

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

**ANÁLISIS JURÍDICO DEL ACUERDO MUNICIPAL QUE RESTRINGE LA
CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE COMERCIAL PESADO EN EL
MUNICIPIO DE GUATEMALA EN DETERMINADOS HORARIOS**

RICARDO CUÉLLAR IQUIQUE

GUATEMALA, JULIO DE 2011

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

**ANÁLISIS JURÍDICO DEL ACUERDO MUNICIPAL QUE RESTRINGE LA CIRCULACIÓN
DEL TRANSPORTE COMERCIAL PESADO EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA EN
DETERMINADOS HORARIOS**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

RICARDO CUÉLLAR IQUIQUE

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, julio de 2011

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

DECANO: Lic. Bonerge Amílcar Mejía Orellana
VOCAL I: Lic. César Landelino Franco López
VOCAL II: Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi
VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Diaz
VOCAL IV: Br. Mario Estuardo León Alegría
VOCAL V: Br. Pablo José Calderón Gálvez
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana

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

**BUFETE JURÍDICO
LIC. ARMANDO GÓMEZ
11 CALLE 9 – 55 ZONA 1, Of. 2 – A
Guatemala, Ciudad
Cel. 5968 – 4885**



Guatemala, 12 de noviembre 2009

Lic. Marco Tulio Castillo Lutín
Jefe de la Unidad de Tesis de la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala.



Licenciado Castillo Lutín:

En cumplimiento de la resolución dictada por la jefatura a su cargo en fecha 23 de marzo del año 2009, por la cual se me designa como asesor de tesis del estudiante bachiller **RICARDO CUÉLLAR IQUIQUE**, en la elaboración del trabajo intitulado **ANÁLISIS JURÍDICO DE LOS FUNDAMENTOS QUE DETERMINAN LA INCONSTITUCIONALIDAD DEL ACUERDO MUNICIPAL, QUE RESTRINGE LA CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE COMERCIAL PESADO EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA EN DETERMINADOS HORARIOS**; respetuosamente me permito informar a usted lo siguiente:

- a) Para el estudiante ha sido un reto abordar este tema, dado que en nuestro país no existe una legislación específica encuadrada a los problemas que se dan y a la mala praxis de la ya existente, en el sentido de que no protege a los que tiene que proteger y ser utilizada únicamente para beneficios personales de funcionarios municipales.
- b) Las fuentes de información se centraron en la legislación del país, que son de aplicabilidad general y la bibliografía obtenida, ha sido a través del Internet cuyo contenido, aunque no aborda el vacío legal que es la falta de una legislación equitativa y acorde a las necesidades de los agremiados del transporte comercial pesado, dan directrices sobre el actuar de las autoridades municipales para que puedan tomar decisiones para todos los habitantes del municipio de Guatemala en general y no solamente para un grupo seleccionado.
- c) El contenido del presente trabajo consta de cuatro capítulos en los que se hace mención de las situaciones más relevantes sobre el tema:

En el capítulo I, se hace referencia a la historia del transporte comercial en Guatemala, en su desarrollo a través de los años hasta la actualidad; en el capítulo II, se trata lo referente a la apertura de importantes vías de comunicación hacia la ciudad capital, el plan EDOM 2000 que se desarrolló en la administración municipal del Licenciado Manuel Colom Argueta; la empresa ferroviaria que prestó el servicio de transporte de mercancías a la misma, su creación y crepúsculo actual; se hace referencia lo relacionado a la descentralización y autonomía municipal, lo que es su consejo y como está estructurado, además de la creación y funcionamiento del ente administrativo



encargado de velar por el tránsito en el municipio de Guatemala, EMETRA, el acuerdo municipal con el que le dan vida a esta restricción y el acuerdo que la amplía en su horario; y en el capítulo IV, se señala una breve referencia del transporte comercial pesado, haciendo alusión a las restricciones del horario en la actualidad y un efímero estudio de las reglas estatales para la solución del mismo problema y la Ley de normas mínimas sobre el transporte comercial pesado; y para concluir en el mismo, se analiza el problema del transporte comercial pesado y la existencia de una regulación inadecuada y encuadrada acorde a las normas constitucionales y a las necesidades de los transportistas comerciales que se dan en la actualidad en el municipio.

- d) Este trabajo evidencia la imperiosa necesidad de llevar a cabo las modificaciones y reformas necesarias a la Ley de Tránsito Decreto 132 – 96 y su Reglamento de Tránsito Acuerdo gubernativo 273 – 98, en beneficio de los transportistas comerciales y la población en general.
- e) Las recomendaciones planteadas están sustentadas en el derecho constitucional.

