

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

**LA VIOLACIÓN CONSTITUCIONAL DEL TRANSMETRO, AL CONSTITUIR
UN MONOPOLIO AL TRANSPORTE URBANO**

MARCO ANTONIO ORELLANA MIRÓN

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2008

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

**LA VIOLACIÓN CONSTITUCIONAL DEL TRANSMETRO, AL CONSTITUIR
UN MONOPOLIO AL TRANSPORTE URBANO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala.

Por

MARCO ANTONIO ORELLANA MIRÓN

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, noviembre de 2008

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

DECANO: Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana
VOCAL I: Lic. César Landelino Franco López
VOCAL II: Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL III: Lic. Erick Rolando Huitz Enríquez
VOCAL IV: Br. Marco Vinicio Villatoro López
VOCAL V: Br. Gabriela María Santizo Mazariegos
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN
TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Lic. José Luis de León Melgar
Vocal: Lic. Jorge Leonel Franco Morán
Secretaria: Licda. Dora Leticia Monroy Hernández

Segunda Fase:

Presidenta: Licda. María Elisa Sandoval
Vocal: Lic. Saulo De León Estrada
Secretario: Lic. Homero López Pérez

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

DEDICATORIA

- A DIOS:** Por darme sabiduría y fortaleza espiritual.
- A MIS PADRES:** Antonio Orellana y Clara Alicia Mirón, por su apoyo y esfuerzo incondicional a lo largo de mi vida.
- A MI HERMANO:** Leonel Orellana, por su amistad y cariño.
- A MI HIJA:** Karla Orellana, a quien quiero mucho, siendo la razón de mi existencia.
- A MI NOVIA:** Nidia Hernández, con amor y cariño.
- A MI SOBRINA:** Marcela Orellana, con mucho cariño.
- A LOS LICENCIADOS:** René Granados, Marvin Castillo, Carlos Castro, Humberto Lemus Pivaral, Wermer Gómez, Ricardo Alvarado y Marco Tulio Castillo Lutín, por sus sabias e invaluable enseñanzas.
- A MIS AMIGOS:** Julieta Mirón, Amanda Donis, Belianis Marroquín, Oscar Cabrera, Alberto Chong, Humberto Fuentes y Karina Gómez, por su agradable e inolvidable compañía.
- A:** La Universidad de San Carlos de Guatemala, en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por su excelencia académica y formación de profesionales de éxito, por conocimientos brindados para poder alcanzar mi meta.

ÍNDICE

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

CAPÍTULO I

1. El transporte en general.....	1
1.1. Relación histórica.....	1
1.2. Definición.....	7
1.3. Análisis doctrinario.....	8

CAPÍTULO II

2. El transporte colectivo.....	11
2.1. Relación histórica.....	11
2.2. Definición.....	12
2.3. Análisis doctrinario.....	13
2.4. Análisis legal.....	14
2.5. Tipos de transporte colectivo.....	17
2.5.1. Metro.....	18
2.5.2. Autos y trolebús.....	18
2.5.3. Paratransporte.....	19
2.5.4. Futuro del transporte colectivo.....	20

CAPÍTULO III

3. Los monopolios.....	23
3.1. Definición.....	23
3.2. Antecedentes históricos.....	24
3.3. Análisis doctrinario.....	28
3.4. Clases de monopolio.....	31
3.4.1. Monopolio de hecho.....	31

	Pág.
3.4.2. Monopolio legal.....	32
3.4.3. El trust.....	33
3.4.4. Los carteles.....	33
3.4.5. Monopolios nacionales.....	34
3.4.6. Fusiones.....	35
3.5. Fines del monopolio.....	36

CAPÍTULO IV

4. El transmetro.....	37
4.1. Portales de transferencia.....	37
4.2. Ventajas.....	38
4.3. El futuro del transmetro.....	40

CAPÍTULO V

5. Estudio comparado del transmetro con transportes similares en Latinoamérica.....	45
5.1. El transmilenio peruano.....	45
5.2. El transmilenio de Bogotá, Colombia.....	45
5.3. Críticas.....	62
5.4. Ventajas.....	63
5.5. Desventajas.....	64
5.6. Balances.....	65
5.7. Futuro del transporte.....	67

CAPÍTULO VI

6. Análisis del monopolio producido por el transmetro y su posible solución.....	71
6.1. El monopolio del transmetro.....	71

	Pág.
6.2. Ventajas.....	79
6.3. Desventajas.....	80
6.4. Posibles soluciones.....	81
CONCLUSIONES.....	83
RECOMENDACIONES.....	85
BIBLIOGRAFÍA.....	87

INTRODUCCIÓN

El transmetro es una empresa que se fundó para dar cobertura a los usuarios del transporte colectivo urbano, regulando las rutas del CENMA (Centro Nacional de Mayoreo), en la zona doce, con destino al trébol (zona 11), veinte calle zona uno y la Municipalidad de Guatemala, zona cuatro.

El recorrido de la calzada Aguilar Batres abarca la zona doce y zona once, la primera de sur a norte y la segunda de norte a sur; de la avenida Bolívar zona ocho, zona tres y zona uno, abarca de sur a norte de norte a sur.

Al momento de comenzar el funcionamiento del transporte colectivo, la Municipalidad de Guatemala ordenó la cancelación de las rutas urbanas que hacían ese recorrido, por lo que solamente el transmetro quedó trabajando, razón por la cual se constituyó en monopolio. El problema se deriva que las personas que se transportan de esos lugares solamente tienen la opción de viajar en el referido transporte, porque no tiene otra opción de viajar por otra línea de transporte urbano.

La solución al problema puede ser que al autorizar otras líneas de buses urbanos que circulen por los lugares donde también circula el transmetro, y en esa forma transparentar el precepto constitucional de prohibir los monopolios.

Se hace necesario que el Estado asuma su papel evitando los monopolios en el transporte urbano, para dar más cobertura al empresario que desee trabajar cualquier línea de transporte colectivo por las mismas rutas que recorre el transmetro, aplicando la prohibición de monopolios contenida en el Artículo 130 de la Constitución Política de la República de Guatemala.

El objetivo general de la investigación es: Demostrar que existe monopolio en el transporte urbano de pasajeros, al funcionar sólo una línea del mismo (transmetro), sin dar participación a más empresarios para que circulen por las mismas rutas que recorre el transmetro.

Los objetivos específicos son: Establecer que debe ampliarse la cobertura en las líneas de transporte de pasajeros, para que haya libre competencia entre otros empresarios del transporte. Demostrar que el transmetro constituye un monopolio por no tener competencia por las rutas que transita, en virtud que las demás rutas fueron canceladas por la Municipalidad de Guatemala.

La presente investigación consta de seis capítulos. El primero trata del transporte en general, su relación histórica y el análisis doctrinario.

El segundo se relaciona con el transporte colectivo, su relación histórica, su definición, análisis doctrinario, análisis legal, tipos de transporte colectivo, metro, autos y trolebús, para transporte futuro del transporte colectivo

El capítulo tres, se refiere a los monopolios, definiéndolos, antecedentes históricos, análisis doctrinario, clases de monopolios, monopolio de hecho, monopolio legal, el trust, los carteles, monopolios nacionales, fusiones, fines del monopolio.

En el cuarto, se estudia el transmetro, portales de transferencia, sus ventajas y su futuro.

En el quinto se hace un estudio comparado del transmetro con otros transportes

similares en Latinoamérica, el transmilenio peruano, el transmilenio de Bogotá, Colombia, críticas, ventajas, desventajas, balances, futuro del transporte.

En el sexto se hace un análisis producido por el monopolio del transmetro y su posible solución, el monopolio del transmetro, ventajas, desventajas, posibles soluciones.

Los métodos utilizados en la investigación fueron: Analítico: Para estudiar por separado cada tema de la investigación, para concluir que es necesaria la autorización de otras rutas urbanas que compitan con el transmetro. Inductivo: Con éste se analizó cada uno de los temas en particular para extraer las conclusiones generales del porqué se debe prohibir el monopolio del transporte urbano de pasajeros. La técnica de investigación utilizada fue la documental.

CAPÍTULO I

1. El transporte en general

1.1. Relación histórica

La civilización no podría existir sin los transportes, verdaderas arterias del organismo social. Se puede dividir en tres etapas el desarrollo del medio de transporte:

- Transporte por tracción animal.
- El periodo de la máquina de vapor.
- El periodo del motor.

El primer medio de transporte fue el mismo hombre, o posiblemente la mujer. Colocaban los objetos sobre los hombros, la cabeza o quizá sobre los brazos; así al principio el hombre primitivo sirvió como bestia de carga.

El transporte se simplificó en los tiempos del hombre prehistórico cuando se procedió a domesticar animales que se utilizaron para labores de carga y tiro.

En Egipto y otros países próximos al Mediterráneo se utilizaban el buey y el asno, mientras que en la India y en la China eran domesticados el búfalo y el carabao. Los mongoles, los tártaros y otras tribus nómadas del Asia Central domesticaron el caballo salvaje, más adecuado a las necesidades de pastores.

Cada pueblo utilizó los animales de la región que mejor podían servir a las necesidades.

El Yak tibetano, por ejemplo, fue domesticado porque resistía a la perfección los crudísimos inviernos de las altiplanicies; de igual modo, el camello y el dromedario sirvieron como bestias de carga a los nómadas del desierto, porque pueden marchar muchos días sin necesidad de alimentos y sin beber agua, porque sus anchas patas no se hunden en la arena móvil. La aparición de los animales de carga no impidió que en algunas civilizaciones se utilizaran esclavos para el transporte de carga y el tiro de vehículos.

Los emperadores romanos eran transportados en andas sostenidas por varios esclavos. En las regiones montañosas chinas, donde los mandarines y los personajes importantes también viajaban en palanquines. Durante el siglo XVIII aún se podía ver en las calles de ciudades europeas o americanas, personas transportadas en sillas de manos conducidas por lacayos.

Miles de años antes de la era cristiana algún genio ignorando que vivía en las márgenes orientales del Mediterráneo inventó la rueda, una de las creaciones importantes de la inteligencia humana. Este artefacto que hoy parece tan simple fue el causante de una verdadera revolución tecnológica y social. Según parece, surgió de los troncos, los leñadores colocaban debajo de los objetos pesados para que se deslizaran con facilidad; alguien descubrió que se podía cortar un par de discos del tronco, sujetarlos a ambos lados del objeto que era necesario transportar y mejorar así el deslizamiento.

El hombre primitivo, ya sea por la carencia de animales y posteriormente por su costo, prefirió en algunas ocasiones el transporte fluvial, siempre y cuando los

ríos no fueran muy peligrosos. Se supone que el primer medio de transporte fluvial fue un simple pedazo de árbol o un tronco de madera, más tarde los troncos fueron perforados para que cupiera un hombre y luego se utilizaron troncos más grandes donde cupieran varios hombres. La invención del remo aceleró y facilitó el transporte acuático; los fenicios, egipcios y griegos construyeron naves propulsadas por dos o más hileras de remos en cada banda.

La invención de la vela, que recoge las corrientes de aire e impulsa al buque sin necesidad de esfuerzo agotador de remeros esclavos representó otro paso más en el progreso del hombre. Durante la Edad Media, siguieron aumentando en tamaño los buques de vela, que recibieron extraordinario impulso durante la época de los grandes descubrimientos geográficos.

En las regiones semidesérticas del continente americano fue muy usada la carreta, la cual era tirada por bueyes o por mulas, este tipo de transporte facilitaba llevar consigo no sólo las pertenencias de personas sino también algunos útiles para el hogar o la construcción de casas. La diligencia, era usada en el servicio postal norteamericano, este tipo de transportación no se usó únicamente en América, sino en toda Europa; durante mucho tiempo fue el medio más rápido de transportar varias personas a la vez a un solo destino.

La gente de oriente se valía de caravanas terrestres para practicar el comercio, los fenicios y los griegos emplearon el transporte marítimo para acercarse a países lejanos como Inglaterra o para circunnavegar el África, aunque de hecho nunca se alejaron de las costas.

Por las grandes carreteras romanas circulaban grupos de vehículos. Estas carreteras fueron tan bien construídas que algunas de ellas aún siguen siendo utilizadas.

El comercio marítimo de Europa, desaparecido al adueñarse los musulmanes del Mediterráneo, recusitó con las Cruzadas, aunque después fue dominado por los piratas turcos. Esta situación perduró hasta que en la batalla de Lepanto las naves de la Santa Liga (Austria, España e Italia) derrotaron a los turcos a principios del siglo XVI.

Paralelamente se desarrolló en Europa la navegación a través de las rutas de la Liga Hansiática.

El descubrimiento de América abrió nuevas rutas al comercio europeo. Pero así como el transporte marítimo se desarrolla a medida que se abrían nuevas fuentes de comercio, el terrestre continuó efectuándose hasta el siglo XVII por la llamada tracción de sangre (el uso de animales para jalar vehículos). La renovación no tuvo lugar sino hasta la introducción del vapor como fuente de potencia. Gracias a él los medios de transporte lograron una mejoría considerable, hasta el punto de que muchos economistas coinciden al afirmar que la llamada revolución industrial tuvo uno de sus principales estímulos en los nuevos vehículos nacidos en esa época.

Un medio de transporte personal, ya de los tiempos modernos, ha sido la bicicleta, este vehículo se utiliza tanto en deportes como para el traslado de muchas personas de escasos recursos económicos; en algunos países es el medio de transporte ideal para la mayoría de la población, por ejemplo la China.

Desde que James Watt inventó la maquina de vapor en 1765, se trató de aplicar este invento a algún medio de transporte. Fulton y sus seguidores la instalaron en buques especiales. A principios del siglo XIX, se aplicó la máquina de vapor a unos artefactos metálicos que avanzaban sobre rieles. Había nacido el ferrocarril. Esta es la forma más económica de transporte por tierra.

En el año 1829 apareció en Gran Bretaña una máquina pequeña, que pesaba sólo cuatro toneladas y marchaba a solo quince kilómetros por hora. En la actualidad hay locomotoras de vapor, diesel y eléctricas, pesan más de quinientas toneladas y desarrollan velocidades de más de ciento cincuenta kilómetros por hora.

Mitos y leyendas ponen de manifiesto el deseo del hombre de poder surcar los aires. Hacia el año 1500, Leonardo da Vinci, esbozó algunas máquinas aéreas; pero transcurrieron casi tres siglos antes de que los hermanos Montgolfier elevaran el globo aerostático en los alrededores de París. Durante todo el siglo pasado muchos inventores trataron de crear aparatos voladores más pesados que el aire. De nuevo la Revolución Industrial habría de aportar la solución: un brasileño genial, Alberto Santos Dumont, colocó un motor de combustión interna en un globo y logró dirigirlo contra el viento en todas direcciones, en 1901.

El dirigible, que el conde Fernando Von Zeppelin habría de transformar en un gigantesco trasatlántico del espacio. El dirigible Graf Zeppelin, logró dar la vuelta al mundo en veintitrés días y cuatro horas.

