Comunicaciones infraestructura y vivienda, siendo la institución encargada

⁹⁷ Ortega Mansilla, Maynor José. **La validez del seguro de responsabilidad civil a favor de terceros y/u ocupantes, en los incidentes viales terrestres de las unidades de transporte extraurbano en el periodo 2005-2010 en Guatemala.** Pág.55.



de regular y otorgar licencias de transporte así como el manejo, renovación, supervisión y cumplimiento de las mismas, a lo cual se puede determinar que este tipo de servicios se encuentra establecido en todo el país siendo una necesidad básica de comunicación y traslado, pero en muchos lugares, se encuentran en funcionamiento gran cantidad de porteadores prestando los servicios de transporte extraurbano y por no cumplir con los requisitos no obtienen los permisos correspondientes, siendo deber primordial de dicha institución velar por que se cumplan y aplicar las sanciones correspondientes a esta falta.

En la actualidad las sanciones impuestas por la Dirección General de Transporte son de carácter pecuniario, en donde los montos son elevados, pero sin una medida de coerción para obligar a su cumplimiento ya que se puede interponer multas las cuales son impugnables ante el mismo órgano, en donde este proceso es muy lento y por ende las unidades de transporte puede continuar laborando hasta que se resuelva dicha impugnación, o bien continúan realizando sus labores haciendo caso omiso de las mismas. Por lo que el Reglamento de Servicio de Transporte Extraurbano es el medio que nos establece los estándares a seguir y la normativa de cumplimiento por lo que su aplicación debe establecerse de acuerdo a la realidad social y las necesidades actuales, siendo necesario la incorporación de un mayor número personal para su cumplimiento y este su aplicación sea de pleno derecho. "El boleto de compra del pasaje representa el comprobante de la adquisición del seguro obligatorio por lo que es de suma importancia que las autoridades y la misma entidad encargada de prestar el servicio establezca de forma clara y precisa que este es el instrumento mediante el cual se puede comprobar la existencia de la obligación de resarcimiento que deberá efectuar en las formas y montos acordados por la normativa legal y la cual deberá ser efectiva por la compañía de seguro que se contrató previamente para dichas eventualidades".⁹⁸

Fue creado con el objetivo que la materia relativa al servicio público de transporte extraurbano de pasajeros sea regulada adecuadamente el servicio público de transporte extraurbano de pasajeros con el fin de obtener seguridad y eficiencia para las personas, bienes e intereses, confiados ha tal servido, regula el Servicio público de transporte

⁹⁸ Ortega Mansilla, Maynor José. **La validez del seguro de responsabilidad civil a favor de terceros y/u ocupantes, en los incidentes viales terrestres de las unidades de transporte extraurbano en el periodo 2005-2010 en Guatemala.** Pág.55.



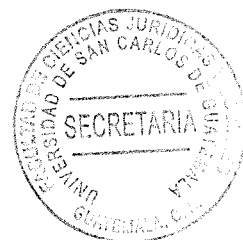
extraurbano de pasajeros que se efectúe por medio de vehículos terrestres, tales como autobuses, omnibuses, microbuses, y otros.

Para los efectos de este reglamento, en el Artículo 2, define transporte extraurbano de pasajeros de la siguiente manera: "se entiende por servicio de transporte extraurbano de pasajeros el que se efectúa:

1. De una cabecera municipal a otra;
2. De una cabecera municipal a cualquiera de otro municipio o viceversa;
3. De un lugar de un municipio a cualquier lugar de otro municipio;
4. De una cabecera municipal o de algún lugar municipal a cualquier punto situado fuera del territorio nacional y viceversa."

3.25 Decreto 21-2010 Ley para el fortalecimiento y mejoramiento del transporte Público de Pasajeros, Decreto 21-2010

Fue creado considerando que la condición social de los guatemaltecos los obliga al uso del sistema de transporte público, el cual se encuentra en estado de deterioro y obsoleto, brindando un mal servicio e inseguridad para los usuarios del servicio, que incluso, ha permitido que personas inocentes pierdan la vida, debiendo el Estado dictar las medidas propicias y promover la excelencia del servicio, a efecto que las entidades del transporte público presten un servido eficiente y confieran seguridad a los usuarios, así como la urgente necesidad de mejorar el servicio de transporte público y la buena voluntad de la Asociación de Autobuses Urbanos de Guatemala, decidió realizar la inversión para la adquisición de un sistema de control de pasajeros eficiente y cobro de tarifa por medio de una tarjeta prepago, que comprende un sistema de cobros moderno y seguro, así como un sistema de control de usuarios que erradica la utilización de dinero en efectivo para pago de servicio de buses; con lo que se implementa el sistema de prepago del transporte público (Transurbano) en los departamentos y municipios de la República de Guatemala, adquiriéndose nuevos buses.



3.26 Decreto Ley 106 Código Civil

El Código Civil regula también el tema del transporte en Guatemala en el Artículo 1651 que establece lo siguiente Artículo 1651 “Medios de transporte. Las empresas o el dueño de cualquier medio de transporte, serán solidariamente responsables con los autores y cómplices de los daños o perjuicios que causen las personas encargadas de los vehículos, aun cuando la persona que los cause no sea empleada de dichas empresas o del dueño del medio de transporte, siempre que el encargado de los vehículos se los haya encomendado, aunque fuere de manera transitoria.”