En definitiva, el contenido del presente trabajo de tesis, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con la normativa respectiva; la metodología y técnicas de investigación utilizadas y la redacción son congruentes con los temas tratados en la investigación, habiéndose cumplido con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público; por lo que resulta procedente dar el presente DICTAMEN FAVORABLE, aprobando el trabajo de tesis asesorado.

Atentamente:

ARMANDO GÓMEZ
ABOGADO Y NOTARIO

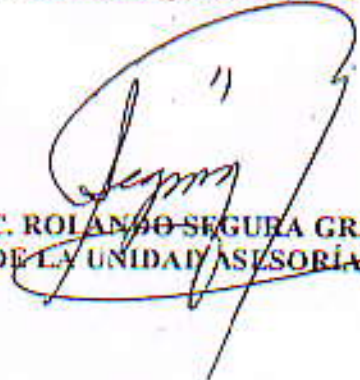
Licenciado Armando Gómez
Colegiado No. 5176



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, cuatro de febrero de dos mil diez.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) MARIO ROLANDO GUTIÉRREZ VELÁSQUEZ, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante RICARDO CUELLAR IQUIQUE, Intitulado: "ANÁLISIS JURÍDICO DE LOS FUNDAMENTOS QUE DETERMINAN LA INCONSTITUCIONALIDAD DEL ACUERDO MUNICIPAL, QUE RESTRINGE LA CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE COMERCIAL PESADO EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA EN DETERMINADOS HORARIOS".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual dice: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".


LIC. ROLANDO SEGURA GRAJEDA
JEFE DE LA UNIDAD ASESORIA DE TESIS



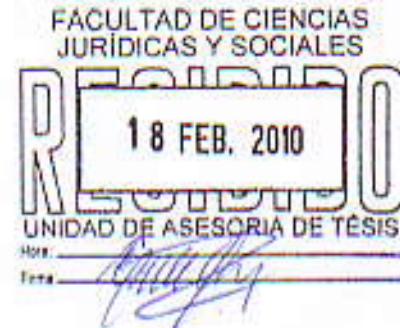
cc. Unidad de Tesis
RSG/slh.

LIC. MARIO ROLANDO GUTIÉRREZ VELÁSQUEZ
11 CALLE 9- 55 ZONA 1, OF. 2 – A
Guatemala, ciudad
Cel. 5694- 7087



Guatemala, 18 de febrero de 2010.

Lic. Marco Tulio Castillo Lutín
Jefe de la Unidad de Tesis de la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala.



Licenciado Castillo Lutín:

De conformidad con el nombramiento emitido por la jefatura a su cargo, el día cuatro de febrero del año 2010, en el que se me designa como revisor de tesis, para apoyar el trabajo de investigación del estudiante bachiller RICARDO CUÉLLAR IQUIQUE, intitulado **ANÁLISIS JURÍDICO DE LOS FUNDAMENTOS QUE DETERMINAN LA INCONSTITUCIONALIDAD DEL ACUERDO MUNICIPAL, QUE RESTRINGE LA CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE COMERCIAL PESADO EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA EN DETERMINADOS HORARIOS**, por lo que respetuosamente me permito informar a usted lo siguiente:

1. Después de haber revisado y analizado exhaustivamente el trabajo presentado, se encontró que el mismo, se ajusta a la normativa de los trabajos de investigación establecidos en el Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales de esta casa de estudios.
2. La metodología se adecua a los lineamientos de los trabajos profesionales y su aporte a las ciencias jurídicas, siendo ésta una forma de hacer conciencia a los miembros de consejo municipal capitalino y a los legisladores del Congreso de la República de Guatemala, en el sentido de modificar y reformar la Ley de Tránsito, Decreto 132 – 96; como el Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273 – 98; caso contrario, mediar entre las partes involucradas en el problema y lleguen a un acuerdo definitivo, en cuanto a la restricción de la circulación del transporte comercial pesado en el municipio de Guatemala, en determinados horarios.
3. Es interesante observar que en el trabajo presentado, existe conocimiento científico de las ciencias jurídicas, sin embargo, el título aprobado inicialmente para esta investigación, asemeja y admite otra interpretación dada la ambigüedad de la Resolución final de la Corte de Constitucionalidad en cuanto a la controversia surgida entre la Municipalidad de Guatemala y el Ministerio de Gobernación por la emisión del Acuerdo Ministerial 1339 – 2007, por lo que en base a las facultades que me confiere la Unidad