Utilizando los experimentos de otros, los hermanos Orville y Wilburg Wriqth lograron construir un aeroplano con motor en el que Orville hizo un vuelo de treinta y cinco metros, en 1903.

La aviación internacional siguió desarrollando nuevos medios a partir de la Segunda Guerra Mundial, con inventos alemanes se pudo desarrollar el motor de propulsión a chorro. Estos motores de turbina son los más rápidos que se han aplicado en la aviación comercial. También en el período de 1940 a 1945 los alemanes experimentaron un nuevo tipo de naves, las V-1 y V-2. Dicho invento usando ya no la gasolina sino oxígeno líquido, y posteriormente otros compuestos químicos, han hecho posible colocar el primer hombre en la luna, y tener laboratorios volando alrededor de la tierra.

En los últimos años, se ha perfeccionado el submarino atómico que logra descender a profundidades nunca antes soñadas, y efectuando viajes con duración de varios meses sin necesidad de cargar combustible.

Otro invento maravilloso son los helicópteros, que pueden descender verticalmente y volar horizontalmente, con enormes cargas o a grandes distancias.

El automóvil, es un medio de transporte que está al alcance de casi todo el mundo. Uno de los primeros vehículos automotores fue el ideado por el francés Cugnot, en 1769, era impulsado por vapor, pero Alemania por medio de Daimler y Benz, experimentaban un motor de explosión. Por un tiempo sufrió la competencia de los vehículos eléctricos, pero debido al corto radio de acción que permitían los acumuladores, los relegó al olvido, entre tanto el motor de gasolina se perfeccionaba. Desde entonces, el progreso fue continuó,

destacándose el famoso industrial norteamericano Henry Ford al producir en serie y en gran cantidad un vehículo práctico y de precio moderado, fue un éxito.

En la actualidad en sus diversas formas (automóviles, camiones, ómnibus, tractor, motocicleta, etc.) el automotor influye en casi todas las actividades.

1.2. Definición

En términos generales “Transporte es, traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares”¹.

El transporte es un aspecto fundamental del comercio. Por su naturaleza aparece como un contrato bilateral y consensual.

Según su objeto, puede ser de personas o de cosas, por el medio en que se desarrolla se distingue en terrestre, marítimo, fluvial y aéreo. Todos ellos están sujetos a reglamentaciones administrativas.

El transporte ha ejercido una influencia decisiva en el desarrollo de la economía de los pueblos.

¹ Cabanellas, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Pág. 500.

1.3. Análisis doctrinario

La persona o entidad que se consagra al transporte tiene la obligación de emplear la responsabilidad y medios practicados por personas exactas en el cumplimiento de sus deberes en casos semejantes, para que los efectos o artículos no se deterioren; haciendo a tal fin, por cuenta de quien pertenecieren, los actos necesarios; y son responsable ante las partes, no obstante convención en contrario, por las pérdidas o daños resultantes de malversación u omisión suya, o de sus factores, dependiente y otros agentes cualesquiera.

El transporte de carga que, por naturaleza, inevitablemente rebase los límites especificados deberá realizarse mediante autorizaciones especiales emitidas por la autoridad respectiva, quién determinará las condiciones en que deba efectuarse.

La carga transportada en un vehículo, así como los accesorios que se utilicen para su acondicionamiento o protección, deben estar dispuestos, y si fuera necesario, sujetos, de tal forma que no puedan:

- Sobrepasar el peso bruto autorizado.
- Arrastrar, dejar caer parcial o totalmente, o desplazarse de manera peligrosa.
- Comprometer la estabilidad del vehículo o la visibilidad del conductor.
- Producir ruido, polvo u otras molestias que puedan ser evitadas.

- Cuidar aunque parcialmente, los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosas, las placas o distintivos reglamentarios a los retrovisores laterales.

El transporte de cargas molestas, nocivas, insalubres o peligrosas se hará en vehículos especialmente habilitados para el efecto, tomando las precauciones necesarias y atendiendo a las normas específicas que regulan la materia.

Las cargas indivisibles tales como muebles, tubos, vigas y otros similares en que planta sobrepasen las dimensiones del vehículo, pueden transportarse en este, siempre que cumplan con lo establecido en el Acuerdo Gubernativo Número mil ochenta cuatro guión noventa y dos (No. 1084.92) del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras públicas y, además, con lo siguiente:

- A lo largo no sobresalga más de 2.00 metros al frente y 3.00 metros atrás en vehículos de la longitud mayor de 5.00 metros; o por cada extremo anterior y posterior no sobrepase el tercio de la longitud del vehículo, si ésta es menor a 5.00 metros.
- A lo ancho no sobresalga más de 0.40 metros de cada lado.

En estos casos, se deberán adoptar todas las precauciones convenientes para evitar daños o peligros a los demás usuarios de la vía pública.

La carga que sobresale, tanto a lo ancho como a lo largo, deberá ir señalizada para prevenir algún percance.

Durante el día se señalizará cada parte sobresaliente con una bandera roja de dimensiones iguales o superiores a 40 por 40 centímetros. Todo lo relacionado

con colores, materiales y demás estándares de estas señales, será determinado por el Manual de Especificaciones Técnicas y de Equipo que publicará el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

CAPÍTULO II

2. El transporte colectivo

2.1. Relación histórica

George Shillibeer, un emprendedor fabricante de carrozas, estableció un servicio en Londres. El siguiente servicio regular se inauguró en 1831 en la ciudad de Nueva York y recorría la calle Broadway.

“Con la Revolución Industrial y el consiguiente crecimiento de las ciudades, se hizo cada vez más necesario un sistema de circulación urbano para transportar a la población al trabajo, a los acontecimientos sociales, culturales y deportivos, y para desplazamientos para hacer compras, ir al médico o de cualquier otro tipo. El primer servicio de transporte rápido subterráneo, conocido como metro, apócope de metropolitano, o ferrocarril urbano, se inauguró en la ciudad de Nueva York en 1904”².

Cuando comenzó a utilizarse el automóvil privado en las dos primeras décadas del siglo XX, muchas compañías de ferrocarril urbano quebraron. En la década de 1930 se hizo un esfuerzo para su revitalización. La mayoría de las ciudades pronto utilizaron el autobús propulsado por diesel, porque permitía una flexibilidad y libertad a la hora de seleccionar la ruta de la línea de transporte que con el cable aéreo necesario para tranvías y trolebuses no se podía obtener.

² Microsoft Corporation. **Diccionario encarta 2007.**

El transporte público desempeña una función crítica en muchas grandes áreas metropolitanas, donde más del 50% de los trabajadores dependen de él para desplazarse hacia y desde su lugar de trabajo.

2.2. Definición

Transporte público, también denominado transporte de masas, es el servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros al que se accede mediante el pago de una tarifa fijada y que se lleva a cabo con servicios regulares establecidos en rutas señaladas, horarios establecidos y paradas específicas.

Muchas ciudades de tamaño medio cuentan con sistemas de transporte rápido ferroviario. Por otro lado, las grandes ciudades, y por supuesto muchas pequeñas, disponen de autobuses o camiones, guaguas, colectivos, según las diferentes denominaciones para cubrir este servicio, además de transporte ferroviario ya sea subterráneo o de superficie.

El contrato de transporte de carga y colectivo puede interpretarse: “Como contrato, es aquel por el cual una de las partes (el porteador o acarreador) se obliga, a cambio de un precio (porte) por el servicio, a conducir a una persona (pasajero o viajero o a llevar una cosa a un lugar determinado por la otra (el remitente o cargador cuando de mercaderías u objetos se trata), sea ésta con destino a ella misma o para un tercero (destinatario). Debe agregarse, aun cuando sea carácter poco destacado en la exposición de este contrato, que necesariamente (cuando no es personal) recae sobre cosas muebles por naturaleza o por circunstancial situación, como en ciertos traslados audaces de

edificios, donde el cambio de lugar integra parcialmente una compleja relación de empresas”³.

Por su parte, transporte terrestre es la conducción de personas o mercaderías de un punto a otro por vías terrestres, entendiendo por ellas negativamente, las que no son marítimas ni fluviales ni aéreas. El transporte lo puede efectuar una persona, un animal o un vehículo, o combinados todos ellos, como en el antiguo de carros o carretas.

En tal virtud, el transporte terrestre es el que se realiza por tierra de un lugar a otro, llevando como carga personas o cosas muebles en vehículo destinado para tal acción.

Por su parte, transporte colectivo es el medio correspondiente para transportar a grupos de personas de un lugar a otro, éste puede ser marítimo, terrestre o aéreo.

Por lo tanto, transporte es el sistema, método y recurso utilizado para trasladar personas o mercancías de un lugar a otro.

2.3. Análisis doctrinario

Por el objeto de transporte, la diferencia fundamental en esta contratación es la del transporte de personas, que reciben el nombre de viajeros o pasajeros, y el transporte de cosas, que se denominan mercancías, mercadería o efectos. A esta última especie se asimila el transporte de animales, ya sea por sus medios o en vehículos o instalaciones adecuadas.

³ **Ibid.**

Por la regulación, se diferencia el transporte pesado del colectivo, porque el colectivo está regido por las normas civiles, y el transporte pesado o de carga por normas mercantiles, es predominante sin duda, encuadrarlo en los códigos de comercio.

2.4. Análisis legal

El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de plazas autorizadas en la tarjeta de circulación, sin que, en ningún caso, pueda sobrepasarse, entre viajeros y equipaje, el peso bruto autorizado. Para efectos de cómputo, los menores de dos años no se contarán si no ocupan plaza y los menores de 12 años se contarán como media plaza, siempre y cuando no sobrepasen la mitad del número total de ocupantes.

Queda prohibido circular con menores de 12 años de edad en los asientos delanteros del vehículo salvo que utilicen asientos de seguridad para menores u otros dispositivos concebidos específicamente para ello y debidamente autorizados o que no existan asientos posteriores. En este último caso, bajo ninguna circunstancia utilizarán cinturones de seguridad.

Está prohibido transportar personas en emplazamientos distintos a los destinados y acondicionados para ello en el vehículo. No obstante, en los vehículos de transporte de mercancías o cosa podrán viajar personas en el lugar reservado a la carga si se circula en una velocidad igual o inferior a 50 kilómetros por hora. Sin embargo, pueden haber vías con límites de velocidad mínima mayor a esta velocidad; en estas vías los vehículos con pasajeros en los lugares descritos anteriormente, no podrán circular.

Los vehículos que transporten tanto carga como pasajeros en un mismo habitáculo, deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten, de manera que no estorbe a los ocupantes ni pueda dañarlos en caso de ser proyectada.

Las bicicletas, motobicicletas y motocicletas no podrán ser ocupados por más de una persona cuando hayan sido construidos para una sola. En ningún caso podrá situarse a otro viajero en el lugar intermedio entre la persona que conduce y el manubrio.

Asimismo, se prohíbe circular en motocicleta cuando el acompañante no vaya sentado a horcajadas ni apoye los pies en los reposapiés laterales. No se permite el llevar a niños menores de seis años en cualquier tipo de motocicleta.

En ningún caso la longitud anchura y altura de los vehículos y su carga excederá lo establecido en el Acuerdo Gubernativo Número Mil ochenta y cuatro guión noventa y dos (No. 1084-92) del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas.

El conductor de un vehículo de transporte colectivo, tanto urbano como extraurbano, deberá conducir y efectuar las paradas y arrancadas sin sacudidas ni marcha; el conductor, y en su caso, el ayudante o encargado, tanto durante la marcha como en las paradas, velarán por las seguridad de los viajeros.

Queda terminantemente prohibido transportar a más personas en un vehículos de transporte colectivo que en lo consignado en los documentos del mismo, tanto en plazas sentadas y en las paradas, si estas últimas estuvieron autorizadas.

También es 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.

Los agentes están obligados a detener e inmovilizar los vehículos que circulen de la manera descrita y, sin perjuicio de las multas acreedoras, los dejarán circular hasta las condiciones de números de pasajeros estén acordes a las normas establecidas.

Los vehículos del servicio colectivo de transporte de personas están obligados a exhibir, en los lugares definitivos por el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, la identificación vigente del conductor y el número de teléfono para reclamos. Los datos y características que tendrá la tarjeta serán definidos por la autoridad competente.

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.

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 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 el 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 de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

En las paradas de transporte público, tanto urbanas como extraurbanas, que tengan mucho movimiento y donde se concentren varias unidades a la vez, tendrá la prioridad de parar aquella que llegue antes de las demás, debiendo estas últimas esperar paciente y obligadamente su turno, sin cargar ni descargar pasaje, aunque fuere solicitado, hasta llegar a la misma.

Se prohíbe terminantemente rebasar a unidades que están efectuando su parada para parar justo adelante de éstas, máxime si la unidad no quedare paralela a la acera. Asimismo se prohíbe parar, para cargar y descargar pasaje, en doble, triple o más filas.

Los vehículos de alquiler (taxis) pueden parar en cualquier lugar para cargar o descargar pasaje, siempre y cuando tomen las precauciones debidas, cumplan con las normas y señales establecidas y la actividad de ascenso o descenso se desarrolle en un tiempo menor a dos minutos si el taxi no se encuentra en un espacio de estacionamiento permitido.

2.5. Tipos de transporte colectivo

El transporte público se puede clasificar según determinadas características diferenciadoras: independencia de paso, control de conducción, forma de propulsión y tipo de servicio que proporciona.

2.5.1. Metro

El transporte rápido de tecnología ferroviaria (metro o subterráneo) utiliza trenes de pasajeros que van por raíles (rieles) a velocidades altas y funcionan en túneles, en estructuras elevadas, o en carriles de uso exclusivo que están separados para evitar la interferencia con el tráfico. Utiliza trenes de alto rendimiento que alcanzan velocidades de 120 a 130 km/h y puede transportar hasta 40.000 pasajeros a la hora en una sola dirección —el metro de Madrid transporta un millón de viajeros al día, o dicho de otra manera, los torniquetes de entrada registran un millón de pasos diarios. Excepto para los sistemas de sustentación neumática desarrollados en Francia, empleados también en las ciudades de México y Montreal, los sistemas más rápidos de transporte utilizan ruedas de acero en los rieles. Una sola persona puede conducir un tren. Éstos disponen de diversas formas de control automático y pueden circular a intervalos de 90 segundos.

Las estaciones tienen andenes altos para permitir la entrada y salida rápida de los viajeros. La distancia de una estación a otra varía entre 1.200 y 4.500 m, y algunas de ellas, sobre todo las que se hallan en localizaciones suburbanas, requieren de un sistema de alimentación de autobuses y de amplias instalaciones de aparcamiento.

2.5.2. Autobús y trolebús

Los sistemas de transporte por autobús utilizan vehículos de neumáticos autopropulsados que no están limitados a itinerarios fijos. Los autobuses de motor operan en rutas determinadas y con un horario regular, pero pueden

circular en carriles de autobús de uso exclusivo, autopistas sin peaje, carreteras arteriales o calles locales.