En el Artículo 1652, establece que “La responsabilidad a que se refiere el Artículo anterior, cesa si se comprueba que el damnificado hubiere dado lugar al daño o perjuicio resultante o cuando hubiere procedido con manifiesta violación de las leyes y reglamentos”.

3.27 Decreto 17-53 Código Penal

El Código Penal en el Artículo 157 bis. Establece “Quien condujere un vehículo de transporte colectivo sin que se le haya autorizado la licencia de conducir respectiva, será sancionado con prisión de seis meses a un año y multa de tres mil a cinco mil quetzales.

El empleador propietario, o el responsable de la dirección de la empresa si se trata de persona jurídica, que emplee conductores de vehículos de transporte colectivo a quienes no haya autorizado la licencia correspondiente, serán sancionados con el doble de la pena señalada en el párrafo anterior.”

3.28 Protocolo de bioseguridad para la prevención y control de brotes de sars cov-2 causante del covid 19, para el sector del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial.

El Artículo 1. Regula lo siguiente: “Objeto. El presente Protocolo tiene por objeto orientar en el marco de la pandemia por la propagación del virus SARS-CoV-2, las medidas de bioseguridad que debe adoptar el sector del Servicio Público de transporte extraurbano de



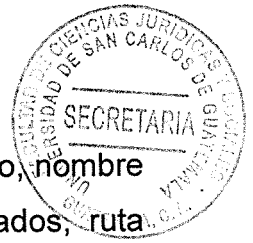
pasajeros por carretera y servicio especial exclusivo de turismo, agrícola e industrial, de acuerdo las disposiciones establecidas para el transporte de pasajeros, por el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social por medio del Acuerdo Gubernativo número 146-2020 como estrategia nacional de control de la epidemia de sars cov-2 y bases para la desescalada de las medidas de reapertura condicionada del confinamiento, con la finalidad de coadyuvar los esfuerzos institucionales para disminuir el riesgo de transmisión del virus de todas las personas que intervienen en las actividades relacionadas con dicho servicio”.

La función del Protocolo de bioseguridad para la prevención y control de brotes de sars cov-2 causante del covid 19, para el transporte público, es para aunarse a los esfuerzos estatales de mitigar y coadyuvar esfuerzos para disminuir la transmisión del virus causante de la pandemia de coronavirus.

El Artículo 2 brinda definiciones importantes de la siguiente forma:

“Definiciones. Para los efectos del presente protocolo, se entiende por:

- a) Aislar: Separación de una persona o grupo de personas que se sabe o se cree que están infectadas con una enfermedad transmisible y potencialmente infecciosa de aquellos que no están infectados.
- b) Aglomeración: Reunión o amontonamiento grande y desordenado de algo, especialmente de gente reunida en un lugar.
- c) Área del Piloto: Comprende el espacio físico conformado por la cabina, y espacio que ocupa el personal de apoyo.
- d) Bioseguridad: Es un conjunto de normas y medidas para proteger la salud de las personas, frente a riesgos biológicos, químicos y físicos a los que está expuesto en el desempeño de sus funciones.
- e) Bitácora: Documento utilizado para llevar el registro de eventos de forma cronológica.



- f) Carta Porteadora: Acredita la licencia con el número de correlativo de registro, nombre y dirección del porteador, plazo de vigencia, número de vehículos autorizados, ruta autorizada, horarios, tipo de servicio que presta, domicilio fiscal, NIT del porteador.
- g) Desinfección: Es la destrucción de microorganismos de una superficie por medio de agentes químicos o físicos.
- h) Dilución: Proceso que consiste en agregar solvente a una solución ya existente.
- i) Distanciamiento Físico: Mantener una distancia de al menos 1.5 metros entre personas para evitar la propagación del COVID-19.
- j) Equipo de Protección Personal (EPP): Es todo equipo, aparato o dispositivo especialmente proyectado y fabricado para preservar el cuerpo humano, en todo o en parte, de riesgos específicos de accidentes del trabajo o enfermedades profesionales.
- k) Mampara: Es una estructura divisoria de dos espacios.
- l) Porteador: Persona Individual o jurídica que se dedica al negocio del transporte de personas o mercancías.
- m) Pediluvio: Bandeja, recipiente o foso puesto en el suelo, que contiene una disolución desinfectante para la suela del calzado.
- n) SARS CoV-2: Síndrome Respiratorio Agudo Severo.
- o) Tarjeta de Operación: Documento que identifica a cada vehículo registrado en la licencia y consta de: número correlativo de registro, número de registro de la licencia que la ampara, nombre, dirección y domicilio fiscal del Porteador, características de autobús o microbús, número de placa, número de asientos autorizados conforme a su capacidad y tonelaje, color del vehículo, ruta autorizada y vigencia del documento”.

En el capítulo II del Protocolo de bioseguridad para la prevención y control de brotes de sars cov-2 causante del covid-19, regula las medidas generales y específicas Para la



prevención y control de la epidemia de SARS CoV-2, para el sector del servicio de transporte público extraurbano de pasajeros y las medidas generales y específicas a implementar por parte de los pilotos, porteadores, pasajeros, y personal vinculado al servicio público de transporte extraurbano.