Asesoría de Tesis de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, procedo a la modificación del título aprobado en los inicios de esta investigación, por el título nuevo de **ANÁLISIS JURÍDICO DEL ACUERDO MUNICIPAL, QUE RESTRINGE LA CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE COMERCIAL PESADO EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA EN DETERMINADOS HORARIOS** que se enfoca de mejor manera a la problemática planteada en este trabajo de tesis; por lo que:

4. Las conclusiones y recomendaciones, son pertinentes a la problemática presentada.

En definitiva, el contenido del presente trabajo de tesis, llena los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con la normativa respectiva, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, así como la redacción, son congruentes con los temas tratados en la investigación, cumpliendo con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público, por lo que resulta procedente emitir el presente **DICTAMEN FAVORABLE**, para que se autorice la impresión de la tesis intitulada **ANÁLISIS JURÍDICO DEL ACUERDO MUNICIPAL, QUE RESTRINGE LA CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE COMERCIAL PESADO EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA EN DETERMINADOS HORARIOS**, presentada por el estudiante bachiller Ricardo Cuéllar Iquique, para que sea discutida y defendida en el examen general público correspondiente.

Atentamente:

LIC. MARIO ROLANDO GUTIÉRREZ VELÁSQUEZ
ABOGADO Y NOTARIO

Licenciado Mario Rolando Gutiérrez Velásquez
Colegiado 4949.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, ocho de febrero del año dos mil once.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante RICARDO CUÉLLAR IQUIQUE, Titulado ANÁLISIS JURÍDICO DEL ACUERDO MUNICIPAL, QUE RESTRINGE LA CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE COMERCIAL PESADO EN EL MUNICIPIO DE GUATEMALA EN DETERMINADOS HORARIOS. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.-

CMCM/sllh.



DEDICATORIA

- A DIOS: Ser magnífico e inefable, que me permitió culminar con éxito mis estudios, dotándome día a día de salud, sabiduría, inteligencia y conocimiento.
- A MIS PADRES: Ramón Cuéllar Aráuz, y sobre todo a mi madre, Victoria Iquique de Cuéllar quien con amor, paciencia y esfuerzo inmensurable, me guió en el camino por la vida.
- A MI ESPOSA: Mervi Leonor Alejandro Hernández, por su apoyo incondicional en todo momento.
- A MIS HERMANAS: Con amor fraternal.
- A MIS HIJOS: Gracias por ser mis hijos y su cariño.
- A MIS NIETOS: Dulce María, Sharon Dennisse, Julissa Isis Marielos, Vivian Marcela, Allison Vanesa, Sergio Aleksei y Derek Ricardo.
- A MIS PADRINOS: Lic. Hilmar Enrique Chilín.
Lic. Armando Cabrera.
A quienes les estoy altamente agradecido por su aprecio, y por brindarme su amistad sincera y ser parte de mi triunfo profesional.
- A LOS LICENCIADOS: Lic. Carlos Castro.
Lic. Armando Gómez.
Lic. Mario Rolando Gutiérrez V.
Enormemente agradecido por brindarme su amistad y apoyo.
- ESPECIALMENTE A: Lesbia Judith, Manuel Zambrano e Ingrid Castellanos.
Por brindarme su amistad y apoyo moral.
- A: La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, de la Universidad de San Carlos de Guatemala, por darme la oportunidad de alcanzar esta meta, a través de los conocimientos adquiridos en ella, y ser la experiencia más grande de vida que forjará mi desarrollo como persona y profesional, buscando siempre la humildad.
Gracias.

ÍNDICE

Pág.

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

CAPÍTULO I

1. Historia del transporte en la ciudad de Guatemala	1
1.1. Carreteras y servicios automotores	3
1.2. El ferrocarril en Guatemala.....	6
1.3. Del transporte urbano en la ciudad capital guatemalteca.....	12
1.4. La presencia y predominio del contenedor (TEU)	17

CAPÍTULO II

2. EL EDOM 2000 para el municipio de Guatemala	21
2.1. Administración municipal del Licenciado Manuel Colom Argueta.....	22
2.2. La viabilidad al transporte en general hacia el norte de ciudad Guatemala.....	25
2.3. Época post terremoto en las vías de comunicación de ciudad Guatemala.....	25
2.3.1. Ampliación de calles y avenidas en la ciudad de Guatemala	26
2.4. Los centros industriales	30
2.4.1. Antecedentes históricos de las zonas francas	31
2.4.2. La experiencia en Guatemala de los centros industriales y el transporte comercial pesado dentro de sus instalaciones	33
2.5. Desaparición del ferrocarril en Guatemala y el uso del transporte comercial pesado como alternativa.....	36
2.6. Infraestructura incapaz de soportar el transporte comercial pesado	41
2.6.1. Viabilidad en la infraestructura actual en la ciudad de Guatemala	43