El vehículo tipo mide entre 11 y 12 metros de largo y, dependiendo de la disposición de los asientos, puede llevar hasta cincuenta pasajeros sentados. Un autobús recorre 48.000 km al año de promedio, pero esto puede variar significativamente dependiendo del tamaño de la ciudad y la fecha de construcción (la vida media de un autobús debería no sobrepasar los 15 años).

En algunas ciudades de América y Asia se utilizan también vehículos colectivos, automóviles o furgonetas, que realizan una ruta determinada a precios muy asequibles: son mucho más baratos que un taxi y algo más caros que un autobús. Suelen tener una capacidad de entre 6 y 10 pasajeros.

Los trolebuses son también vehículos de neumáticos, pero de tracción eléctrica. Toman la energía de una línea aérea a través de dos pértigas de hierro llamadas troles. Su flexibilidad de movimiento es mayor que la de los tranvías, ya que no utilizan raíles, pero menor que la de los autobuses, aunque a partir de la década de 1980, los trolebuses contaron con una batería o un motor diesel que les permitía circular de forma autónoma, sobre todo en zonas periféricas de poco tráfico.

2.5.3. Paratransporte

El paratransporte es una forma de servicio más flexible y personalizado que el convencional establecido en una ruta fijada y un servicio regular. Los vehículos están disponibles al público mediante suscripción o sobre unas bases de viaje compartido que opera sobre un sistema de autopistas y calles.

Es un servicio que se sitúa entre el automóvil privado y el transporte público de ruta fija. Incluye los servicios requeridos por la voz o por teléfono proporcionados por taxis, automóviles colectivos, autobuses y furgonetas; los servicios de automóviles de alquiler ofrecidos por empresas del sector, y los servicios de viajes compartidos preparados de antemano por consorcios de furgonetas y coches.

Los modos de paratransporte se suelen denominar según los términos de las características del servicio más que por el vehículo utilizado o el tipo de trabajo empleado en proporcionar el servicio.

El paratransporte se caracteriza por dar servicio de punto de origen a punto de destino, por su flexibilidad para encontrar cambios de la demanda y sus condiciones, y por el carácter del mercado generalmente libre y sin restricciones en el cual opera. Mucha gente mayor y discapacitada es usuaria de este servicio de transporte especializado.

2.5.4. Futuro del transporte colectivo

A corto plazo, los modos de transporte existentes con tecnologías probadas serán mejorados. Las ciudades con tales sistemas extenderán sus líneas, mientras otras planean construir nuevas infraestructuras, que incluyen transporte rápido de cercanías, autobuses y sistemas de metro o subterráneo ligero. Las alternativas de bajo coste son las que tienen mayores posibilidades.

También hay un gran interés por el ferrocarril de cercanías. Parte de este interés se debe al hecho de que muchas ciudades tengan corredores de ferrocarril sin utilizar y subutilizados que puedan proporcionar recorridos preferentes a bajo coste.

A causa de la gran preocupación medioambiental, los trolebuses y los autobuses impulsados por combustibles alternativos reemplazarán a los motores diesel.

Hay una enorme variedad de nuevas tecnologías en el área de los sistemas de vehículos inteligentes. Por ejemplo, un trabajador podría disponer de información en tiempo real en el ordenador de su casa, relativa a la hora en que llegará el siguiente autobús a la parada más cercana. La información para planificar el viaje también estará disponible. Las agencias de transporte usarán tecnologías avanzadas para la gestión del tráfico y la flota de sus vehículos. Los sistemas de control de vehículos que guiarán los autobuses a lo largo de corredores y rutas fijadas están en investigación: reducirán el retraso de los vehículos, incrementarán su capacidad y mejorarán su seguridad.

La automatización a través de nuevas tecnologías puede proporcionar un medio para reducir el trabajo mientras aumentan el rendimiento y la seguridad. Algunos sistemas de transporte de guiado automático funcionan en aeropuertos, centros comerciales, campus universitarios y parques. Su aplicabilidad en más de un uso es valorada continuamente. La investigación se desarrolla bajo la forma de vehículos de levitación magnética y suspendidos en el aire. El control longitudinal, el espaciado, el encauzamiento y el control lateral están entre los principales problemas que precisan más desarrollo antes de que tales sistemas puedan ser ampliamente utilizados. Otros sistemas en desarrollo son los pasillos móviles, pensados sobre todo para distancias cortas, que trasladan a los peatones a una velocidad de tres a cinco veces la de paseo.

Los sistemas de estructura única han sido diseñados para proporcionar conceptos de transporte avanzados. Los monorraíles suspendidos con columnas muy espaciadas o sistemas de cable pretensionado son ejemplos de sistemas de bajo costo por desarrollar

CAPÍTULO III

3. Los monopolios

3.1. Definición

“Monopolio, se deriva de las palabras griegas *monos*, uno, y *poleo*, vender, o sea la venta que hace uno solo, con exclusión de los demás. Constituye, pues, el tráfico abusivo y odioso por el cual un particular o una compañía vende con carácter exclusivo mercaderías que, entregadas al libre comercio, reducirían su precio, aumentarían su calidad por efecto de una sana competencia y beneficiarían a mayor número de personas”⁴.

“Aprovechamiento exclusivo de alguna industria o comercio, bien provenga de un privilegio, bien de otra causa cualquiera. Y también: Convenio hecho entre los mercaderes de vender los géneros a un precio determinado”⁵.

“En sentido más amplio, monopolio expresa toda actuación exclusivista o absorbente. Así, la dictadura o la Monarquía absoluta constituyen el monopolio de Poder por una persona; y el totalitarismo, el monopolio político ejercido por un partido y un dirigente, con nombre más o menos solemne”⁶.

Serra Moret caracteriza el monopolio como el “privilegio concedido a favor de una persona, corporación, social o de un gobierno, de fabricar, comprar o

⁴ Cabanellas, Guillermo. **Ob. Cit.** Pág. 448.

⁵ Academia de la Lengua Española. **Diccionario de la Real Academia Española.** Pág. 1123.

⁶ Cabanellas. **Ob. Cit.** Pág. 449.

vender ciertos productos, o de prestar ciertos servicios de carácter público, con exclusión de toda competencia”⁷.

3.2. Antecedentes históricos

Los monopolios económicos han existido a lo largo de la historia de la humanidad. En la antigüedad, y hasta la edad media, era frecuente padecer una escasez extrema de algunos recursos que afectaba a casi toda la población. Cuando los recursos son escasos, es difícil que haya diversos fabricantes de bienes y servicios.

Los emperadores chinos de la dinastía Han y sus sucesores utilizaban los monopolios para crear industrias clave. Los gremios medievales, por ejemplo, eran asociaciones de comerciantes que controlaban la oferta, establecían las condiciones para poder entrar en su oficio y reglamentaban precios y salarios.

“A medida que surgían las naciones Estado durante el renacimiento, los monopolios se prodigaron, al proporcionar cuantiosos ingresos a los monarcas, siempre necesitados de fondos para mantener sus ejércitos, cortes y extravagantes costumbres.

Los derechos derivados del monopolio eran concedidos a los favoritos de la Corte para que fabricaran y comerciaron con bienes preciados, como la sal o el tabaco. Todos estos monopolios nacionales debían ceder al monarca una gran parte de los beneficios. Los principales países europeos también cedían poderes monopolistas a empresas comerciales privadas, como la Compañía de las Indias, para estimular la exploración y descubrimiento de nuevas tierras. Sin

⁷ Serra Moret, Carlos. **Procesos económicos**. Pág. 54.

embargo, estas concesiones que realizaban los monarcas ocasionaron grandes abusos por parte de los concesionarios”⁸.

En Inglaterra, el Parlamento terminó redactando un Estatuto de Monopolios, (1624) restringiendo la capacidad del monarca para crear monopolios privados sobre el comercio nacional. Esta ley no era aplicable a los monopolios concedidos a empresas para la exploración y colonización de tierras.

Dos acontecimientos, desencadenados por los comerciantes británicos, cambiaron estas condiciones a principios del siglo XIX al implantar un orden económico basado en la competencia. En primer lugar, gracias al derecho consuetudinario inglés fue naciendo una actitud hostil hacia las combinaciones privadas que restringían el comercio. En este derecho consuetudinario, los acuerdos privados de naturaleza monopolista que restringían el libre comercio no eran legalmente aplicables.

Esta hostilidad hacia el monopolio tuvo especial relevancia en el Reino Unido y en Estados Unidos. El segundo acontecimiento fue la expansión de la producción que siguió a la Revolución Industrial. Además, las ideas del filósofo y economista escocés Adam Smith sobre la propiedad privada, los mercados y el papel de la libre competencia ayudaron a conformar la vida económica de la primera mitad del siglo XIX. Este periodo fue el más acorde con el modelo teórico de Smith sobre el orden económico competitivo, modelo que establecía que en todas las industrias el número de empresas debía ser elevado, además de tener éstas un tamaño reducido.

A finales del siglo XIX las tendencias inherentes a la economía de libre mercado provocaron nuevos cambios. En el Reino Unido, Estados Unidos y otros países

⁸ Microsoft Corporación. **Diccionario Encarta 2007.**

industrializados empezaron a aparecer enormes empresas que dominaron la economía. En parte, esto se debió a la táctica de creación de imperios llevada a cabo por los gigantes de la industria como John D. Rockefeller, que logró expulsar a todos sus competidores del mercado. También se produjo debido a los avances tecnológicos que hicieron posible que un reducido número de compañías satisficiera la demanda de muchos mercados.

El resultado de estos cambios no fue la aparición de auténticos monopolios, sino de un orden económico conocido como oligopolio, en el que la producción está controlada por un reducido número de empresas.

Durante la segunda mitad del siglo XX casi todos los gobiernos han intentado, mediante leyes sobre la competencia, limitar la aparición de monopolios en las principales industrias, promulgando normas sobre las condiciones competitivas que deben respetar las empresas de estos sectores. Si no es posible imponer estas condiciones —cuando estamos ante un monopolio natural— los gobiernos han nacionalizado la industria o han establecido reglamentaciones para restringir los beneficios y proteger a los consumidores.

Este mal es muy antiguo en la humanidad. La Partida V, condena diversas especies de monopolios, sin darle este nombre concreto. Así:

- 1º. El convenio entre varios para vender géneros sólo a un precio muy subido;
- 2º. La confabulación para no llevar mercaderías a una plaza, para que se beneficie un negociante de la localidad, entendido con ellos;

- 3º. El concertarse para no enseñar un oficio, y exigir cuantioso precio por el aprendizaje,
- 4º. El acopio o venta a un mismo precio, con pacto de no alterarlo;
- 5º. Concertar cierto plazo para empezar a vender un producto, tornado así escaso y encarecido;
- 6º. El acaparamiento;
- 7º. El acuerdo entre los menestrales para vender a un precio único sus obras, o no acabar las de otros;
- 8º. El pacto entre caseros, para unificar los alquileres;
- 9º. Coincidir los campesinos, artesanos o menestrales en no trabajar sino por igual estipendio;
- 10º. El concierto entre los postores, para no pujar. Todas esas ligas, cofradías, convenciones, cortos y contratos eran nulos, salvo contar con licencia del rey. Además se procedía al comiso de los efectos y al destierro de los coligados.

3.3. Análisis doctrinario

Existe también el monopolio del Estado, en que las censuras lucrativas se atenúan, porque los ingresos acrecen las rentas públicas, con igual descargo automático para los impuestos directos, siempre más ingratos, pero existe la

experiencia reiterada de que se precisa una perfecta organización para que el ramo o servicio regido por el poder público directamente (sin concesión, variedad del monopolio estatal) no constituya un despilfarro administrativo, por la profusión de empleados, falta de iniciativa. Lentitud en los trámites y diversas trabas o abusos.

Entre tales monopolios oficiales pueden entrar más o menos ajustadamente todos los servicios públicos. Desempeñados por la Administración pública o por la entregados a compañías arrendatarias o concesionarias. También el comercio de ciertos productos estancados; como la acuñación de moneda, la lotería, el tabaco, los fósforos o cerillas, los explosivos. Entre los no delegados están los de correos, telégrafos, teléfonos (a veces), entre otros.

Los economistas han desarrollado complejas teorías para explicar el comportamiento de la empresa monopolista y las diferencias de ésta con una empresa que opera en un marco competitivo.

Una empresa monopolista, como cualquier otro negocio, tiene que enfrentarse a dos fuerzas determinantes:

- 1) Un conjunto de condiciones de demanda del bien o servicio que produce;
- 2) Un conjunto de condiciones de coste que determinan cuánto tiene que pagar por los recursos que necesita para producir y por el trabajo requerido por su producción.

Toda empresa o compañía debe ajustar su producción para maximizar sus beneficios, es decir, la diferencia entre lo que ingresa por sus ventas y los costes que ha de cubrir para producir la cantidad de bienes vendidos. El nivel de

producción que maximiza los beneficios viene dado por aquella cantidad que permite poner el máximo precio posible.

Las principales diferencias entre una empresa monopolista y una competitiva es que, en el caso del monopolio, hay un mayor margen para establecer el precio, aunque este control no sea absoluto. La empresa monopolista tiene mayor libertad para ajustar tanto el precio como la cantidad producida en su intento de maximizar beneficios.

Desde el punto de vista de la sociedad, el monopolio conlleva unos efectos menos deseables que los derivados de la competencia económica. En general, el monopolio redundará en una menor producción de bienes y servicios de los que se derivarían en condiciones de competencia, con precios mayores. Otra práctica habitual de los monopolios es la discriminación de precios, que implica el cobrar diferentes precios para los mismos bienes o servicios dependiendo de qué parte del mercado compre.

Se consideran actos de monopolio o tendientes a él:

- a) Impedir la libre competencia;
- b) La obstrucción del comercio nacional o internacional;
- c) Los convenios para repartirse mercados;
- d) La limitación convenida de la producción o elaboración de productos o de la presentación de servicios;
- e) Los convenios que obliguen al comprador a no adquirir otro;

- f) Exigir del comprador o arrendatario de otros productos, artículos o servicios;
- g) La fijación de un precio límite de reventa si los productos no están amparados por una marca o patente de invención;
- h) La destrucción de materias primas, la de productos agropecuarios o industriales, o de los medios destinados a su producción, extracción o transporte;
- i) El abandono de cosecha, cultivos o plantaciones, el paro de fábricas, el de la explotación de yacimientos mineros;
- j) El abandono de cosechas, cultivos o plantaciones, el paro de fábricas, el de la explotación de yacimientos mineros;
- k) El acaparamiento;
- l) La venta de cosas o la prestación de servicios por debajo del precio;
- m) compartir la gerencia, dirección o administración de varias sociedades;
- n) La adquisición, directa o indirecta de capitales o acciones para dominar absolutamente una empresa.