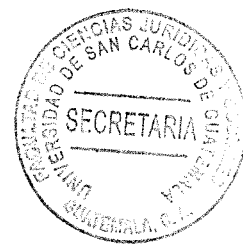
Entre las medidas generales a implementar son las siguientes: Desinfectar y realizar limpieza y desinfección de forma periódica, a todas las superficies en las cuales pasajeros, colaboradores y demás personas han tenido contacto directo, esta debe de ser al inicio y finalización de cada ruta, a todas las superficies en las cualquier personas que abordará tendrá contacto directo, en el interior y exterior de las unidades de servicio de transporte extraurbano de pasajeros tales como asientos, barras de sujeción, cerraduras de las ventanas, pasamanos, puertas, sillones, timbres, etc.

Deben de ser registrados los procesos de limpieza y desinfección de las unidades de servicio por medio de una bitácora de control, la cual deberá tener fecha y hora en la que se realizó el proceso. El formato digital de la bitácora de control estará disponible en www.dgt.gob.gt.

Otro de los requerimientos para poder operar es evitar las aglomeraciones en terminales, paradas y las unidades que estén asociadas a la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros.

Con el objetivo de asegurar que las unidades de transporte público utilicen el porcentaje de pasajeros establecidos según el Sistema y Tablero de Alerta Sanitaria que informan las decisiones de la desescalada y escalada de las restricciones, y estas se incluídas en las disposiciones presidenciales en caso de calamidad pública y órdenes para el estricto cumplimiento de fecha 26 de Julio de 2020, sus prórrogas y adiciones y se fijó de la siguiente manera para la ocupación, atendiendo a colores de alerta según el municipio en donde se origina el viaje de la unidad de transporte y esta puede ser color rojo, anaranjado, amarilla o verde en los siguientes porcentajes:

- alerta roja: ocupación 50%
- alerta anaranjada: ocupación 50%



- alerta amarilla: ocupación 75%
- alerta verde: Ocupación al 100%"

El uso de mascarillas es fundamental para evitar contagios razón por la cual es obligatorio el uso adecuado de mascarillas por parte de los pilotos, personal de apoyo, pasajeros y colaboradores de las empresas que prestan el transporte público.

Los buses de transporte público deben de contar con sistemas de ventilación funcionen correctamente y aumentar la circulación de la ventilación natural abriendo ventanas. evitar en las paradas innecesarias, garantizar que cumplen con la infraestructura necesaria para darle cumplimiento al distanciamiento físico, el lavado de manos o la desinfección con solución a base de alcohol, de los pasajeros que aborden la unidad de transporte.

Entre las prohibiciones es el consumo y venta de alimentos, bebidas o cualquier clase de producto comercial, dentro de la unidad de transporte y asegurar el lavado de manos, con agua y jabón desinfectante o desinfectarse con soluciones de base alcohol.

También debe de asegurarse la toma de temperatura con un termómetro digital, por parte del personal de apoyo de los buses a todos los pasajeros que aborden la unidad de transporte, si un pasajero tiene una temperatura superior de los 38 grados centígrados no podrá ingresar a la unidad de transporte, y se procederá a aislarla en un espacio determinado para ese fin e informar inmediatamente a la entidad de salud competente (MSPAS), para que verifique su condición y proceda de acuerdo a sus disposiciones.

CAPÍTULO IV



4. Propuestas de solución

La ciudad de Guatemala, ha crecido grandemente en estas últimas décadas, con lo que se necesita la modernización y adaptación del transporte público de acuerdo a las necesidades actuales ya que no existe la debida planificación, organización y regulación del transporte colectivo en nuestro país, que ha contribuido a que existan tantos inconvenientes para los usuarios, pero sobre todo los problemas de inexistencia de apoyo económico por el Estado, a través del subsidio y la falta de aprobación de una tarifa, que permita que se pueda brindar un servicio que cumpla con el principio de seguridad pública, para los usuarios de transporte.

Con la aprobación de la financiación de apoyo al servicio de transporte colectivo, podrían implementarse las medidas dirigidas a los actuales y a potenciales usuarios del transporte público, así también quienes tengan problemas de movilidad, las personas mayores, las familias con hijos y los jóvenes. Además, también adoptarse medidas de seguridad y protección para los conductores del transporte público; Si las empresas de transporte público mejoran la calidad de sus servicios, mejorará también la imagen de este modo de transporte, así como el número de pasajeros, antes que de la pandemia COVID-19, un el proyecto denominado como transurbano, las unidades de color azul, empezaron en la búsqueda de brindar un mejor servicio que las antiguas unidades de color rojo, el cual el objetivo era que desaparecieran pero actualmente ese proyecto no ha progresado debido a la falta de apoyo por parte del Estado, se aprobando la tarifa o brindando el subsidio al transporte, ya que todas las medidas descritas exigen gastos para la recopilación y el análisis de datos, así como para el estudio del Estado actual de las unidades y para el proceso de planificación, los costos del equipamiento dependen de la medida y del alcance de la implantación, inversiones para la adquisición nuevos vehículos, que se adaptarían para prestar un servicio más digno.



Sin embargo, entre los cambios que se suscitaron posteriormente a covid 19, la utilización de las unidades fue prohibida por disposiciones presidenciales, pero se reactivó debido a la necesidad de la población de tener acceso al transporte público, pero aun así el principal componente fue la preocupación por los posibles contagios, de covid 19.