CAPÍTULO III

3. Conceptos básicos de transporte comercial pesado	47
3.1. Descripción del transporte comercial y sus funciones	47
3.2. Transporte intermodal en contenedor único	48

	Pág.
3.3. Servicio de mercancías en contenedor único	48
3.4. Transporte de carga	48
3.5. La seguridad en mercancías transportada por el transporte comercial	49
3.6. Del transporte colectivo público urbano al Transmetro	49
3.7. Proceso de descentralización del Estado de Guatemala.....	52
3.8. La problemática vial y el transporte urbano público colectivo	54
3.9. La importancia del transporte comercial pesado	54
3.10. La autonomía municipal.....	55
3.11. Qué es la autonomía municipal	57
3.12. Regulación del transporte comercial pesado dentro del municipio de Guatemala, en horarios determinados.....	60
3.13. Creación de EMETRA	63
3.13.1. Concepto	63
3.13.2. Objetivo.....	64
3.13.3. Visión	64
3.13.4. Organización.....	65
3.14 Recuperación del centro histórico de la ciudad de Guatemala.....	65
3.14.1. El centro histórico de la ciudad de Guatemala.....	67
3.15. El transmetro, una opción para los capitalinos	67

CAPÍTULO IV

4. Aplicación jurídica dentro de un Estado moderno	69
4.1. Breve referencia del nacimiento del Acuerdo Municipal COM-005-2007.....	69
4.2. Entidades de servicio comercial pesado a nivel centroamericano.....	78
4.3. Regulación legal	81
4.4. Fundamentos jurídicos que determinan la inconstitucionalidad del Acuerdo Municipal, que restringe únicamente la circulación del transporte comercial pesado dentro del municipio de Guatemala en determinados horarios.....	96
CONCLUSIONES.....	109
RECOMENDACIONES.....	111
BIBLIOGRAFÍA.....	113

INTRODUCCIÓN

Toda nación está organizada jurídicamente por la existencia del Estado y el derecho y dentro de cada uno de éstos, debe imperar la convivencia social de sus miembros; pero es necesario indicar que la formalización de esta satisfacción se logra a través del perfeccionamiento y elevación, propuesta por la Constitución Política de la República de Guatemala, la cual es dada en un orden jurídico fundamental, estable e integral. Este supremo ordenamiento es generalizado a todos los habitantes, incluyendo a gobernantes y gobernados, determinándose dentro de su articulado el cumplimiento de la justicia, la equidad y la seguridad. Todo lo anterior es la pretensión principal y fundamental, pero la concreción de ello, solo queda como una quimera muy lejana para los guatemaltecos al no darse cumplimiento a lo ordenado por la Carta Magna guatemalteca.

La hipótesis planteada se deriva de una Ley de Tránsito ambigua, misma que admite diversas interpretaciones, provocando de esta manera la ausencia total de una normativa real y equitativa que regule tanto la circulación del transporte comercial pesado, como la de los demás sectores involucrados que paralelo a ello, también circulan por las vías terrestres del municipio de Guatemala en los horarios de la cinco treinta de la mañana a las nueve en punto horas de la mañana y de las 17:00 horas a las 20:30 horas por la tarde, y el estudio se llevará a cabo en el municipio de Guatemala.

El análisis se lleva a cabo en el municipio de Guatemala, durante el año 2006 al 2007.

Para los fines de este estudio, el contenido de la tesis se presenta en cuatro capítulos. En el primer capítulo, se hace referencia a la historia del transporte comercial en general en Guatemala, base fundamental que mantiene la economía del Estado guatemalteco, tutelado dada su importancia, por la Constitución Política de la República de Guatemala; el segundo capítulo versa sobre la creación del Plan municipal EDOM 2000 que fue desarrollado y ejecutado durante la administración municipal del Licenciado Manuel Colom Argueta, y que no fuera continuado por ninguna de las administraciones municipales venideras, quedando así muchos de los proyectos de infraestructura