En varias legislaciones contemporáneas se encuentra una tendencia a englobar el monopolio con otras figuras lesivas de la libre competencia. Así, por ejemplo, la Ley Sherman de los Estados Unidos, en su artículo primero, sanciona declarándolos ilegales, todo contrato, combinación en forma de trust o de otro

tipo, o conspiración que restrinja el intercambio o el comercio. Esa tipificación, de gran amplitud, contempla la dificultad de definir, con fines sancionadores, el concepto de monopolio. En consecuencia, la tarea de fijar los límites precisos de aquél se entrega a los órganos administrativos o judiciales competentes.

Sobre tales bases puede observarse que en las jurisdicciones donde la legislación monopolística ha logrado un máximo desarrollo, particularmente en los Estados Unidos y en el Mercado Común Europeo: el tipo de monopolización tiene una importancia relativamente menor cuando se lo compara con otras figuras anticompetitivas, como los acuerdos de precios y la repartición de mercado.

En los casos en que se entablan acciones contra actividades consideradas monopolizadoras, se observa que las principales dificultades radican en determinar si existe algún elemento justificativo, por ser un monopolio de hecho, también llamado natural o legal, así como en precisar los límites del mercado que se pretende monopolizar (acaparamiento, competencia, especulación, libertad de comercio e industria, maquinaciones para alterar los precios, oligopolio, pilopolio, renta de monopolio, trust)

3.4. Clases de monopolio

3.4.1. Monopolio de hecho

“Es el resultante del libre juego de la producción o de las circunstancias, sin intervención del favor o reconocimiento oficial, ni de la confabulación privada. A veces se origina automáticamente, por tratarse del único productor o fabricante; por la reputación o calidad de ciertos artículos; por haber soportado victorioso la

competencia; por desaparición casual o forzosa de los rivales; por la fusión de las empresas similares”⁹

3.4.2. Monopolio legal

Es el establecido por una disposición expresa del poder público, que otorga a un particular o a una empresa privada, o se reserva, la explotación de una fuente de riqueza, la exclusiva para el comercio de un producto o la prestación privilegiada de un servicio. De una manera u otra, se pretende una finalidad fiscal; consistente en los ingresos o beneficios en los casos de gestión directa; y en la tasa, participación, cuota u otra percepción cuando se concede el monopolio a una persona de interés privado.

También se califica de monopolio legal, por otorgarlo la ley y con carácter exclusivo, el derecho de explotar una patente de invención; subespecie que se denomina de interés público, por cuanto excita la inventiva por el estímulo del lucro. De orden público son otros monopolios legales; como los de los servicios de correos y otras comunicaciones, la emisión de los billetes de banco y de la moneda. De mero interés fiscal son la lotería, el estancamiento de tabaco y fósforos, entre otros. En el colectivismo, todo lo económico esencial se monopoliza.

El monopolio puro —una única empresa en una industria— no suele darse en la economía real, excepto cuando se trata de una actividad desempeñada mediante una concesión pública. En estas industrias se suelen producir bienes y servicios vitales para el bienestar público, como el suministro de agua, electricidad, transportes y comunicaciones. Aunque parece que estos

⁹ Cabanellas, pág. 449.

monopolios son la mejor forma de proporcionar determinados servicios a la sociedad, sigue siendo necesario regularlos cuando están en manos privadas; de lo contrario, tendrán que depender de una empresa pública.

3.4.3. El trust

La historia económica de todos los países está llena de ejemplos en que los productores intentan llegar a acuerdos para obtener poder monopolista sobre el mercado, aunque se ofrezca la imagen de que impera la competencia. Uno de los primeros ejemplos lo constituyen los *trusts*. Este tipo de convenios permiten transferir el control real de una empresa a un individuo o a otra empresa, intercambiando las acciones por certificados emitidos por los individuos que pretenden controlar la empresa.

La generalización y el abuso de esta técnica en Estados Unidos, tras la Guerra Civil, llevaron a que se dictara el *Sherman Antitrust Act* (1890), una ley que pretendía ilegalizar este tipo de acuerdos y cualesquiera acciones encaminadas a crear monopolios y a limitar la competencia interestatal. Una técnica parecida a la de los trusts son los *holdings*, que emiten sus propias acciones públicamente, pero controlan otras empresas comprando sus acciones. Estos acuerdos no tienen por qué ser ilegales, excepto cuando se adoptan con el fin de monopolizar el comercio.

3.4.4. Los carteles

Hoy en día, el cártel es quizás la forma de asociación monopolista más conocida, debido a la importancia de operaciones, como ejemplo se puede mencionar a la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP).

Un cártel es una organización de productores cuyo objetivo es ganar cuotas de mercado, controlar la producción y regular los precios. La OPEP defiende estos mismos objetivos, y es mundialmente conocida por haber podido imponer el precio del petróleo en todo el planeta.

3.4.5. Monopolios nacionales

Monopolios nacionales, compañías creadas en un Estado para garantizar a su población el apoyo del gobierno en la consecución de determinados derechos establecidos en el documento de su constitución.

El término *compañía* se utilizó por vez primera en relación con las grandes empresas que los países europeos utilizaban en los siglos XVII y XVIII para conquistar y colonizar las tierras del Nuevo Mundo, abriendo nuevas rutas comerciales. Estas compañías recibían privilegios y el derecho en exclusiva de comerciar con determinados bienes. Una de las más conocidas fue la Compañía de las Indias Orientales. En España surgieron esta clase de monopolios en el siglo XVI, para explotar la importación de bienes del Nuevo Mundo: tabaco, especias, sal, etcétera.

En España destacó el monopolio ejercido por telefónica hasta el 1 de enero de 1997, que tuvo fin en esta fecha debido a la liberalización de las telecomunicaciones fomentada por la Unión Europea; otro importante es el de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE). En América Latina, países como Argentina, Brasil, Chile o México han llevado a cabo un proceso de privatización de dichos monopolios. Una de las causas ha sido su mala administración. Otra, la inflación generada a partir de la emisión de moneda (dado el endeudamiento de dichos monopolios).

3.4.6. Fusiones

Los intentos de organizar la industria con el fin de lograr un control monopolista del mercado pueden ser de diversa índole.

Una combinación de empresas tendente a reducir la competencia puede tener un carácter vertical, horizontal o de conglomerado. La combinación vertical implica la fusión de empresas que controlan distintas etapas del proceso productivo de un mismo producto. Ciertas empresas petrolíferas, por ejemplo, tienen campos de petróleo, refinerías, compañías de transportes y gasolineras. Una combinación horizontal es aquella formada por empresas de una misma industria que desarrollan los mismos productos. Una fusión de conglomerado combina compañías de diversas industrias independientes dentro de una misma organización.

Todas las fusiones y combinaciones de empresas tienen un potencial para eliminar la competencia entre ellas, creando así monopolios. Las fusiones suelen ser analizadas por las autoridades de todos los países y, dentro de la Unión Europea, por la Comisión Europea. Cualquier fusión que pretenda lograr un poder monopolista y actuar contra el interés público debe ser prohibida.

3.5. Fines del monopolio

El principal que persigue el monopolio es acaparar el mercado, no tener competencia, y en consecuencia imponer los precios como mejor le convengan.

El monopolio trata de hacer quebrar a otras empresas que se dedican a la misma actividad, para no tener competencia en el mercado.

Como ilustración se menciona el siguiente caso: La fábrica de camisas “XX” es única en el mercado, por lo que no teniendo competencia el precio de la prenda es de Q.200.00, en virtud que esa empresa fija el precio en la forma en que pueda obtener las mejores ganancias. Luego se constituye la fábrica de camisas “ZZ”, cuyas prendas son de la misma calidad de las anteriores, pero el precio de las mismas es de Q.150.00, por lo que este precio es competitivo con la fábrica que vende a mayor precio, por lo que ya existe competencia que tiene la misma calidad de prenda a un valor menor. En tal sentido aquella fábrica que tenía el monopolio ve competencia en sus intereses por lo que rebaja la prenda a Q.125.00, la fábrica “ZZ” también debe bajar sus precios para seguir en el mercado, por último la fábrica que ha ejercido el monopolio baja sus precios a Q.100.00 aunque tenga una leve pérdida, mientras que la competencia se ve forzada a declararse en quiebra porque no puede competir con el monopolio, en tal razón al desaparecer la competencia, el monopolio vuelve a subir los precios como mejor le convenga.

CAPÍTULO IV

4. El transmetro

4.1. Portales de transferencia

Como un proyecto estratégico del corredor central aurora-cañas, los portales de transferencia del transmetro presentan una oportunidad para la recuperación y valoración de espacios públicos de alto contenido histórico y cultural de la Ciudad de Guatemala. Proponen la llegada del transmetro al Centro Cívico y Centro Histórico como generador de desarrollo, articulando tres plazas como espacios abiertos de encuentro ciudadano.

Los Portales Plaza Municipal, Plaza Barrios y Plaza El Amate redefinirán los puntos de transferencia hacia el transmetro, actuando así como puertas urbanas de llegada y salida; marcarán el inicio de una nueva dinámica de movilidad en su entorno, integrando al transporte público: transmetro, rutas de buses convencionales, taxis y a futuro ciclovías. Con esto se dará paso a la recuperación y puesta en valor del Centro Cívico, Paseo dieciocho calle y su entorno, como proyecto estratégico de la Municipalidad de Guatemala.

Algunas características especiales de los portales de transferencia incluyen: equipamiento y rampas de acceso universal, puertas automáticas, circuito cerrado de cámaras de monitoreo, relojes análogos de gran formato y un esfuerzo por celebrar la ciudad a través de la arquitectura.

4.2. Ventajas

El eje Sur del Transmetro, además de constituirse como la mejor opción de transporte público masivo para los vecinos, tanto capitalinos, como de municipios aledaños, ofrece como un valor agregado a sus usuarios, un agradable recorrido por áreas limpias y jardinizadas.

Sin embargo, para dar mantenimiento a los jardines aledaños a la vía exclusiva de dicho sistema de transporte, la Municipalidad de Guatemala lleva a cabo periódicamente un programa de reforestación y jardinización de estos espacios.

Estas actividades, realizadas a través de la Unidad de Parques y Áreas Verdes de la Dirección de Medio Ambiente, consisten el mantenimiento y cuidado de las especies plantadas a lo largo de este recorrido.

En este marco, se ejecutan programas de riego, control de plagas y resiembra, entre otros, realizando así una minuciosa labor para mantener verde y acogedor el trayecto del Transmetro.

Asimismo, las cuadrillas ediles llevan a cabo la construcción y mantenimiento de encaminamientos, jardineras, bordillos y banquetas.

Asimismo, las cuadrillas ediles llevan a cabo la construcción y mantenimiento de encaminamientos, jardineras, bordillos y banquetas.

Se llevaron a cabo diferentes trabajos aledaños a la vía exclusiva del Transmetro, entre estos se puede mencionar la jardinización del triángulo Bolívar-Trébol, zona 8, ubicado frente a la estación Transmetro.

Además se construyeron encaminamientos en la oreja Nororiente del Trébol, ubicada esta entre las zonas 3 y 8, y se iniciaron los trabajos en la construcción de la Estación Central Trébol del Transmetro.

Sobre la avenida Bolívar, se realizó la reforestación de la 39 a la 41 calle, en zona 8 y la 40 y 41 calles de la zona 3. En la 6a. "A" y 21 calle, zona 1, frente al Palacio Municipal, se realizó la fundición de banquetas.

La segunda fase en la construcción de la Estación Central Trébol del Transmetro, consistió en la continuación de la rampa que ya había sido iniciada. En la Avenida Bolívar se reforestó desde la 37 hasta la 40 calle, entre las zonas 3 y 8.

Continuaron los trabajos en la construcción de la Estación Central Trébol del Transmetro y se reforestó desde la 28 hasta la 30 calle de la zona 8, sobre la Avenida Bolívar.

Se llevó a cabo la rejardinización de diamantes en la Ruta Transmetro, así como en los triángulos y orejas del Trébol.

En la Estación Central Trébol Transmetro, se realizó la preparación del terreno para la jardinería, se instaló la tubería para cisterna y se jardinerizó el área que había sido previamente preparada.

A la altura del Trébol, frente a la vía exclusiva, se inició la preparación de terreno para la fundición de banquetas. En la 18 calle, entre 7a. y 9a. avenida de la zona 1 se realizó la poda de árboles y a la altura de la 6a. avenida se hizo la colocación de macetones.

4.3. El futuro del transmetro

La Guatemala del año 2020 asegura el balance entre la necesidad de movilidad y la oferta de transporte y de vialidad, atendiendo además la seguridad vial.

Con un sistema eficiente y equitativo que facilite el flujo, que reduzca el índice de accidentes y que ayude a economizar tiempos.

Políticas sectoriales Guatemala 2020

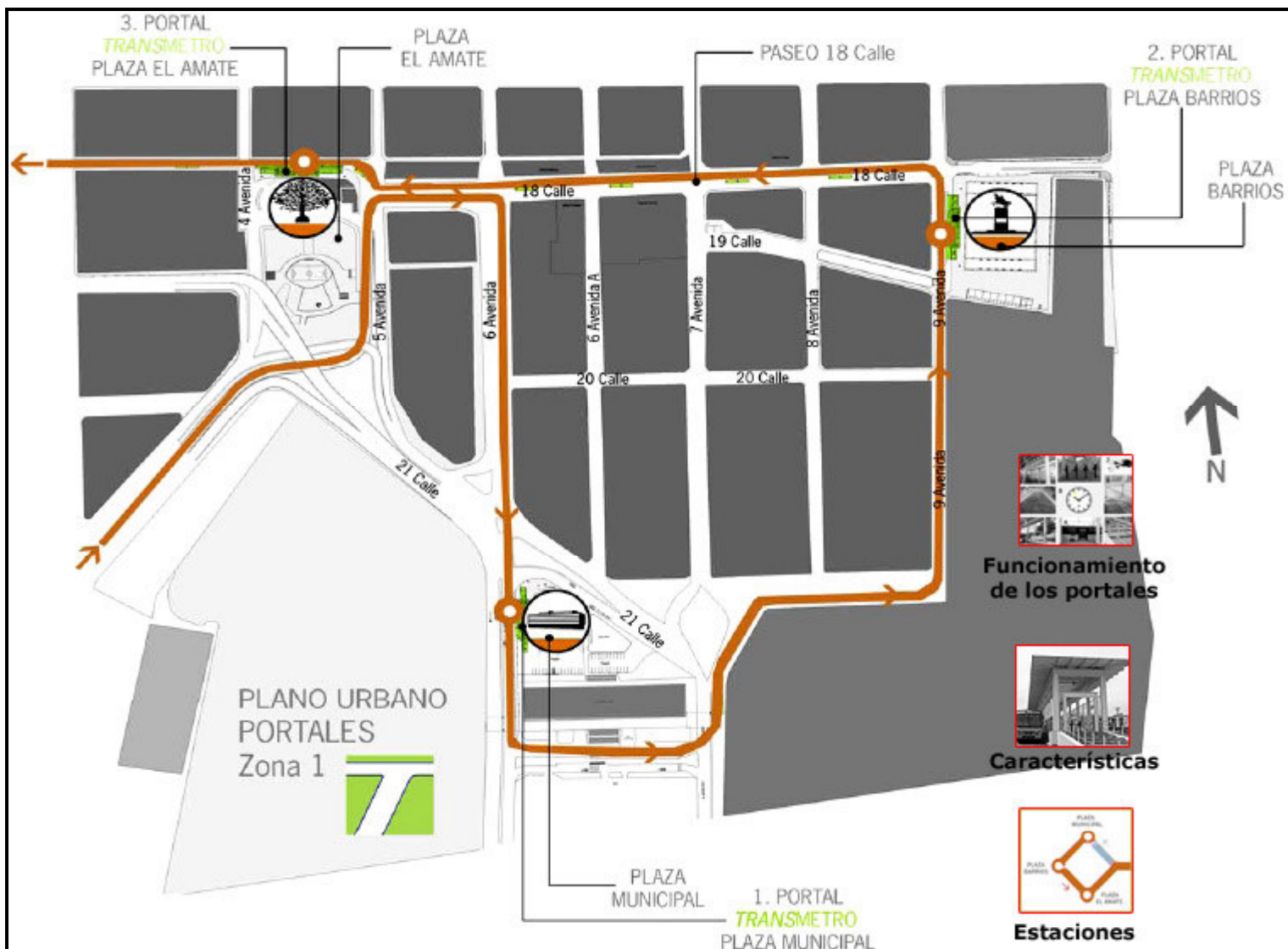
- Incentivar uso eficiente del espacio vial.
- Asegurar recursos para movilidad e infraestructura vial.
- Asegurar estructura político-administrativa que haga efectiva, eficiente y viable la administración del tránsito.
- Mejorar las condiciones físicas de los vehículos y la educación vial del usuario.