“Pasaron meses de estar estacionados en parqueos, el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSPAS) permitió que en julio de 2020 los buses extraurbanos de rutas cortas y largas, así como el transmetro y transurbano empezaran a funcionar condicionando medidas sanitarias. Las autoridades convocaron a los medios de comunicación para mostrar la implementación de los protocolos de bioseguridad”.⁹⁹

“Los llamados buses rojos no se le ha permitido operar porque se determinó que les resulta imposible cumplir con las medidas sanitarias para evitar el contagio del virus. Además, porque querían aumentar de Q1 del precio del pasaje. Esto no fue permitido por la Municipalidad de la Ciudad de Guatemala”.¹⁰⁰

“Lo ideal es que los transmetros tengan el 25 por ciento de la ocupación si se pretende cumplir con el metro y medio de distancia. Ellos (SIP) dijeron que también implementarán nuevas medidas para mejorar el distanciamiento, pero no hay una fecha clara”, señaló el funcionario de la PDH.

Al consultar a la Municipalidad de Guatemala sobre este tema la respuesta del departamento de comunicación fue: El sistema Transmetro luego de entregar y ser aprobados sus protocolos de funcionamiento por el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, comenzó sus ensayos el 5 de junio del año 2020. Continuamente fue activando sus líneas, cumpliendo con los protocolos, distanciamiento social, uso de mascarilla, aforo del 50 por ciento, toma de temperatura y aplicación de gel al ingreso.

El pasaje autorizado en los transurbano es de Q1.10, pero de momento es permitido que el cobro sea de Q5 y entre los protocolos que debe cumplir se verifica que lleven tarjeta

⁹⁹ <https://www.no-ficcion.com/project/transporte-en-pandemia-guatemala> (20 de mayo de 2021)

¹⁰⁰ *Ibid.*



de operaciones, seguro vigente, registro de pilotos, y que las unidades no sean sobrecargadas”¹⁰¹.

“La doctora Zulma Calderón de la Defensoría de la Salud de la PDH, la pandemia vino a demostrar que Guatemala es un estado fallido en todos los sistemas, incluido el transporte. Criticó que durante el funcionamiento de la Comisión Presidencial de Atención a la Emergencia COVID-19 (COPRECOVID que finalizó el 31 de diciembre de 2020) no haya hecho un estudio epidemiológico sobre el uso de los buses públicos”.

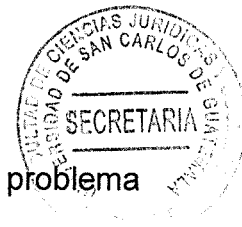
4.1 Propuesta para la actualización del cálculo de la tarifa del servicio de transporte

Modificar los servicios de transporte de una ciudad normalmente suscita gran cantidad de debates entre diferentes grupos, es uno de los temas más difíciles de gestionar en una ciudad, y más Guatemala. Un indicador de esta complejidad es el hecho de que el transporte a diferencia de todos los demás componentes de la ciudad, no mejora, sino que se empeora.

El problema radica en la deficiente calidad del servicio de transporte público actual haciéndolo disfuncional por la baja inversión que se realiza en este sector, el problema es que la tarifa actual no alcanza para mejorar el servicio. La Municipalidad rechaza cualquier incremento y el gobierno da largas a nuevos subsidios, por lo que no se pueden realizar cambios estructurales.

Como se estableció esto transgrede el principio constitucional de seguridad pública, debido a que es una necesidad de muchos capitalinos, que soportan un servicio deficiente, con unidades que desde hace muchos años debieron de salir de circulación, siendo remplazados por unidades que brinden un mejor servicio.

¹⁰¹ <https://www.no-ficcion.com/project/transporte-en-pandemia-guatemala> (20 de mayo de 2021)



“En su oportunidad el ex alcalde Fritz Garcia Gallont, argumento “ que el problema fundamental de mejorar el servicio radicaba en la tarifa, enfatizando un aumento para un mejor servicio.”¹⁰²

Desde el año de mil novecientos noventa y ocho¹⁰³ el precio del pasaje es inalterablemente de un Quetzal con diez centavos (Q.1.10), según la campaña del mencionado alcalde se estima que se hubiera logrado más.

El servicio del transporte urbano se ha logrado mantener en la tarifa debido a la base del subsidio; sin embargo, al no pagarse lo lógico sería pensar en la aprobación de una tarifa mayor, debido al impacto petrolero y demás aspectos a considerar que se desarrollaran más adelante.

La experiencia ha demostrado que mantener la tarifa actual no es una solución de fondo, es únicamente una medida oportunista para menguar el descontento ciudadano, sobre la realidad socio económica que se vive en Guatemala, sin pensar en lo que realmente importa que se preste un servicio de calidad, que generaría un bienestar a la población que exige que se cuente con un medio de transporte moderno, y adecuado, y esto solamente se lograría por medio de la correcta financiación a proyectos de modernización por medio de la actualización de la tarifa o con subsidio al transporte público.