vial en el municipio guatemalteco archivados y abandonados; además se hace mención de la creación y crepúsculo de la empresa ferroviaria que prestara el servicio de transporte de mercancías a toda el área comercial del municipio de Guatemala; en el tercer capítulo, se perfila lo relacionado a la descentralización y autonomía municipal, lo que es su consejo y estructura del mismo; además, de la creación y funcionamiento del ente administrativo encargado de velar por el tránsito en el municipio de Guatemala, denominado EMETRA; además de hacerse mención del Acuerdo municipal que da vida a la restricción de la circulación del transporte comercial pesado en el municipio de Guatemala en determinados horarios; así como la efímera participación estatal ante la controversia surgida entre la Municipalidad de Guatemala y el Gobierno central, por la restricción en mención; y en el cuarto capítulo, se concluye con el análisis de la problemática del transporte comercial pesado debido a la mala interpretación de la Ley de Tránsito por las autoridades municipales; la inexistencia de un ente que realmente regule las actividades municipales en cuanto a la administración de su municipio de forma adecuada y que esté encuadrada dentro de los parámetros de la tutela que le otorga la Constitución Política de la República de Guatemala, al transporte comercial pesado.

En el desarrollo del presente trabajo, se aplicaron los métodos científico, analítico y sintético, sin los cuales no se habría podido realizar esta investigación; además, se añade a criterio del sustentante, que el tema puede tener varios enfoques y puntos de vista, por lo que con la presente tesis, no se agota el problema planteado; al contrario, se espera incentivar a otros futuros graduandos a profundizar sobre la materia para que en un futuro cercano, las instituciones que tienen la facultad para presentar iniciativas de ley, lo consideren digno de tomarlo en cuenta y propongan reformas a la Ley de Tránsito y su Reglamento vigentes hoy día, y de esta forma sirva para solucionar en definitiva la situación actual del transporte comercial pesado en el municipio de Guatemala, terminando así con las consecuencias negativas, que esta restricción municipal le ocasiona a la economía del país en general.

CAPÍTULO I

1. Historia del transporte en la ciudad de Guatemala

Durante muchos siglos, las vías terrestres del municipio y departamento de Guatemala, estuvieron constituidas por simple caminos transitados por peatones, caballos, carretas y caravanas; la causa de este fenómeno se dio mientras el mundo estuvo escasamente habitado y las necesidades de cada región eran mínimas, no había problemas de abastecimiento y el comercio se realizaba entre pueblos situados a corta distancia unos de otros; la mayoría del transporte de mercancías por vía terrestre, era considerado como una tracción de sangre ya que las personas en su mayoría, se valían de animales o de su misma fuerza corporal para trasladarse o llevar sus mercancías de un lugar a otro.

Los medios de transporte existentes en forma predominante a principios del siglo XIX en la ciudad de Guatemala eran las bestias de carga, la espalda de los indios con cacaxte, carretas o carruajes tiradas por bueyes o personas y las que eran haladas por mulas. En el período comprendido entre 1898 y 1944 ocurrieron en el mundo diversos cambios tecnológicos, surge el automóvil que comenzaba a usarse y existían algunos al servicio del público, tanto en el sistema de transportes como en los equipos que se utilizaban para prestar los servicios correspondientes. Estos cambios, permitieron una baja sustancial en el tiempo y el costo que se invertía en el transporte tradicional, así como los riesgos para las personas y mercancías, lo cual se tradujo en disminuciones significativas en los costos de operación, volviéndose un incentivo para las actividades comerciales. Guatemala aprovechó los beneficios derivados de los avances técnicos en estos servicios.

Entre los cambios mencionados, el más novedoso se dio en el transporte aéreo. Ese modo de transporte requirió de instalaciones y equipos que no existían, para mencionar los aeropuertos y las aeronaves las que alcanzaron velocidades que superaban varias veces la de los vehículos automotores y la de los trenes; la significación del medio aéreo fue pequeña en el volumen total de los transportes en Guatemala, y los principales beneficiarios fueron los pasajeros y la correspondencia que alcanzaba llegar a los lugares más alejados del país; estos medios de transporte incurrieron en mejoras por la aplicación de técnicas que propiciaron posibilidades notables de incremento en la velocidad de los vehículos y los volúmenes de pasajeros y de carga.

Por tal razón, la evolución más importante ocurrió posiblemente en las carreteras, que requirieron cambios muy drásticos en las normas sobre pendientes máximas, amplitud de curvas horizontales y verticales, ancho y calidad de los pavimentos, así como en las características de los vehículos automotores, que recién comenzaron a surgir a fines del siglo XIX con muchas posibilidades de utilizarse comercialmente.