Estrategias sectoriales Guatemala 2020

- Implementar transporte colectivo masivo, jerarquizado e integrado tarifariamente.
- Regular horarios de circulación vehicular.
- Modernizar sistema de pago que garantice transparencia.
- Reestructurar el estacionamiento de vehículos en vía pública y áreas privadas.

- Reestructurar los recorridos y horarios de las rutas de buses así como sus terminales
- Incentivar modos de transporte alternos.
- Alcanzar acuerdos con organismos ejecutivo y legislativo transferencia de recursos generados.
- Implementar, sostener, desarrollar la movilidad urbana.
- Realizar estudios de impacto de proyectos de gran escala.
- Implementar sistema de información de las condiciones de tránsito a los usuarios de la vía.
- Apoyar la construcción del periférico metropolitano con un plan de ordenamiento territorial en las franjas laterales y construcción de vías de acceso radial.
- Ampliar programas de prevención de conducción.

Fortalecer seguridad vial y control de velocidad.



La Municipalidad de Guatemala se dio a la tarea de diseñar el futuro sistema de transporte colectivo para la ciudad de Guatemala. Era claro que el sistema no sólo tenía que ser eficiente y efectivo, sino que también viable con respecto a las condiciones socioeconómicas en el país. La elección de un sistema de bus rápido (BRT), se justifica por sus costos de implementación y operación más bajos. Transmetro tiene mucho más en común con un sistema de metro que con

un sistema de buses. Lo único en lo que se parece al sistema actual es que se utilizan unidades que circulan sobre llantas de caucho, pero todo el resto constituye un concepto diametralmente opuesto al que existe actualmente.

El sistema de Transmetro constituye una red de 8 rutas troncales con una longitud de servicio de 95 km. que se localiza por lo general, a lo largo de las principales arterias de la ciudad. Las rutas troncales se vuelven las más importantes del sistema y son las que hacen del mismo un servicio masivo de transporte público. Por la extensión, el tiempo y recursos que implica la construcción de la infraestructura relacionada a estas 8 rutas, el proyecto es a largo plazo, esperando que la conclusión de la red sea en el año 2015 y su consolidación para el año 2020.

CAPÍTULO V

5. Estudio comparado del transmetro con transportes similares en Latinoamérica

5.1. El transmilenio peruano

Los buses de Transmilenio cuentan con dos carriles por sentido e igual número tiene la calzada mixta. Ocho son las estaciones sencillas.

Este tipo de transporte, ante de su funcionamiento se tuvo que comprar los terrenos aledaños al paso del transmilenio, con el objeto de no cortar el tránsito cotidiano, por lo que la circulación de vehículos no tuvo alteraciones, es necesario hacer mención que los propietarios que se resistieron a vender sus terrenos, éstos fueron expropiados por el Estado ya que se consideró que era una obra en beneficio de la sociedad.

Por otra parte los buses que circulaban por el mismo lugar del pago del transmilenio continuaron su trabajo normal, es decir, que el usuario tenía dos opciones de transportación.

5.2. El transmilenio de Bogotá, Colombia

El Banco Mundial otorgó a Colombia un préstamo de doscientos siete millones de dólares para sistemas de transporte masivo

El directorio ejecutivo del Banco Mundial aprobó un préstamo de 207 millones de dólares para Colombia destinado a apoyar un sistema nacional de transporte urbano que mejore la calidad de vida en las ciudades al disminuir el tiempo y los

costos del transporte público, donde destaca el acompañamiento del organismo a los sistemas de transporte masivo.

El representante del Banco en Colombia, señaló que el préstamo es investido en un sistema de transporte eficiente, accesible y de bajo costo, siendo una poderosa herramienta para promover el crecimiento, aliviar la pobreza y lograr la integración social.

Este proyecto apoya los esfuerzos para mejorar la calidad de vida en las zonas urbanas del país a través del mejor acceso a oportunidades de empleo y servicios de salud y educación.

El proyecto de sistemas integrados de transporte masivo fue ejecutado e inicialmente contó con el respaldo de un préstamo de 250 millones de dólares del Banco Mundial aprobado en junio de 2004.

Estos sistemas permiten a las ciudades ampliar y/o construir sistemas de buses para transporte público rápido en urbes medianas y grandes, tales como Bogotá, Cartagena y Pereira. El financiamiento adicional permitió ampliar el proyecto hacia Valle Aburra-Medellín, Barranquilla y Bucaramanga.

Los objetivos del transporte masivo son desarrollar sistemas de transporte público sostenibles y de alta calidad en buses rápidos en una selección de ciudades medianas y grandes.

En el caso de Bogotá el corredor segregado para buses de la Avenida Norte-Quito-Sur del sistema Transmilenio está operando desde abril de 2006 con aproximadamente 90.000 usuarios diarios.

Mientras que el sistema de transporte público en buses rápidos Pereira-Dosquebradas está funcionando desde agosto de 2006 con unos 100 mil

usuarios al día. Las obras civiles de las demás ciudades participantes se encuentran en etapa de ejecución.

El segundo objetivo es el de facilitar más servicios alimentadores (desde y hacia las zonas pobres) y lograr la integración de tarifas para disminuir el costo para los usuarios que toman más de un bus para viajar en una misma ruta.

Estas medidas han sido ejecutadas en los sistemas de transporte público en buses rápidos que se encuentran operando y se han incluido en el diseño de los sistemas venideros.

El tercero es el de fortalecer la capacidad institucional a nivel nacional y local para mejorar la planificación y gestión del transporte urbano.

Anotó que se ha creado una unidad integrada de ejecución dentro del Ministerio de Transporte para el manejo del programa y cinco agencias de transporte público en buses rápidos en las ciudades participantes.

Este proyecto se basa en la exitosa experiencia del sistema transmilenio de transporte público en buses rápidos de Bogotá, pero adaptándolo a las necesidades de otras ciudades de Colombia.

Además de brindar a los pobres de las zonas urbanas un sistema de transporte eficiente y cómodo, el proyecto tiene efectos positivos en la calidad de vida de las personas al reducir la cantidad de accidentes, disminuir la contaminación y crear empleos.

El préstamo de 207 millones de dólares, de margen fijo, se reembolsará en 13,5 años e incluye un período de gracia de 8,5 años.

El transmilenio es el sistema metropolitano de transporte masivo que funciona en la ciudad de Bogotá, Colombia. Su construcción se inició en 1998, su inauguración fue el 18 de diciembre de 2000 con las troncales (líneas) de la Avenida Caracas (hasta la Avenida de los Comuneros o Calle Sexta) y la Calle 80. Desde entonces se han abierto varias nuevas troncales y hay otras que están en proceso de construcción.

El sistema de transporte masivo del tercer milenio -TransMilenio- hace parte del SITM (Sistema Integrado de Transporte Masivo) de Bogotá, que incluye la red de ciclorrutas y los proyectos futuros del Tren de Cercanías y la primera línea de Metro.

Con la inversión financiada con un porcentaje de la sobretasa a los combustibles y los aportes del distrito capital y el Gobierno Nacional, se pudo dar inicio a este servicio. La construcción de la infraestructura y del sistema vial, y el mantenimiento de éstos, los desarrolló el Instituto de Desarrollo Urbano de la ciudad.

El sistema consiste en vehículos articulados con paradas fijas en estaciones exclusivas. Los usuarios pagan 1400 pesos colombianos, aproximadamente ocho centavos de dolar en taquillas localizadas en cada estación. Funciona como un Metro pero con autobuses articulados. Así, es uno de los denominados sistemas BRT (*en inglés Bus Rapid Transit*). Por lo general, hay doble vía de exclusividad en los dos lados de la estación, para permitir que los articulados de servicio expreso sobrepasen a los de servicio corriente.

Si bien el sistema esta basado en la red integrada de Transporte de la ciudad de Curitiba, se considera innovador ya que a diferencia del sistema brasileño, en Bogotá se implementaron la puertas de accesos de pasajeros en el costado

izquierdo de los buses, permitiendo que una sola estación opera en dos sentidos, así que si un pasajero se pasa sin querer de su estación de destino, puede tomar luego un bus en sentido contrario para devolverse, sin necesidad de pagar un pasaje adicional; además de estaciones con rampas de acceso y un gran uso de los puentes peatonales (muy tradicionales en la ciudad). En Curitiba, cada estación cubre un sentido y sus accesos no son con rampas sino con escaleras y plataformas eléctricas levadizas.

El Sistema Transmilenio es el segundo sistema de tipo BRT implantado en Latinoamérica, el primero en Colombia y uno de los más exitosos debido a la gran densidad urbana que tiene Bogotá, por ello ha sido tomado de modelo para todos los demás proyectos de este tipo que se están adelantando en el continente.

El transmilenio es un sistema cuya infraestructura (vías y estaciones), se desarrolla con recursos públicos, y la administración, planificación y organización del sistema la hace una empresa pública, transmilenio S.A. Sin embargo, los vehículos son propiedad privada, el recaudo lo hace otra empresa privada, y el Distrito de Bogotá recibe el tres por ciento, 3%, de las utilidades, con las que debe mantener la infraestructura del sistema, mientras los transportadores se reparten el resto.

A diferencia del sistema original, implementado en Curitiba, Brasil hace casi 15 años, que es totalmente de la ciudad, en este participan entes privados.

El sistema cuenta con ventajas respecto de los otros tipos de transporte que operan en la ciudad (buses de distintos tipos y taxis), principalmente en la seguridad y la velocidad de desplazamiento. Además, puede ser utilizado por niños, ancianos, personas con discapacidad y mujeres embarazadas, ya que las

estaciones son accesibles para las personas con movilidad reducida, por su elevación y rampas de ingreso, y cuentan con zonas demarcadas en los vagones. Aparte de lo anterior, los vehículos tienen sillas especiales para estas personas, las cuales son de color azul, diferenciándose del resto que son de color rojo.

Para el acceso a las estaciones, los usuarios cuentan con puentes peatonales que permiten el ingreso a ellas, por simple cruce de la calle, a través de un [semáforo](#), o mediante el sistema de buses alimentadores a las estaciones cabeceras e intermedias.

Los buses en las troncales cuentan con un carril exclusivo para el sistema. Estas calzadas también son utilizadas por vehículos de la empresa recaudadora (Angelcom) y vehículos de emergencia tales como ambulancias, cuerpo de bomberos y policía.

Actualmente, el pasaje tiene un costo de 1.400 pesos colombianos . El ingreso se hace mediante una tarjeta inteligente sin contacto (Mifare), denominada tarjeta capital, que se entrega en la taquilla al pagar el pasaje. Existen dos tipos de tarjetas: La tarjeta capital que permite ser cargada con un número de viajes entre uno y cincuenta; cuando el saldo se agota, la tarjeta es retenida por el sistema. Y la tarjeta propia, que funciona de manera similar a la Capital, pero ésta no es retenida por el sistema al acabar su saldo, ésta tarjeta está marcada con el nombre y número de identificación del propietario, y permite ser bloqueada en caso de pérdida para no perder el saldo restante. Antiguamente el sistema funcionaba con tarjetas de saldo fijo de uno, dos o diez viajes. Las tarjetas se pueden adquirir en las taquillas de las estaciones o portales, y desde marzo de 2008 se han dispuesto taquillas en comercios cercanos a las

estaciones principales con el fin de descongestionar las taquillas de las estaciones que eran los únicos lugares donde se podía adquirir.

Los pasajeros en los buses intermunicipales, que transportan personas entre Bogotá y los municipios metropolitanos, deben pagar una tarifa de 1.400 pesos colombianos adicionales para ingresar al sistema, por economía.

Transmilenio presta su servicio de **lunes** a **sábado** de 05:00 a 23:00 y los **domingos** y días feriados o festivos de 06:00 a 22:00. Vale la pena mencionar que de lunes a sábado, el servicio de buses alimentadores empieza a funcionar desde las 04:30 hasta casi la medianoche. Los domingos y festivos éste mismo servicio funciona de 05:30 hasta las 22:30, aunque las rutas son menos numerosas y por ende la oferta de buses se reduce considerablemente. Durante las horas pico circula una mayor cantidad de vehículos que en las horas valle.

En la actualidad (2008), Bogotá cuenta con 9 líneas por donde circulan los vehículos articulados de transmilenio, luego de la inauguración a finales de 2000 de la troncal Avenida Caracas hasta la Calle Sexta y de la troncal Calle 80. Luego se terminó la Troncal Caracas hasta el Portal de Usme.

A mediados del año 2001, el servicio se extendió con la tercera troncal de la Autopista norte desde la estación Héroes en la avenida Caracas y hasta la estación de Toberín, poco tiempo después se estrenó el Portal del Norte. También se ejecutó la construcción de un pequeño ramal al sur de la ciudad que une a la zona del Tunal (Avenida Villavicencio con Avenida Boyacá) con la Avenida Caracas

En 2002 se extendió el sistema partir de la línea de la Avenida Caracas por la Avenida Jiménez, atravesando el llamado *Eje Ambiental* y llegando al Centro

Histórico de la ciudad, con lo que finalizó la fase 1 proyectada del sistema y se dio inicio a la construcción de la fase 2.

El 27 de diciembre de 2003 se dio al servicio la troncal de la Calle 13 y la de la Avenida de Las Américas, con el corredor vial hacia la localidad de Kennedy, quedando integrado al ramal del *Eje Ambiental*. Se inauguraron las modernas estaciones de Banderas y el Portal de Las Américas, llegando a uno de los sectores más populosos de la capital colombiana.