4.2 Propuesta para la actualización de subsidio

“En el presupuesto de dos mil diecisiete, se estableció un subsidio de cinco millones de quetzales para el transporte urbano, el cual no fue entregado a los transportistas, por lo que los empresarios, solicitaron a la Comisión de Trabajo del Congreso que mediará con las autoridades de Gobierno para que ese dinero no se pague y se permitiera liberar el costo del pasaje, aparte de tener una deuda de años anteriores de subsidio que no les fue entregado a pesar de estar en el presupuestado, y tomando en cuenta que en el

¹⁰² Andrade Morales, Nancy Estefanía. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte.** Pág. 52.

¹⁰³ *Ibid.*



presupuesto se contempló un aporte de ciento cincuenta millones de quetzales para el servicio que presta la Municipalidad de Guatemala a través del Transmetro. Contrario a lo que ocurrió con el subsidio al transporte urbano, al que se estableció un recorte de treinta millones de quetzales, los recursos para el Transmetro se mantuvieron igual al dos mil dieciséis”.¹⁰⁴

La solicitud se hizo en una mesa de diálogo entre las autoridades del Ministerio de Comunicaciones y de la municipalidad capitalina con la Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos (Aeau), “donde se buscaba una salida para la entrega del subsidio, de treinta y cinco millones de quetzales, asignado para el dos mil dieciséis”.¹⁰⁵

En años anteriores, los recursos asignados en el Presupuesto para el subsidio eran superiores a veinte millones de quetzales y se establecía la institución a la que le serían entregados; sin embargo, actualmente ya no es así.

“Sergio Vásquez, vocero de la Aeau, aseguró que buscan eliminar el subsidio porque cada año disminuye, y proponen que se entreguen los recursos al usuario y liberar el precio; es decir, incrementar el pasaje, lo conveniente es una regulación a la tarifa que permita desarrollarnos como empresa privada, lo que dará la capacidad para prestar un mejor servicio, incrementar las unidades, implementar un sistema prepago y mejorar la seguridad”, expresó.”¹⁰⁶

Respecto a lo anterior, se puede establecer que la crisis que enfrenta actualmente el transporte público, es de tipo financiero, porque no existe subsidio al transporte, y según lo analizado una solución sería la aprobación de una tarifa mayor a la que actualmente se encuentra vigente que es Q.1.10, con lo que se tendrían recursos para mejorar las unidades, porque hay que tomar en cuenta que no afecta solamente a los empresarios, sino que directamente a los usuarios de transporte, que tienen derecho de recibir un mejor

¹⁰⁴ Andrade Morales, Nancy Estefanía. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte.** Pág. 52.

¹⁰⁵ **Ibid.**

¹⁰⁶ Andrade Morales, Nancy Estefanía. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte.** Pág. 52.



servicio, que es lo que realmente importa que se le vulneran sus derechos en ese sentido día a día.

4.2.1 Componentes de costo de operación

En relación a los costos de operación de las unidades que prestan el servicio de transporte urbano hay que tomar en cuenta distintos factores, que van sumando costos que pueden ser fijos o variables.

En cuanto a los costos de naturaleza fija, se pueden mencionar:

- Costo de administración.
- Costo de alquiler del terreno para el parqueo de las unidades.
- El salario de los conductores de las unidades.

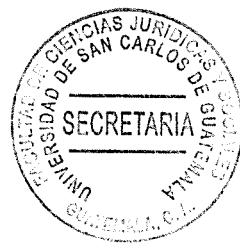
En relación a los costos variables los componen entre otros:

- El consumo de combustible.
- El mantenimiento de las unidades.

En otras palabras, el costo de operación de las unidades de transporte se compone por el conjunto que se encuentra representado por los equipos, combustibles, mantenimiento, salario de conductores, y toda la infraestructura física, administrativa y operacional que se necesita para que se encuentren operando las unidades de transporte y el ultimo elemento es el pasajero que es quien paga los costos.

En cuanto al mantenimiento de las unidades debe tomarse en cuenta varios aspectos que vale la pena resaltar, en cuanto a los costos hay que sumar los de tipo preventivo y el mantenimiento correctivo que son totalmente diferentes pero necesarios.

El mantenimiento preventivo, se conforma por el conjunto de servicios y repuestos que deben de ser cambiados o reparados con la finalidad de que la unidad pueda continuar prestando servicio, entre los cuales se puede mencionar:



- aceites
- lubricantes
- verificación de frenos y caja
- los neumáticos
- pintura
- lavado
- combustible diario
- salario de conductores

Las unidades además requieren mantenimiento de tipo correctivo, que requiere tomar en cuenta diversos aspectos como:

- gastos de reparación
- repuestos
- pérdidas por los días no laborados

En relación con los costos no se ha mencionado otros gastos de salarios, debido a que los conductores no son los únicos que laboran para que el servicio de transporte público pueda operar tales como:

- ayudantes
- contadores
- supervisores
- secretarias



“Desde el año de 1993 los empresarios transportistas formalizaron un convenio con la Municipalidad de la ciudad capital para determinar los ajustes tarifarios en función de variables económicas, de lo cual no se ha aprobado un aumento”.¹⁰⁷

Como indicó en cuanto a el cálculo de costos de operación de las unidades de servicio de transporte se hace sumando el costo fijo más el costo variable y sumándole el costo por el pago de intereses. La fórmula para ajustar el costo en términos económicos, se divide en el costo fijo en sus componentes y costo variable separa el costo de diesel.