En el año de 1940, el uso de automóviles y camiones que se utilizaban para el comercio por vía terrestre, competían abiertamente con el ferrocarril, éste llevó a cabo cambios menos significativos, como la introducción de las máquinas diesel y la electrificación de algunos los sistemas, indudablemente esta fue una forma predominante para el transporte de carga y de pasajeros, especialmente en las primeras décadas del presente siglo. A semejanza de lo que ocurrió en otros países, en Guatemala se hicieron tramos locales, que después se integraron en un sistema nacional.

El transporte marítimo también tuvo modificaciones importantes; el desplazamiento de los barcos que utilizaban máquinas de vapor y calderas que quemaban carbón, otros por motores de combustión interna, que consumían aceite diesel y calderas que utilizaban petróleo. Conjuntamente con los cambios en las técnicas mecánicas, ello posibilitó la aplicación más eficiente de las hélices como elementos propulsores. En cuanto a las rutas de tránsito de las líneas navieras, la apertura del Canal de Panamá, en 1915, tuvo implicaciones importantes para la economía del transporte marítimo y del transporte mundial en general, cuyas posibilidades contribuyeron a mejorar el comercio exterior de Guatemala.¹

1.1. Carreteras y servicios automotores

Al iniciar el período que aquí se trata, la construcción de los caminos siguió conforme a los mismos patrones que se utilizaban desde unos 25 años antes, se dio gran impulso al cambio de las veredas útiles casi sólo para bestias de carga, los caminos que permitían la circulación de carretas tiradas por bueyes, así como de carruajes y diligencias haladas por mulas o caballos. Los trazos de estos caminos eran sinuosos e irregulares, en los lugares montañosos muchas de las pendientes eran muy pronunciadas. El uso de estos caminos fue bastante restringido, porque prácticamente eran intransitables en la época lluviosa.

La necesidad de construir más carreteras y caminos menos peligrosos, llevó al gobierno de turno a crear a finales del año 1899 una sección de caminos adjunta a la Dirección General de Obras Públicas, pero no fue sino hasta el 28 de mayo de 1920 que se organizó

¹ GUERRA-BORGES, Alfredo. **Comunicaciones Internas y Puertos**. Pág. 66 <<http://www.mineco.gob.gt/HistoriaEconomica.aspx>> (Guatemala, 8 de marzo 2007)

la Dirección General de Caminos. En ese lapso de tiempo, se dio impulso a la construcción y mejoramiento de dos carreteras: una hacia la ruta al Océano Atlántico, que pasaba por Agua Caliente y llegaba hasta San Antonio La Paz; y la otra que se iniciaba cerca de Sanarate, pasaba por Sansare y concluía en Asunción Mita, Jutiapa.

Por el auge que tuvo el ferrocarril en esos años y puesto que los automóviles no llegaron en gran cantidad, el mantenimiento de los caminos fue deficiente y no hubo inversiones importantes. Alrededor del año 1900, cuando la ciudad capital de Guatemala y otras ciudades comenzaron a manifestarse como centros principales de consumo, se construyeron en la metrópoli capitalina guatemalteca ejes viales, como la séptima avenida y la Avenida La Reforma, que ligaron al centro urbano con las poblaciones de Ciudad Vieja y la Villa de Guadalupe.

A finales de esta misma década, los gobiernos concedieron más importancia a las carreteras y continuaron ampliando las antiguas veredas ya existentes. La carretera que conducía de Guatemala a la Ciudad de Antigua Guatemala del Departamento de Sacatepéquez, fue la primera ruta que se amplió con normas de diseño suficientes para el uso de los vehículos automotores de la época, sin aplicar todavía algún tipo de tratamiento estable a la superficie.

El gobierno de Estados Unidos aportó, en el año 1930, la primera ayuda económica para efectuar estudios topográficos sobre la Carretera Interamericana y en ese mismo año, el gobierno guatemalteco aplicó el primer impuesto sobre el consumo de gasolina; tanto para aumentar sus ingresos, como para disponer de mano de obra en la apertura de caminos,

por lo que en esta década se recurrió en gran medida a la Ley de Vialidad, la que obligaba a todos los hombres de 18 a 60 años a trabajar en los caminos durante dos semanas, o a pagar dos quetzales, uno por cada semana.

Durante el gobierno del General Jorge Ubico la red vial fue ampliada considerablemente, de modo que, con los beneficios consiguientes, se conectaron la mayoría de las cabeceras municipales, pero todavía sin llenar los requerimientos necesarios para obtener un buen transporte automotor; en 1935 se construyó el primer pavimento asfáltico desde la capital hasta Amatitlán y, en esa misma década, se pavimentó el tramo de Asunción Mita a San Cristóbal, en la frontera con El Salvador, tramo donde se construyó el puente sobre el Río Tamazulapa.