El 1 de julio de 2005, luego de año y medio de obras, se entregó la tercera troncal de la fase 2, la moderna línea de la Norte-Quito-Sur, que se desprende de la troncal Autopista Norte a la altura de la Calle 92 para unir con la estación General Santander, en la Autopista Sur con Carrera 45 en tan solo 50 minutos.

A partir del 13 de febrero de 2006, se dio al servicio el conector de la Calle 80 con Autopista Norte, el cual fue realizado con anterioridad, pero presentaba serios problemas de diseño y construcción. Así, los Articulados pueden desplazarse de occidente (oeste) a norte y viceversa, evitando a los pasajeros tener que hacer un trasbordo en la estaciones Calle 76 y Calle 72, lo cual logró descongestionar dichas estaciones. El servicio con el que se inició era el expreso 140.

El tramo de la Troncal de la Avenida NQS (de la Escuela General Santander al Portal del Sur, ubicado cerca al Cementerio El Apogeo) entró en operación el 15 de abril de 2006, con los nuevos servicios expresos 150 y 160 y la extensión del servicio corriente 5.

La Troncal de la Avenida Suba, fue puesta en servicio el 29 de abril de 2006 después de varios meses de demora en puntos claves de la troncal como lo son el intercambiador Suba-NQS-Calle 80 y el Alto de la Virgen.

El sistema cuenta con estacionamientos para los buses articulados en todos los portales, además de dos más: uno sobre la Avenida de los Comuneros con Carrera 18 y otro subterráneo en la Avenida Norte-Quito-Sur (NQS) con Calle 19 (bajo la Plaza de la Hoja). Aquí se les realiza mantenimiento a la flota de autobuses y existen salas de descanso para los conductores con cafeterías incluidas. En algunos de dichos estacionamientos están las oficinas de los consorcios que prestan el servicio. El desarrollo del TransMilenio también ha implicado la construcción de andenes (aceras), alamedas, ciclorrutas y plazoletas, que han mejorado notablemente la imagen general de la ciudad.

En el sistema transmilenio existen cinco tipos de estaciones:

- **Sencillas.** Cumplen el servicio corriente de llegada y salida de pasajeros. Están ubicadas aproximadamente cada 500 metros una de la otra. La mayoría de estaciones son de éste tipo.
- **De transferencia.** Permiten el cambio entre dos troncales diferentes, a través de un [túnel](#) subterráneo en zona pagada. Las estaciones de transferencia son Avenida Jiménez, que conecta las troncales de Avenida Caracas con la Avenida de Las Américas; y la estación Ricaurte que conecta la Avenida de Las Américas con la troncal NQS, Norte-Quito-Sur.
- **Sin intercambio.** No permite el cambio entre sentidos norte-sur a sur-norte. Este tipo de estaciones se encuentran ubicadas en la Autopista Norte y en el ramal del Tunal.
- **Intermedias.** A las cuales tienen acceso los servicios alimentadores, son las estaciones Av. Cali, Carrera 77, Calle 40 Sur, Molinos, Banderas y General Santander.
- **Cabecera (Portales).** Ubicadas en zonas de entrada de la ciudad y a la que además de los alimentadores y los buses articulados, llegan autobuses intermunicipales de la zona metropolitana. Cuentan con otros

servicios, como *Cicloparqueos*, para que el usuario pueda acceder hasta allí en *bicicleta* a través de las ciclorrutas, zonas de *teléfonos* y baños públicos. éstos portales son llamados: Portal del Norte, de Suba, de la Calle 80, de Las Américas, del Sur, del Tunal y de Usme.

Las tres últimas cuentan con zonas de control y administración del sistema. En todas las estaciones se pueden encontrar rutas del sistema y tableros electrónicos que anuncian el tiempo aproximado de llegada de los articulados e información y avisos de TransMilenio. Igualmente, existe personal encargado de prestar asesoría a cualquier inquietud o necesidad que tengan los usuarios de TransMilenio. En algunas estaciones, se cuenta con servicio de ascensores o elevadores para discapacitados. En todos los portales hay servicios de ambulancia en el caso de alguna emergencia.

El sistema de troncales contaba con tres tipos de servicios:

- El *corriente*, que hacía parada en todas las estaciones.
- El *expreso*, que únicamente se detenía en las estaciones determinadas en su ruta.
- Los *súper expresos*, éstos fueron establecidos desde finales de 2005 Por la ampliación del sistema. De estos existían dos clases:
 - Los *asimétricos*, éstos recorrían el sistema en un solo sentido. Los 201 y 300 iban de norte a sur y los 200 y 301 iban de sur a norte; estos servicios sólo estaban en servicio en horas pico por la mañana y noche según su color.
 - Los *simétricos*, recorrían el sistema en ambos sentidos, como la ruta 400.

Desde el 29 de abril de 2006 el sistema tuvo un cambio radical en su funcionamiento ya que se estandarizó el sistema en servicios Corrientes y Expresos.

Tras la entrada en operación total de la segunda fase del sistema. Se implementó un nuevo sistema para facilitar la circulación por el sistema. La zonificación divide las troncales en 9 líneas o zonas que tienen letras y colores diferentes. Los mapas cambiaron en cada estación, para mostrar los servicios específicos a la estación en cuestión y la manera de llegar a las demás zonas del sistema desde allí.

Según datos suministrados por transmilenio la frecuencia de los buses articulados es de siete minutos por ruta.

El sistema de troncales cuenta con dos tipos de servicios:

- El *corriente*: Son las rutas numeradas del 1 al 9 que hacen parada en todas las estaciones y funcionan todo el día.
- El *expreso*: Rutas que únicamente hacen parada en las estaciones determinadas en su ruta, son numeradas del 10 al 99.

Dentro de los expresos se diferencian por los horarios:

- Expresos todo el día: Numerados del 10 al 49 y funcionan todo el día.
- Expresos hora pico de la mañana: Numerados del 50 al 59 y funcionan solamente en el horario de 05:30 a 09:00 en promedio.
- Expresos hora pico de la tarde: Numerados del 60 al 69 y funcionan solamente en el horario de 16:30 a 20:00 en promedio.

- Expresos de servicio mixto hora pico y valle: Numerados del 70 al 89 y funcionan en los horarios entre las 09:00 y las 16:30 y reinician operaciones entre las 20:00 y las 23:00 en promedio.
- Expreso dominical: Numerados del 90 al 99 y funcionan todo el día los domingos y festivos.

A partir del 2 de febrero de 2007, los servicios y, fueron eliminados y reemplazados por las rutas y a partir del 26 de diciembre de 2006 el servicio Desaparece siendo cubierto por el A partir del 26 de diciembre de 2006 los servicios y son reemplazados por el servicio.

A partir del 15 de enero de 2007 los servicios y son eliminados del sistema. A partir del 15 de enero de 2007 los servicios y funcionan únicamente en la hora pico de la mañana.

A partir del 26 de diciembre de 2006 los servicios y desaparecen siendo cubiertos por los servicios y a partir del 2 de febrero de 2007 los servicios y cambian su horario a pico por la mañana y la tarde. El resto del día los suplen los servicios y a partir del 26 de diciembre de 2006 los servicios y cambiaron su horario a hora pico en la mañana y tarde de lunes a sábado.

A partir del 26 de diciembre de 2006 son creados los servicios y que operan de 9:00 a 16:00 y de 19:30 a 22:00.

A partir del 29 de julio de 2006 el servicio fue retirado del sistema, mientras que el servicio opera en un solo sentido y sólo entre 5.30 y 9:00.

A partir del 28 de febrero de 2008 el servicio tiene operación alterna hasta la estación Banderas, en la hora pico de la mañana (6:00 - 8:00 a.m.). De igual manera, el mismo servicio sigue operando hasta el Portal de Las Américas

Los servicios alimentadores circulan a través de la vía mixta de tráfico normal, por la cuenca de alrededores del portal o la estación de transferencia o intermedia, donde tienen paraderos señalados y programados donde se hace el ingreso y salida de pasajeros que entran y salen del sistema. Los alimentadores permiten acercar a los usuarios a los barrios más retirados de las estaciones, a sus lugares de destino o de origen sin realizar pago adicional.

Los vehículos articulados que circulan por las troncales son de color rojo y un tamaño y altura superiores a las de un autobús normal, con una articulación en el medio de color gris y material de tela, que permite girar en la mitad para permitir que doble y gire bruscamente en los recorridos. Por dentro tienen 40 sillas de color rojo y 8 de color azul (estas últimas exclusivas para niños, ancianos, discapacitados y mujeres embarazadas), y tienen también barras de agarre de pasajeros de pie al lado de todas las sillas, que brindan un poco de comodidad a los pasajeros que van de pie, así como sectores especiales para sillas de ruedas. La capacidad total de los vehículos articulados es de 160 personas (48 sentadas y 112 de pie).

Los autobuses tienen en su interior publicidad de empresas que contratan con publimilenio (Empresa autorizada para realizar publicidad en los buses y estaciones) y avisos de información sobre el uso del sistema, además de ventanas, claraboyas, salidas de emergencia, ventiladores y extintores.

Los más modernos y recién puestos en servicio tienen tableros electrónicos y un sistema de voz electrónica que indican la próxima parada. Cada autobús tiene 4

puertas de entrada y salida (izquierda) que se abren al llegar a la estación, además de otras dos para casos de emergencia en el lado opuesto de las puertas de ingreso (derecha).

Los vehículos articulados que circulan por las troncales son de color rojo y un tamaño y altura superiores a las de un autobús normal, con una articulación en el medio de color gris y material de tela, que permite girar en la mitad para permitir que doble y gire bruscamente en los recorridos. Por dentro tienen 40 sillas de color rojo y 8 de color azul (estas últimas exclusivas para niños, ancianos, discapacitados y mujeres embarazadas), y tienen también barras de agarre de pasajeros de pie al lado de todas las sillas, que brindan un poco de comodidad a los pasajeros que van de pie, así como sectores especiales para sillas de ruedas. La capacidad total de los vehículos articulados es de 160 personas (48 sentadas y 112 de pie).

Los autobuses tienen en su interior publicidad de empresas que contratan con PubliMilenio (Empresa autorizada para realizar publicidad en los buses y estaciones) y avisos de información sobre el uso del sistema, además de ventanas, claraboyas, salidas de emergencia, ventiladores y extintores.

Los más modernos y recién puestos en servicio tienen tableros electrónicos y un sistema de voz electrónica que indican la próxima parada. Cada autobús tiene 4 puertas de entrada y salida (izquierda) que se abren al llegar a la estación, además de otras dos para casos de emergencia en el lado opuesto de las puertas de ingreso (derecha).

Los buses articulados funcionan con combustible diésel y son adquiridos por las empresas operadoras del sistema, muchas de las cuales también operan los autobuses y microbuses de servicio público que recorren la ciudad; y otras

empresas extranjeras, que entregan los buses en concesión a TransMilenio para cumplir el servicio, en ocasiones en concesión con otras empresas de servicio público y antiguos transportadores.

En la parte frontal exterior y hacia el lado de las puertas del articulado hay tableros electrónicos que indican el número de ruta y el destino del vehículo. Los autobuses son fabricados por la alemana Mercedes-Benz en asocio con la compañía brasilera de carrocerías Busscar al igual que la sueca Scania, y Volvo, en asocio con la fábrica de carrocerías brasileña Marco Polo en alianza con la fábrica colombiana de carrocerías Superior y algunos de los buses Scania (los primeros en estar al servicio) tienen carrocerías de la brasilera COMIL. En la parte exterior llevan el nombre de TransMilenio en color blanco, la placa vehicular de Bogotá, el código del bus y la empresa que lo adquirió.

Los vehículos alimentadores son similares en su diseño a los articulados, algunos cuentan con tres puertas, aunque de menor tamaño, y un tablero electrónico que indica la ruta y el destino. Su color es verde, con el nombre de TransMilenio en amarillo, carentes de articulación y son del tamaño de un bus normal. Tienen una capacidad máxima de 90 personas, 35 de ellas sentadas.

Inicialmente algunos de ellos no tenían accesibilidad para discapacitados. Sin embargo una demanda interpuesta por el usuario Daniel Bermúdez en 2000 obligó a que todos los alimentadores deban ser accesibles para los discapacitados. Actualmente para cumplir la demanda, está siendo renovada toda la flota de buses alimentadores, en especial la de Portal de Usme, donde los buses no tenían el servicio para los discapacitados y la de Portal del Tunal, donde antes operaban buses alimentadores provisionales.

Actualmente este servicio se presta con buses marca Mercedes-Benz, Chevrolet, Volvo y Volkswagen con las características antes mencionadas.

Cabe destacar que todos los vehículos son monitoreados desde las zonas de control, a través de un sistema computarizado que permite dar cuenta sobre accidentes o suceso extraordinarios en la vía, así como estimar el tiempo que tardará en hacer parada en cada estación, lo que lo convierte en un moderno sistema de transporte que está plenamente controlado. Todos los buses, tanto articulados como alimentadores cuentan con equipos de radio que permite la comunicación de los conductores del sistema con los operadores en las estaciones de control.

Con el sistema transmilenio se ha podido realizar el proceso de chatarrización (sacar de circulación y convertir en chatarra) de los autobuses antiguos que llevan más de 20 años de servicio. Se estima que por la prestación del servicio de un solo bus articulado, hay que chatarrizar 8 de los autobuses obsoletos, lo que representa un beneficio para la ciudad en cuanto a la reducción del tráfico y la contaminación existentes.

Para el 30 de junio de 2007 el servicio de transmilenio contaba con una flota de 1.063 buses articulados y 410 buses alimentadores. Había transportado un total de 1.653.134.278 pasajeros funcionando sobre una red de 114 estaciones a través de 84 kilómetros de vía troncal y 515 kilómetros de rutas de alimentación, contando con 71 rutas alimentadoras conectando 302 barrios con las troncales a un total de 807.779.842 pasajeros, circulando a una velocidad promedio de 27 kilómetros por hora; 102.930.226 de pasajeros han sido transportados en servicios intermunicipales de la sabana de Bogotá y se han recorrido un promedio de 232.747 kilómetros en la flota troncal.

Según los bogotanos, es el segundo medio de transporte con opinión más favorable, sólo superado por el servicio de taxis.