Un factor por considerar en cuanto a los costos de operación es utilizarlos tomando en cuenta tanto los costos fijos como aquellos de materia variable que afectan por un factor de cambio respecto al precio base y así determinar el nuevo costo de operación, y así determinar un nuevo costo de operación, a este se le agrega lo correspondiente a imprevistos y utilidades como porcentaje del costo de operación, obteniendo de esta manera el costo total.

Como referencia se toman los costos de la forma siguiente:

- Componente precio del diesel.
- Componente precio salario de los pilotos.
- Componente administrativo.
- Componente precio impuestos.

En la prestación de servicio de transporte colectivo en Guatemala, se encuentra autorizado, una tarifa convencional de Q 0.75 y para el servicio preferencial Q1.00 y con unidades nuevas Q1.10; en los horarios diurno y nocturno, en relación con lo anterior desde hace muchos años se cobra una tarifa de Q1.00. Sin embargo, se hace necesario la liberación de tarifas de al menos Q2.00, Q3.00 y Q5.00 dependiendo las horas a circular.

¹⁰⁷ Andrade Morales, Nancy Estefanía. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte.** Pág. 50.



A efecto de determinar la tarifa del servicio de transporte urbano del Municipio de Guatemala, la Municipalidad de Guatemala a través del Concejo Municipal emitió una resolución de concesión de ruta de transporte urbano por autobuses en donde en el inciso "Q" regula la tarifa y el procedimiento para el ajuste de la tarifa e indica que se utilizará el siguiente procedimiento:

$$R = (C-1) E$$

Para explicar los valores anteriores:

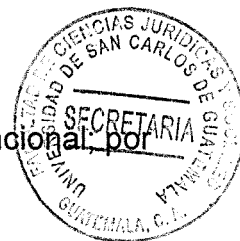
- "R" es el valor que se le asigna al valor del reajuste
- "E" es el monto de la tarifa sujeta a modificar
- "C" es el factor de reajuste de cada renglón que se calculará de acuerdo a la siguiente formula:

$$C = K_p - i K_e \times l_e / l_p$$

Cada uno de ellos significa:

- "Kp" es el coeficiente de ponderación que representa los gastos fijos de los autobuses. Gastos administrativos.
- "Ke" es el coeficiente de ponderación de cada elemento que integra los costos de operación de los empresarios.
- "le" es el índice de precios del período objeto de reajuste.
- "lp" es el índice anterior o posterior al índice de precios le.

El objetivo con lo anterior es hacer notar que son muchos los factores a considerar en cuanto a la tarifa, que es imposible que se mantenga la misma cifra, desde hace tantos años sin considerar los incrementos a los costos de operación, que al menos debería de ser del doble, ya que solo abarca lo necesario para el pago del piloto y el combustible así como gastos imprevistos y algunos como compra de llantas, hay que tomar en cuenta que desde el año de mil novecientos noventa y ocho el precio del pasaje es inalterablemente



de un quetzal con diez centavos (Q.1.10) para el servicio preferencial y convencional por lo que la tarifa actual no alcanza para mejorar el servicio.

La Municipalidad rechaza cualquier incremento y el gobierno da largas a nuevos subsidios. Por lo que no se pueden generar los cambios estructurales necesarios para garantizar la correcta prestación del servicio de transporte público, que cumpla con el principio de seguridad publica establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala.

El Consejo Municipal mediante acuerdo de fecha diciembre de mil novecientos noventa y seis, emitió el reglamento de servicio de transporte colectivo urbano, en el que se establece en el Artículo 2 "Se fija la tarifa para el servicio de transporte colectivo por autobuses y microbuses así: servicio normal Q.0.75 incluyendo el IVA; preferencial Q.1.00 incluyendo impuesto al valor Agregado IVA por pasaje"

"El Consejo Municipal además de emitir los acuerdos también emite las resoluciones para la concesión de rutas de transporte urbano, ya que como autoridad máxima que representa de la Municipalidad de Guatemala, conoce y tiene competencia sobre los distintos casos que se le presentan; pese a que algunos casos no son de competencia, siempre los conoce y resuelve; lo que da lugar a que conozca y resuelva sobre el tema de las tarifas del transporte urbano."¹⁰⁸

El servicio de transporte colectivo ha logrado mantener la tarifa debido a la base del subsidio, que al no pagarse debe de aumentarse, debido a los factores que se mencionaron, y del impacto petrolero.

Actualmente los transportistas buscan soluciones que ayuden a mejorar las condiciones de prestación del servicio, por medio iniciativas que conlleven contrarrestar los efectos de la violencia, como medida conjunta a la aprobación de una tarifa actualizada, se estima necesario la modernización por medio de sistemas prepago, que evitaría el cobro en efectivo el cual ha tenido ya varias repercusiones como muertes de conductores, usuarios

¹⁰⁸ Andrade Morales, Nancy Estefanía. **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte.** Pág. 53.



y en algunos casos los mismos transportistas, que recae directamente en los puntos que motivan el presente estudio, que vulnera lo establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala, la garantía de seguridad pública.

Es por ello que parte de la solución a la problemática del transporte colectivo en Guatemala, es la implementación del sistema de cobro electrónico, denominado Sistema Prepago, el cual ha demostrado ser eficiente en la erradicación del fenómeno de violencia.