Con el fin de mostrar el grado de avance limitado que existía en Guatemala alrededor del año 1940, el Ingeniero Roberto Stein señaló que el Estado de Iowa, con un área geográfica 20% más grande y una población 20% menor, tenía una longitud de carreteras 24 veces mayor, y el número de vehículos era 78 veces más alto; considerando que el Estado de Iowa de los Estados Unidos de América tenía destinado un presupuesto solamente para carreteras, 22 veces mayor que el de Guatemala; se estima que en Guatemala, para el año de 1937 el sistema de carreteras alcanzaron los 5,366 km construidos; aunque en esa cifra, se incluyeron las carreteras transitables solamente en el verano.

Alrededor de 1941 se inició la construcción de la denominada Ruta Militar de Emergencia, carretera que atravesó gran parte del país en la planicie costera del Océano Pacífico; allí

se inició la utilización de equipo mecánico en gran escala, aplicándose además normas técnicas apropiadas para uso de vehículos automotores, tramo de carretera que se concluyó muchos años después de la fecha de su inicio.

A mediados del Siglo XIX la infraestructura vial del país mejoró notablemente y esto debido al incremento del comercio de tal cuenta, que la red vial se ha convertido en un factor clave para ampliar y agilizar las transacciones comerciales del Estado guatemalteco. Con el crecimiento económico que ha habido durante los últimos sesenta años en el país, y la mejora relativa de la infraestructura terrestre actual, ayuda a que la mayor parte de transporte terrestre se realice por medios automotrices. Sin embargo, a pesar de su importancia, en algunos sectores la infraestructura actual carece de capacidad para albergar el tráfico comercial, público y privado. Además hay rutas en carreteras que encuentran en mal estado, lo que produce que se acelere el deterioro y la depreciación de los vehículos.²

1.2. El ferrocarril en Guatemala

Durante 1878 se introdujo el ferrocarril en Guatemala de forma exitosa; éste conectaba el tramo del puerto de San José y Escuintla. En 1900 se había expandido en gran manera, que había tenido ya una extensión de 710 kilómetros y lo operaban cinco empresas privadas concesionadas por el gobierno. A finales de siglo, se construyeron cuatro sectores del sistema de ferrocarriles, los cuales estaban aislados entre sí, aun cuando unían cuatro puertos con varias poblaciones del interior. Precisamente en esa época, es

² **Ibíd.** Pág. 89

decir, entre 1901 y 1908, se otorgaron otras cinco concesiones, lo cual permitió completar, en 1915, un solo sistema físicamente conectado, el cual tiene un solo carril angosto, con una distancia entre rieles de 914 km, y fue operado en ese entonces con locomotoras de vapor.

En un principio, los ferrocarriles de Guatemala se desarrollaron con independencia de la United Fruit Company, por lo menos en apariencia, hasta llegar a una situación en que esta última controlaba la mayor parte de las acciones de la International Railways of Central América (IRCA), observándose que en su mayor parte las cláusulas de las concesiones fueron análogas, tales como el derecho a formar compañías anónimas con el fin de obtener recursos para la construcción de las líneas, traspasar todos los derechos y privilegios a terceros, tener exoneración del pago de toda clase de impuestos y contribuciones fiscales y municipales, así como recibir subvenciones de distinta naturaleza.

Por la temporalidad de las cosechas de café y, puesto que el transporte de éste era la principal fuente de ingresos para las empresas concesionarias de ferrocarriles, éstas consideraron, a principios del siglo, la conveniencia de evitar o reducir pérdidas, por lo que optaron por fusionarse en una sola, la que finalmente se constituyó, en 1904, con el nombre de Ferrocarril Central. La concesión más importante que fuera otorgada en ese año, correspondió al contrato sobre el Ferrocarril del Norte, por tener la mayor longitud, que era de 317 km, y por la magnitud de los subsidios otorgados y haber recibido el tramo ya construido desde El Rancho hasta Puerto Barrios, el muelle, dos millas de playa, otros

terrenos, el equipo rodante, las líneas telegráficas, y todas las instalaciones en Zacapa y la capital, necesarias para completar la operación desde Guatemala a Puerto Barrios.