Transmilenio no ha dejado de ser blanco del conflicto armado colombiano o en su defecto, de la delincuencia común. El sistema ha sido blanco de atentados en su contra en varias ocasiones:

- **9 de abril de 2001:** Durante el paro nacional se registraron los primeros ataques contra el sistema. Fueron destruidas, a punta de piedra, los vidrios exteriores de las estaciones Calle 22 y Calle 19 con Troncal Caracas, donde algunos pasajeros sufrieron heridas leves.
- **Comienzos de 2002:** Estalló un cilindro bomba a 30 metros del Portal de Usme.
- **6 de enero de 2003:** Un artefacto incendiario explotó cerca de la estación de Santa Lucía, en el sur.
- **Junio de 2003:** Tres paquetes explosivos fueron dejados en igual número de buses articulados que recorrían distintos sitios de la ciudad. En uno de ellos, en la estación Pepe Sierra, 60 personas lograron salir del vehículo antes de que este se quemara.
- **2004:** Tres personas resultaron heridas tras el estallido de una bomba incendiaria en un bus que iba por la Troncal Caracas con calle 47 sur.
- **2004:** En la estación Quiroga, dos pasajeros murieron y otros dos salieron con heridas por la explosión de cuatro kilos de amonal.
- **7 de abril de 2006:** Se registraron dos atentados con bombas incendiarias a buses alimentadores del sistema: uno en el barrio

Zarzamora y otro en el barrio Inglés, atribuidos por la policía a las FARC, relacionados con las elecciones presidenciales del 28 de mayo. Los atentados dejaron varios heridos y ocasionaron la muerte a los niños Daniel Alberto Beltrán Rodríguez y a Brian David Romero, de 10 y 11 años respectivamente, posteriormente murió Eduardo Muñoz, de 51 años.

5.3. Críticas

Aunque muchos usuarios estén de acuerdo en que el sistema transmilenio es una gran mejora frente al sistema de transporte público convencional, hay críticas acerca del sistema:

El sistema transmilenio presentó un rápido deterioro de las losas de las vías por las cuales circulan los vehículos en la Avenida Caracas y la Autopista Norte, según reveló un estudio de la Universidad Nacional de Colombia, dicho deterioro se dio al parecer por un error de la cementera mexicana CEMEX en el diseño, lo que ha ocasionado que deban ser reparados en la actualidad los corredores viales del Eje Ambiental, la Avenida Caracas y la Autopista Norte ocasionando sobrecostos y cierres de las estaciones no previstos.

Hasta el mes de diciembre de 2007, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) ha gastado en el arreglo de las losas deterioradas 17 mil millones de pesos.

Otra de las frecuentes críticas de los usuarios señalan que las estaciones y los vehículos permanecen llenos, durante las horas pico e incluso en otros horarios. Esto puede atribuirse al tamaño y a la capacidad insuficiente de 160 personas de los autobuses articulados, ya que los trenes modernos en metros pueden llevar hasta mil pasajeros, mientras que los vehículos en el sistema de Curitiba tienen una capacidad para 270 pasajeros, pues son biarticulados. Igualmente

este problema se atribuye a la poca frecuencia de las rutas por lo que los usuarios deben esperar los buses más de lo debido.

El sistema transmilenio ha llegado a ser considerado por muchos usuarios como inseguro debido a la alta cifra de robos en los buses principalmente robos a teléfonos móviles y billeteras, en parte también a la misma congestión del sistema, algo que en convenio con la Policía Metropolitana de Bogotá se ha intentado solucionar por distintos medios, cómo la instalación de cámaras de seguridad en las estaciones y portales, pero aun falta por solucionar el problema dentro de los buses.

El sistema transMilenio usa un combustible diésel que contribuye notablemente a aumentar la contaminación atmosférica, aunque sus buses lo hagan en menor medida que los buses y microbuses tradicionales que tengan alrededor de 15 o más años de antigüedad. La contaminación por diésel tiene un impacto significativo en una ciudad con la altura de Bogotá (2.600 msnm).

El 18 de abril de 2008 Oscar Tovar convocó por Facebook una protesta para que los bogotanos no usaran el sistema, la cual fracasó rotundamente. A pesar de ello, el convocante afirmó que se cumplió el objetivo que era que las directivas de transmilenio tuvieran en cuenta las miles de quejas presentadas por los capitalinos. Entre tanto, Caracol Radio consultó la opinión de los usuarios del sistema, y luego de consultar a 200 personas, transmilenio recibió una calificación de 6.9 sobre diez.

5.4. Ventajas

- Posibilidad de construcción de una mayor cantidad de líneas y de estaciones en menor tiempo que otros sistemas de transporte masivo.
- Carril exclusivo para los articulados en las troncales.

- Es menos ruidoso y menos contaminante que un autobús convencional del sistema de transporte tradicional.
- La accesibilidad es más sencilla para personas discapacitadas.
- Posibilidad de gran variedad de rutas.
- Los viajes se realizan en menor tiempo que el transporte tradicional, por lo que se contribuye a la productividad de la ciudad.
- A diferencia de los transportes subterráneos, permite a los pasajeros disfrutar de la vista del paisaje de la ciudad y no someterlos a tener que moverse por debajo de la tierra, dándole una mejor calidad en el tipo de movilización.
- Ha ayudado a un muy importante mejoramiento del aspecto arquitectónico de la ciudad en todos sus aspectos.

5.5. Desventajas

Arreglo de las losas en la estación de la Calle 19.

- Es más contaminante que un sistema de trenes livianos eléctricos o trolebús.
- Menor capacidad y velocidad en relación al metro o al tren liviano. Esto favorece el atestamiento de los buses y estaciones en las horas pico.
- Problemas con el tráfico debido a que comparte parte de las vías y es susceptible a accidentes y atascamiento con otros vehículos en los cruces.
- El desplazamiento de peso en las ruedas hace que las losas se deterioren con gran facilidad.
- Debido a los puntos anteriores sumado a los problemas de tráfico hacen que los buses no puedan mantener un horario cronometrado.

- Falta de amplias estaciones de intercambio entre troncales (Calle 76, Calle 13, Escuela Militar).
- Estaciones de intercambio con más de 500 m de recorrido a pie (Ricaurte).
- Acceso por puente peatonal con recorridos largos, promedio de 200 m entre el bus y el andén, y falta de acceso directo mediante cruce directo de las avenidas en la mayoría de las estaciones.
- Poco espacio interno y de acceso en los buses y sumado a no tener una puerta de entrada y salida genera inconvenientes al ingresar o salir del bus en horas pico.
- A pesar del progreso que transmilenio representa para la ciudad en materia de movilidad, todavía le toma mucho tiempo (1 hora 30 minutos en promedio) para un pasajero desplazarse de un portal al norte de la ciudad a uno del sur, esto sin incluir el tiempo de espera en las estaciones. Un tren subterráneo podría hacer recorridos similares en apenas 30 minutos.

5.6. Balances

Más allá de los problemas, los planificadores urbanos consideran el sistema transmilenio como un buen ejemplo de cómo crear un sistema ordenado de transporte masivo sin mucha inversión ni despilfarro.

Se ha anotado que ha contribuido a mejorar la calidad de vida y el respeto a los pasajeros y peatones en la ciudad, así como al cambio de imagen que ha generado en calles y barrios de la capital colombiana, que la han convertido en una ciudad más moderna y competitiva, que cuenta con un sistema de transporte al nivel del de otras capitales latinoamericanas.

El transmilenio ha sido considerado como uno de los proyectos más ambiciosos e importantes que haya desarrollado la ciudad en toda su historia (muy por encima de los otros sistemas de transporte que tuvo la ciudad, como el servicio de Tranvía eléctrico que desde 1910 estuvo en funcionamiento hasta 1951, del sistema de Trolebús que funcionó de 1948 hasta 1991 o del Tren Urbano que desde 1887 hasta mediados de la década de 1990 todavía prestaba servicio hasta Soacha y ahora funciona como servicio de carga y turístico en la Sabana), que ha recibido muchos premios de distintas entidades y ha sido objeto de estudio de planificadores e investigadores urbanos de países como Japón, Países Bajos y Estados Unidos, entre otros.

También ha sido tomado como punto de referencia en el metrobus de la Ciudad de México y León, en Ecuador con El Trole y Ecovía de la ciudad de Quito y en Guayaquil con Metrovía, en Porto Alegre, Salvador y Sao Paulo en Brasil y la ciudad de Guatemala con el TransMetro. Con base en este modelo, se está iniciando la construcción de Transantiago en Santiago, Chile y de El Metropolitano en Lima, Peru, se culminan las primeras líneas de trolebús en las ciudades de Mérida (Trolmérida) y Barquisimeto (Transbarca), ambas en Venezuela, y en la misma Colombia ya se desarrollan sistemas similares para las ciudades de Cali, Cartagena, Barranquilla, Bucaramanga, Medellín, Pereira y Soacha por el notable éxito que ha tenido. En la ciudad de Panamá se está ensanchando la vía transísmica, para adecuarla al uso de un sistema similar al de TransMilenio, el cual se tiene previsto que esté en funcionamiento para el año 2007 y haciendolo luego de descartar la construcción de un tren subterráneo, por considerar que el sistema BRT abarcaría mas población. En 2008 durante una visita de funcionarios de la alcaldia de Nueva York, a Bogotá, se dejó planteada la posibilidad de que en esa ciudad sean implementados un

sistema similar y ciclorutas como las que usan en la capital colombiana, como un complemento su sistema de metro.

5.7. Futuro del transporte

Según los planes vigentes, el sistema de transporte masivo de Bogotá, transmilenio, terminará de construirse en el año 2016. Tendría entonces 388 km de troncales y cubriría el 80% de los viajes en transporte público de la ciudad.

Transmilenio se diseñó para complementarse definitivamente con los autobuses y microbuses tradicionales que, gracias a este sistema de transporte urbano, han tenido que mejorar sus servicios y modernizar sus automotores para continuar con la misma competitividad y cantidad de pasajeros.

En 2007, se inició un debate sobre la conveniencia de crear una troncal de transmilenio en la carrera séptima durante la fase III, debido entre otras cosas a la variación de las dimensiones a lo largo de la vía, así como a la posible necesidad de intervenir zonas consolidadas urbanísticamente como el Museo del Chicó, dichas dudas fueron planteadas por el alcalde mayor, por lo que se estudiaron otras alternativas. A pesar de esto los estudios más recientes apuntaron a que hay cuatro puntos verdaderamente críticos donde se han planteado soluciones: a la altura de la Universidad Javeriana se correrá uno de los auditorios de la institución para construir una estación con acceso subterráneo. En la calle 85 se hará un paso deprimido y en las calles 92 y 94 se construirán soluciones a desnivel.

El alcalde decidió dejar contratadas las troncales de la avenida el dorado y de la avenida carrera décima. La primera tendrá 17 estaciones (una de ellas "intermedia"), 4 de ellas ubicadas en el aeropuerto internacional el dorado, compatibles con los diseños del nuevo aeropuerto. La décima tendrá 10

estaciones (dos de ellas "intermedias") y un portal. La estación del Museo Nacional de Colombia sería subterránea.

No obstante, a pesar de los estudios previamente realizados para construir la troncal de la Carrera Séptima, el entonces alcalde electo Samuel Moreno desestimó la obra.

Las obras de la avenida el dorado y de la avenida carrera décima comenzarían a ejecutarse en junio de 2008 y durarían hasta 2010, pero debido a los debates su comienzo se vio retrasado. Sin embargo recientemente se decidió se forma definitiva que la troncal de la carrera séptima si será construida y que sería la más costosa hasta el momento, debido a que serán necesarias muchas obras subterráneas, lo que la convertiría en la más espectacular que sea construida.

Están en circulación dos tipos de buses con fines de prueba para su eventual puesta en circulación:

- Buses biarticulados: Son buses que tienen dos fuelles y tres cuerpos, con lo cual aumentan la capacidad total del bus hasta 270 personas.
- Buses impulsados por gas natural: El gas natural tiene la ventaja de ser un combustible más económico y mucho menos contaminante que el diesel, sin embargo no desarrolla la misma potencia que el combustible líquido, además que el abastecimiento debe ser más frecuente.
- Trolebuses: Esta opción también podría constituirse en una potente alternativa para la movilización de estos buses por presentar cero emisiones de contaminantes a la atmósfera local, bajos niveles de ruido y vibraciones, alta eficiencia, y por la economía de escala que se puede obtener con este insumo energético (algo que no se logra con el diesel),

lo que se traduciría en menores tarifas para los ciudadanos que utilizan este servicio.

En resumen, transmilenio es el proyecto más ambicioso e importante que haya desarrollado la ciudad en toda su historia (aun por encima del Tranvía o el tren urbano de principios del siglo XX), por lo que se ha convertido en un orgullo de los bogotanos, que ha recibido muchísimos premios de distintas entidades y ha sido objeto de estudio de planificadores e investigadores urbanos de países como Japón, Holanda y Estados Unidos, entre otros, además de haber sido copiado en la ciudad de Quito, Ecuador y en Porto Alegre, Brasil. Se está iniciando la construcción en Santiago, Chile, y en la misma Colombia ya se desarrolla un sistema similar para la ciudad de Cali por el gran éxito que ha tenido.

CAPÍTULO VI

6. Análisis del monopolio producido por el transmetro y su posible solución

6.1. El monopolio del transmetro

Sin lugar a dudas el transmetro ha constituido un monopolio, en virtud que no existe competencia en la ruta que recorre, es decir, que no existe la libre competencia en el mercado del transporte urbano, por el recorrido que tiene el mismo.

Si bien es cierto que el transmetro es un transporte moderno, colectivo, barato, rápido y seguro, también es cierto que el mismo se ha apropiado del recorrido estipulado, ya que por el noventa por ciento de la vía la tiene ese medio de transporte.

El Artículo 130 de la Constitución Política de la República de Guatemala, estipula “Se prohíben los monopolios y privilegios. El Estado limitará el funcionamiento de las empresas que absorban o tiendan a absorber, en perjuicio de la economía nacional, la producción en uno o más ramos industriales o de una actividad comercial o agropecuaria. Las leyes determinarán lo relativo a esta materia. El Estado protegerá la economía de mercado e impedirá las asociaciones que tiendan a restringir la libertad del mercado o a perjudicar a los consumidores”.

Como se puede apreciar la Constitución de la República prohíbe los monopolios, dando lugar a que haya competencia en el mercado, en tal virtud si

existe un monopolio no podrá haber otro comercio que les haga competencia. De esa cuenta una institución municipal se ha encargado de constituir el monopolio del transporte en una ruta que sólo el transmetro puede recorrer, vedando la locomoción de otras empresas de buses que también podría hacer el mismo recorrido, pero que con prevendas a los empresarios y con el consentimiento de los mismos los ha retirado del mercado.

Asimismo, no pueden existir privilegios por parte del Estado para constituir monopolios, pero en el caso del transmetro, es el alcalde capitalino quien ha formado el monopolio, ya que el momento de poner en funciones ese medio de transporte sustituyó a toda línea de buses para que no hicieran el recorrido por los lugares donde pasaría el transmetro, dando privilegios a las empresas de buses a fin de que no le hicieran competencia.

Los privilegios consistieron en que las rutas mencionadas hicieran un menor recorrido por el mismo precio, es decir, que esas rutas acortaron su recorrido a fin de gastar menor combustible pero cobrando el mismo precio en el pasaje.

Asimismo existen los oligopolios, cuando dos o más empresas se unen para explotar un mismo mercado, otra forma que prohíbe la Constitución de la República.