La problemática que genera el tema de la adopción de un sistema prepago es el financiamiento debido a que es necesaria la renovación de las unidades de autobuses que cumplan con las características de tipo urbano, lo que beneficiaría no solo en los actuales costos de operación, así mismo la movilización de los pasajeros, que necesitan contar con un servicio mas eficiente, cómodo, seguro y moderno, que evite que las personas que diariamente asisten a sus actividades diarias, obtengan un servicio digno.

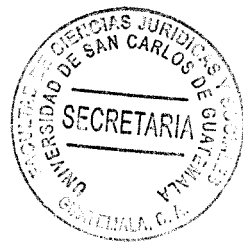
Es por ello que se presenta un modelo de negocio en el cual se establecen algunos elementos de planificación, técnicos y financieros, para evaluar la implementación y el desarrollo de la modernización de los elementos antes mencionados.

En cuanto a los requerimientos debe atenderse en base a:

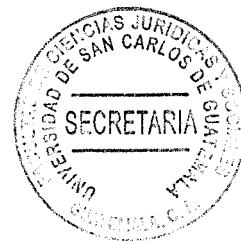
- Durabilidad y Resistencia
- Economía
- Stock de repuestos
- Presentación
- Seguridad
- Comodidad.

Para el mejoramiento del sistema de transporte en Guatemala, que cumpliría con la garantía de seguridad pública se necesita entre otros:

- Renovar las unidades, las actuales son viejas, obsoletas y peligrosas
- Algunas de las cualidades que deberán tener son mayor capacidad



- Unidades amigables con el ambiente
- Los asientos que necesitan ser más cómodos
- Acceso para discapacitados
- Cámaras de seguridad
- Agentes privados de seguridad
- Sistema eficiente de ventilación
- Implementación de sistema de red wi-fi
- Aire Acondicionado
- Rampa para Minusválidos
- Cámara de Retrocesos
- Cámaras de Seguridad Internas
- GPS
- Iluminación interior y exterior
- Neumáticos 100% Nuevos
- Timbre
- Puerta delantera y Trasera de aire electrónicas
- Sistema de Aire Acondicionado
- Botón de Pánico
- Radio de Control de Monitoreo
- Sistema de recaudo electrónico "sistema prepago"
- Diseño Confortable y de Seguridad para el Usuario
- Sistemas de gestión de flotas
- Molinetes de control de pasajeros y equipos especiales necesarios únicamente destinados para la implementación de los buses, las estaciones y los patios para el sistema de prepago
- Cajeros automáticos especiales para al sistema prepago
- Sistemas de control de pasajeros
- Centros de atención al cliente, para el sistema de prepago.

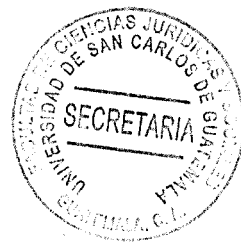


CONCLUSIÓN DISCURSIVA

El transporte público es un servicio, que se presta por entidades privadas, conformadas por transportistas que conforman empresas que se encuentran autorizadas por el Estado y directamente por la Municipalidad de Guatemala, para operar, con el objetivo de prestar un servicio que consiste en el traslado de personas por las rutas que se encuentran a lo largo de la ciudad, la problemática relacionada con el transporte es un tema de actualidad y fundamental, para el correcto desenvolvimiento de las actividades diarias de los habitantes que se sirven de utilizarlo, vulnerándoseles garantías constitucionales como el principio de seguridad pública, porque el servicio es deficiente, por lo que debe de establecerse las causas, efectos, y posibles soluciones para la protección de los usuarios de transporte público, que dé como resultado que se cumpla lo establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala.

En Guatemala, se ha utilizado el subsidio al transporte, aunque es un método controvertido y de solución no definitiva para la sostenibilidad de las unidades que prestan el servicio de transporte público, evita que se cobre una tarifa mayor, con el propósito de apoyar la economía nacional, pero actualmente no se encuentra vigente y no se aprueba una tarifa actualizada como medio sostenible y de apoyo a este sector tan fundamental.

Actualmente el transporte público, necesita la financiación por parte del Estado, para cumplir con sus fines, y lograr la prestación de un servicio digno que se obtendría por medio de la aprobación de una tarifa diferente a la que se encuentra actualmente vigente de Q1.10, La experiencia ha demostrado que mantener la tarifa actual no es una solución de fondo, es únicamente una medida oportunista para menguar el descontento ciudadano, sobre la realidad socio económica que se vive en Guatemala, sin pensar en lo que realmente importa que se preste un servicio de calidad.