El transmetro es una empresa que se fundó para dar cobertura a los usuarios del transporte colectivo urbano, regulando las rutas del CENMA (Centro Nacional de Mayoreo), en la zona doce, con destino al trébol (zona 11), veinte calle zona uno y la Municipalidad zona cuatro.

En la actualidad se amplió la ruta del mismo recorriendo la diez y ocho calle hasta la primera avenida de la zona uno, proyectando para el futuro recorrer desde el proyecto 4-4 de la zona seis, hasta el Centro Cívico, asimismo la calzada Roosevelt desde la jurisdicción de Mixto hasta el Trébol y luego a la zona uno, por otro lado se tiene proyectado incluir otro de esos transportes desde la carretera al atlántico hasta el centro cívico.

Se debe tener en cuenta, que luego de cierto tiempo que haya funcionado el transporte municipal en la ruta que actualmente recorre, se tiene contemplada la construcción del mismo que recorrerá de la zona diez y ocho al centro cívico, además de éste se construirá el transmetro que recorrerá de la zona seis, proyecto 4-4 al centro cívico, y el transporte que tendrá una ruta de inicio de la calzada Roosevelt al Trébol, lo que constituirá un monopolio completo de ese medio de transporte municipal; para lo cual se tiene previsto hacer las mismas concesiones a los empresarios de transporte particular, de darles rutas más cortas por el mismo precio, evitar que el transporte urbano de pasajeros circule por los lugares que recorrerá el transporte municipal, para sacarlos del mercado y no tener competencia comercial.

Al concluir los trabajos se ampliará el monopolio del transporte urbano al noventa por ciento de la ciudad capital.

La ruta del recorrido del transmetro es la calzada Aguilar Batres, avenida Bolívar, veinte calle zona uno y municipalidad zona cuatro.

El recorrido de la calzada Aguilar Batres abarca la zona doce y zona once, la primera de sur a norte y la segunda de norte a sur.

El recorrido de la avenida Bolívar abarca la zona ocho y zona tres, la primera de sur a norte y la segunda de norte a sur.

El problema estriba que al momento de comenzar el funcionamiento de ese transporte colectivo, la Municipalidad de Guatemala ordenó la cancelación de las otras rutas urbanas que hacían ese recorrido, por lo que quedó solamente el transmetro trabajando, razón por la cual se constituyó en monopolio, ya que únicamente ese transporte predomina en las rutas mencionadas. Las rutas canceladas fueron las que hacían su recorrido por la calzada Aguilar Batres y avenida Bolívar, por lo que en esas rutas únicamente las recorren los buses del transmetro.

El problema se deriva que las personas que se transportan de esos lugares solamente tienen la opción de viajar en referido transporte, porque no tienen otra opción de viajar por otra línea de transporte urbano. Las consecuencias del monopolio son que al haber un paro, una convulsión social o un desastre natural, la persona tiene que viajar a pié aproximadamente ocho kilómetros para encontrar otra ruta de buses, lo cual se pudo comprobar el veinticuatro de febrero cuando los vendedores del CENMA bloquearon la vía del transmetro, por lo que las personas que frecuentemente viajan en ese transporte no tuvieron opción de abordar otras líneas de buses que anteriormente circulaban por la calzada Aguilar Batres y la avenida Bolívar.

La solución al problema deviene en autorizar otras líneas de buses urbanos que circulen por los lugares donde también circula el transmetro, y en esa forma transparentar el precepto constitucional de prohibir los monopolios.

El Artículo 361 del Código de Comercio, literalmente indica: “Artículo 361. Prohibición de monopolios. Todas las empresas tienen la obligación de contratar con cualquiera que solicite sus productos o servicios que prestan, observando igualdad de trato entre las diversas categorías de consumidores”.

Por su parte el Artículo 362 del mismo cuerpo legal, estipula: “Todo acto o hecho contrario a la buena fe comercial o al normal y honrado desenvolvimiento de las actividades mercantiles, se considerará de competencia desleal, y por lo tanto, injusto y prohibido”.

No existe buena fe comercial, en el transporte del transmetro, porque el mismo impidió el desenvolvimiento de otras empresas que tenían el mismo recorrido, al vedarles el libre comercio por la ruta que antes transitaban y ejercían su actividad mercantil, pues bajo presión y prevendas los retiró del mercado y quedó sólo ese medio de transporte circulando por el recorrido que otras empresas de igual categoría lo hacían con anterioridad, por lo que puede considerarse como competencia desleal, injusta y prohibida.

El Artículo 363 del Código de Comercio, establece: “Se declaran de competencia desleal, entre otros, los siguientes actos:

1º. Engañar o confundir al público en general o a personas determinadas mediante:

a) El soborno de los empleados del cliente para confundirlo sobre los servicios o productos suministrados;

- b) La utilización de falsas indicaciones acerca del origen o calidad de los productos o servicios, o la falsa mención de honores, premios o distinciones obtenidas por los mismos.
- c) El empleo de los medios usuales de identificación para atribuir apariencia de genuinos a productos espurios o a la realización de cualquier falsificación, adulteración o imitación que persigan el mismo efecto.
- d) La propagación de noticias falsas, que sean capaces de influir en el propósito del comprador, acerca de las causas que tiene el vendedor para ofrecer condiciones especiales, tales como anunciar ventas procedentes de liquidación, quiebras o concursos, sin existir realmente esas situaciones.

Las mercancías compradas en una quiebra, concurso o liquidación sólo podrán ser revendidas con anuncio de aquella circunstancia.

Sólo pueden anunciarse, como ventas de liquidación, aquellas que resulten de la conclusión de las empresas, del cierre de un establecimiento o sucursal o de la terminación de actividades en uno de los ramos del giro de la empresas en cuestión.

2º. Perjudicar directamente a otro comerciante, sin infringir deberes contractuales para con el mismo mediante:

- a) Uso indebido o imitación de nombres comerciales, emblemas, muestras, avisos, marcas, patentes u otros elementos de una empresa o de sus establecimientos;

- b) Propagación de noticias capaces de desacreditar los productos o servicios de otras empresas;
 - c) Soborno de los empleados de otros comerciante para causarle perjuicios;
 - d) Obstaculización del acceso de la clientela al establecimiento de otro comerciante;
 - e) Comparación directa y pública de la calidad y los precios de las mercancías o servicios propios, con los de otros comerciantes señalados nominativamente o en forma que haga notoria la identidad.
- 3º. Perjudicar directamente a otro comerciante con infracción de contratos, como sucede:
- a) Al utilizar el nombre o los servicios de quien se ha obligado a no dedicarse, por cierto tiempo, a una actividad o empresa determinada, si el contrato fue debidamente inscrito en el Registro Mercantil, correspondiente a la plaza o región en que deba surtir sus efectos;
 - b) Al aprovechar los servicios de quien ha roto su contrato de trabajo a invitación directo del comerciante que le de nuevo empleo.

4º. Realizar cualesquiera otros actos similares, encaminados directa o indirectamente a desviar la clientela de otro comerciante.

En conclusión se puede considerar que en la empresa del transmetro existe monopolio y competencia desleal al se instalada para su funcionamiento.

Existe monopolio por las siguientes razones:

- Sólo esa empresa es generadora de transporte por los lugares que recorre.
- No existe otro medio de transporte que compita por la ruta establecida para el transmetro.
- Previo a iniciar su recorrido esa empresa retiró a las demás empresas para no tener competencia.
- La empresa del transmetro obligó, mediante coerción y prevendas, a retirarse del recorrido que hacían las demás empresas de transporte urbano.
- Cuando inician las operaciones del transmetro lo hacen sin tener competencia, pues con anterioridad se retiró a las demás de efectuar el mismo recorrido.

Asimismo, existe competencia desleal, por parte del transmetro, por las siguientes razones:

- La empresa del transmetro coerció a otros empresarios del transporte urbano para que se retiraran del recorrido que hace el transmetro.
- Con anterioridad al establecimiento del transporte municipal, se utilizó propaganda por los medios de comunicación indicando la mala calidad del servicio urbano manejado por empresarios particulares.
- Se perjudicó a otros empresarios al difundir noticias desacreditando el medio de transporte urbano que estaban a cargo de empresas particulares.
- Se le ofreció a los empresarios particulares recorrer rutas más cortas por el mismo precio, con el beneficio de menor consumo de combustible por el mismo precio que lo hacían recorriendo rutas más largas.
- Se hizo comparaciones de la calidad de servicio que prestaría el transmetro, por menos costo de los servicios prestados por empresarios particulares.
- El transporte municipal se aprovechó de hacer el mismo recorrido que hacían empresarios particulares, pero retiró a estos para no tener competencia.

6.2. Ventajas

Las ventajas que representa el transmetro son las siguientes:

- Es un transporte rápido.
- Es barato.
- Es seguro.
- Eficaz.
- Cubre rutas largas.
- No se paga al piloto el precio del pasaje.
- Es una ayuda a la gente de escasos recursos económicos.
- Da cabida a gran cantidad de pasajeros.

6.3. Desventajas

Entre las desventajas se pueden mencionar:

- Constituye monopolio, es decir, que no existe la libre competencia.
- Cuando existen convulsiones sociales en el CENMA no existe otro transporte que lo pueda sustituir, por lo tanto los pasajeros tienen que viajar caminando hasta la primera salida de cualquier otro transporte ubicada en el trébol.

- Si existiera un paro por huelga de los trabajadores del transmetro, la ciudad capital se quedaría sin medios de transporte.
- Los actos terrorista ocasionarían la paralización de la ciudad.

6.4. Posibles soluciones

Las posibles soluciones al problema podrán ser las siguientes:

- Permitir que hayan otros medios de transporte por el recorrido que hace el transmetros.
- Crear vías alternas separadas del lugar donde recorre el transmetro.
- Que el Estado controle el transmetro para permitir la libre competencia en el mercado del transporte.

CONCLUSIONES

1. El transmetro es un transporte moderno, utilizado en Latinoamérica para beneficio para la sociedad, el recorrido es rápido, seguro y barato.
2. El transmetro proporciona seguridad y rapidez en su recorrido, teniendo paradas a cierta distancia, a fin de que los que abordan el mismo tengan como referencia de abordaje solamente los puntos ya conocidos.
3. El transmetro constituye un monopolio, ya que por los lugares que recorre no encuentra competencia en el mercado del transporte, por lo que es el único medio de transporte que se encuentra durante todo su recorrido, no habiendo otro medio de transporte que compita con él.
4. La municipalidad ha convenido con los transportistas para que no recorran las rutas del transmetro, dándoles ésta concesiones de menor recorrido por un mismo precio.
5. El Alcalde de la ciudad de Guatemala ha proyectado ampliar las rutas del transmetro, por lo que tendrá que hacer concesiones con los empresarios del transporte que recorran las mismas rutas.

RECOMENDACIONES

1. La Dirección General de Transporte debe velar porque no se constituyan monopolios en el mercado del transporte, dando una libre competencia con los demás empresarios en esa rama, de lo contrario se viola la Constitución Política de la República de Guatemala.
2. El Estado debe velar porque no se constituyan monopolios ni oligopolios, ya que el primero lo constituye la persona individual o jurídica que comercia el sólo en el mercado, mientras que el segundo lo constituyen varios propietarios que se unen para no tener competencia.
3. El Alcalde de la ciudad de Guatemala debe permitir la libre competencia de otras empresas que deseen trabajar por las mismas rutas que recorre el transmetro para que exista competencia en el mercado del transporte.
4. Que la municipalidad cree rutas alternas para no interrumpir el tráfico donde se desarrolle la actividad comercial del transporte, para que exista la libre competencia en el mercado del transporte y el público pueda optar por el transporte que prefiera.
5. La Municipalidad debe estudiar el transmilenio de Perú y Colombia, que es similar al transmetro, en los cuales se permite la libre competencia, para analizar si es conveniente introducir sus regulaciones en el transporte de pasajeros en Guatemala, especialmente en el actual transporte urbano municipal.

BIBLIOGRAFÍA

- AGRERI, Saúl A. **Diccionario de derecho comercial.** Buenos Aires, Argentina: (s.e.), 1982.
- AMANDRO, José Luis. **Ley de seguros.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Norma Antuño, 1979.
- SOLER ANLEU, Amadeo. **Seguro de automotores.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Astrea, 1978.
- BROSUTA PANT, Manuel. **Manual de derecho mercantil.** España: Ed. Tecnos, 1978.
- BUSTAMANTE FERRER, Jaime. **Manual de principios jurídicos del seguro.** Bogotá, Colombia: Ed. Temis, 1983.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de derecho usual.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L., 1989.
- CARRIGUES, Joaquín. **Curso de derecho mercantil.** México: Ed. Porrúa, 1998.
- DÍAS BRAVO, Arturo. **Contratos mercantiles.** México: (s.e.), 1994.
- Enciclopedia y Diccionario. **Diccionario de la lengua española.** España: Ediciones Espasa Calpe, 1970.
- Fundación Tomás Moro. **Diccionario jurídico espasa.** Madrid, España: Ed. Espasa Calpe, S.A., 1999.
- GÓMEZ GONZÁLEZ, Fernando Flores. **Introducción al estudio del derecho y derecho civil.** México: Ed. Porrúa, 1978.
- GARRIDO Y COMAS, J.J. **El contrato de seguro.** Barcelona, España: Ediciones Sapes, S.S., 1954.
- MEILIJ, Gustavo Raúl. **Tratado de derecho de seguros.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Rosario, 1975.

- MEILIJ, Gustavo Raúl. **Manual de seguros**. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Despalma, 1987.
- OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta S.R.L., 1989.
- PUIG PEÑA, Federico. **Compendio de derecho civil español**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Pirámide, 1999.
- VÁSQUEZ DEL MERCADO, Oscar. **Contratos mercantiles**. México: Ed. Porrúa, 1997.
- VÁSQUEZ MARTÍNEZ, Edmundo. **Instituciones de derecho mercantil**. Guatemala: Ed. Serviprensa Centroamericana, 1978.
- VICENTE Y GELLA, Agustín. **Introducción al derecho mercantil comparado**. México: Ed. Nacional, 1999.
- VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Guatemala: Ed. Universitaria, 1999.
- ZEA RUANO, Rafael. **Lecciones de derecho mercantil**. Guatemala: Tipografía Nacional, 1966.

Legislación

- Constitución Política de la República de Guatemala**. Asamblea Nacional Constituyente, 1986.
- Código Civil**. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 106, 1963.
- Código Procesal Civil y Mercantil**. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala. Decreto Ley 107, 1963.
- Código de Comercio**. Congreso de la República de Guatemala. Decreto número 2-70, 1970.
- Ley del Organismo Judicial**. Congreso de la República de Guatemala. Decreto número 2-89, 1989.

Ley sobre Seguros. Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 473.

	Pág
6.2. Ventajas.....	79
6.3 Desventajas.....	80
6.4. Posibles soluciones.....	81
CONCLUSIONES.....	83
RECOMENDACIONES.....	85
BIBLIOGRAFIA.....	87