BIBLIOGRAFÍA

- ANDRADE MORALES, Nancy Estefanía, **La creación de una superintendencia en materia de transporte urbano de pasajeros para garantizar al usuario un mejor sistema de transporte**. Trabajo de titulación para obtener el grado académico de Licenciado en ciencias Jurídicas y sociales. Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de ciencias jurídicas y sociales, 2006.
- CASTILLO GONZÁLEZ, Jorge Mario, **comentarios, explicaciones, interpretación jurídica, documentos de apoyo, opiniones y sentencias de la corte de constitucionalidad**. Guatemala: 9ª. Ed.; Guatemala: (s.e). 2011.
- EL IMPARCIAL, **Prolongación de línea de buses que se solicita**, 1938.
- GRAMAJO, Jessica. **Incierto destino del subsidio al transporte en la capital**. <http://www.prensalibre.com/guatemala/politica/incierto-destino-del-subsidio-al-transporte>, Guatemala, 2000.
- HERNÁNDEZ, GONZALO. **Cuantiosas aportaciones**. Rabinal, Baja Verapaz, 1988.
- LÓPEZ ESTRADA, Clara Luz. **Importancia del cumplimiento del principio de Justicia en el Constitucionalismo Guatemalteco**. Universidad de San Carlos de Guatemala. 2010.
- MORÁN, A. **El transporte colectivo urbano en el área metropolitana: Hacia una solución integral**. Universidad de San Carlos de Guatemala. Informe Final, 2001.
- MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA. **Memoria de labores transporte público urbano**. 2017.
- OROZCO PEREIRA, Alberto. **Derecho Constitucional**. 3ª ed.; Ed. Pereira. 2001.



ORTEGA MANSILLA, Maynor José. **La validez del seguro de responsabilidad civil a favor de terceros y/u ocupantes, en los incidentes viales terrestres de las unidades de transporte extraurbano en el periodo 2005-2010 en Guatemala.**

Trabajo de titulación para obtener el grado académico de Licenciado en ciencias Jurídicas y sociales. Universidad Rafael Landívar. Facultad de ciencias jurídicas y sociales, 2012.

OSSORIO. **Derecho constitucional.** 2ª. Ed.; 1ª r. (s.e), 2006.

PÉREZ DE LÉON, Enrique. **Notas de Derecho Constitucional y Administrativo.** 7ª. ed.; México: Ed. Porrúa S.A, 1996.

PÉREZ PORTO, Julián; MERINO María. **Definición de tarifa** <https://definicion.de/tarifa/>, 2014.

RAMELLA, PABLO A. **Derecho Constitucional.** 4ª. ed. Guatemala: Ed. Magna Terra Editores, 2010.

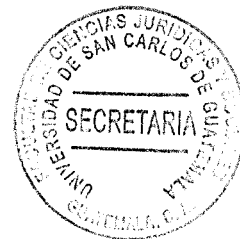
REAL ACADEMIA. **Diccionario de la real academia.** Lengua española. Edición del Tricentenario. 2017.

SAGUES, NESTOR PEDRO. **Elementos de derecho constitucional.** 1ª. ed. Guatemala: Ed. Nisc, 1998.

TENA RAMIREZ, FELIPE. **Derecho Constitucional Mexicano.** 1ª. r. (s.e), 2000.

URRUTIA, Cesar. **Historia de Guatemala.** <https://guatemaladeayer.blogspot.com/2011/09/historia-del-carruaje-en-guatemala.html>. 2011.

VARELA, Edgar. **Derecho Constitucional y sus generalidades.** 3ª ed.; (s.e). 2007.



Legislación:

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

Ley para el fortalecimiento y mejoramiento del transporte Público de Pasajeros.
Decreto 21-2010 del Congreso de la República de Guatemala.

Código Civil. Decreto Ley 106 del Congreso de la República de Guatemala.

Código Penal. Decreto 17-53 del Congreso de la República de Guatemala.

Decreto Legislativo 42-74 del Congreso de la República de Guatemala Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1974.

Decreto Legislativo 72-76 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, 1976.

Decreto Legislativo 56-77 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, 1977.

Decreto Legislativo 27-78 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, 1978.

Decreto Legislativo 65-78 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, 1978.

Decreto Legislativo 42-80 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, 1980.

Decreto Legislativo 56-80 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, 1980.

Decreto Ley 59-82, Por Gobierno De facto General Efraín Ríos Montt, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Vol.1, Guatemala, 1982.



Decreto Ley 110-82, Por Gobierno De facto General Efraín Ríos Montt, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Vol.1, Guatemala, 1982.

Decreto Legislativo 99-85, Por el General Héctor Mejía Victores, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Vol.1, Guatemala, 1985.

Decreto Legislativo 98-87 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, 1987.

Decreto Legislativo 9-88 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1988.

Decreto Legislativo 81-89 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1989.

Decreto Legislativo 8-90 del Congreso de la República de Guatemala, Vol.1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1990.

Decreto Legislativo 33-90 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1990.

Decreto Legislativo 46-90 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1990.

Decreto Legislativo 51-91 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1991.

Decreto Legislativo 59-91 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1991.

Decreto Legislativo 5-92 del Congreso de la República de Guatemala, Vol.1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1992.

Decreto Legislativo 45-92 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1992.

Decreto Legislativo 25-96 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1996.



Decreto Legislativo 106-96 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1,
del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1996.

Decreto Legislativo 10-97 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca
del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1997.

Decreto Legislativo 75-98 del Congreso de la República de Guatemala, Vol. 1, Biblioteca
del Congreso de la República de Guatemala, Guatemala, 1998.

Ley de transporte. Decreto 253 del Congreso de la República de Guatemala.

Ley para el fortalecimiento y mejoramiento del transporte Público de Pasajeros.
Decreto 21-2010 del congreso de la República.

Reglamento de la ley de transporte. Decreto 253 del Congreso de la República de
Guatemala.

Reglamento de Tránsito. Acuerdo Gubernativo número 273-98.

Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de pasajeros por carretera.
Acuerdo Gubernativo 99-2000.

**Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano
de personas.** Acuerdo Gubernativo 265-2001.