Este contrato, fue aprobado el cinco de abril de 1904 por el Presidente Manuel Estrada Cabrera, el que concediera además un derecho de vía de 100 pies de ancho en todo el trayecto de la línea, o el que fuera necesario para cualquier otra obra útil y conveniente para el ferrocarril. Entre otros derechos y franquicias, el gobierno garantizaba, por un plazo de 15 años el pago del déficit que pudiera haber entre las ganancias netas y la cantidad que se especificó en el contrato; además se otorgó el derecho a tomar de cualquier manantial, corriente o río, el agua para todos los servicios que éstos necesitaren, así como la exención de contribuciones nacionales y municipales.

Los beneficios económicos derivados del ferrocarril, a pesar de las limitadas especificaciones en el diseño de éste, pueden evaluarse por medio de dos hechos sobresalientes que se dieron: primero, antes de que se construyera el ferrocarril hacia el Océano Atlántico, el tiempo de viaje desde la ciudad de Guatemala hasta Puerto Barrios, era de unos seis días, este período de tiempo se redujo después a solamente 12 horas; en la actualidad este mismo recorrido por carretera, se hace en cuatro horas y media en un vehículo automotor; el segundo hecho consistió en que geográficamente la zona sur occidental del país, desde San Felipe Retalhuleu, quedó conectada a Puerto Barrios, lo que favoreció en gran medida la salida hacia el Océano Atlántico; en otras palabras, se abrieron rutas más cortas y más rápidas a los mercados del sur y del este de Estados Unidos, así como a Europa. Por otra parte, los importadores también se beneficiaron con rutas más cortas y servicios más frecuentes.

En 1912 se consolidan las líneas del ferrocarril y se forma la empresa Internacional Railroad of Central América IRCA. Esta empresa fue la IRCA, que también obtuvo el correspondiente traspaso de casi todas las concesiones. Por conveniencia operacional, desde un principio se tomó la ciudad capital como punto de referencia para designar a los distritos norte y sur que convergen allí, desde el nivel del mar hasta los 1,524 metros de altura, en la estación Pamplona.

En el año de 1929 se terminó la construcción del tramo de Zacapa a Anguiatú, con lo cual la IRCA logró la comunicación internacional con El Salvador, donde también operaba esta empresa, favoreciendo a este país con la salida y entrada de productos por el Atlántico. Incluyendo el mencionado tramo, el tendido ferroviario de la IRCA en Guatemala llegó a 838 kilómetros de longitud. Entre los proyectos que se plantearon a finales del siglo XIX, se encontraba el de un ferrocarril que conectara a Quetzaltenango con la Costa Sur, y en el año de 1912 se efectuaron los primeros trabajos para adquirir el derecho de vía del que se llamó Ferrocarril Nacional de Los Altos, pero no fue sino hasta el 25 de septiembre de 1924 cuando se suscribió un contrato para construir un ferrocarril eléctrico con la firma alemana Allgemeine Elektrizitaets Gesellschaft (A. E. G.).

Para el suministro de la energía eléctrica que requería la operación del ferrocarril se construyó la hidroeléctrica de Santa María, que también proporcionaba energía a Quetzaltenango. El costo del servicio ferroviario sobrepasó los ocho millones de dólares y la demanda demostró ser insuficiente, por lo que a pesar de muchos esfuerzos para mantenerlo, por el contrario, el gobierno finalmente ordenó su desmantelamiento.

El ramal de 38 kilómetros entre San Felipe Retalhuleu y Quetzaltenango, que se trazó en terreno abrupto con pendientes muy pronunciadas, operó desde el mes de marzo de 1930 hasta el mes de septiembre de 1933, cuando, como consecuencia de lluvias torrenciales, se produjeron daños por derrumbes e inundaciones, sin haberse logrado restaurar las obras. La excepción a la unidad de los sistemas fue el corto tramo aislado de 51.5 kilómetros del ferrocarril Verapaz, que funcionó con base en una concesión anterior, empresa que pasara a poder gubernamental a principios de la década de 1940.

Entre los equipos, se contaron algunas locomotoras diesel que fueron las primeras en llegar a Guatemala. La construcción de carreteras asfaltadas contribuyó a la disminución de la demanda por el servicio ferroviario. En la 1969 IRCA cedió sus posesiones al Gobierno central de Guatemala, y se creó Ferrocarriles de Guatemala FEGUA, y en el año de 1972 se emite la Ley Orgánica de FEGUA que la establece como una institución autónoma; en el período de los años de 1968 a 1995 ésta tuvo pérdidas cercanas a los US\$ 100 millones de dólares, las cuales fueron absorbidas por el Gobierno de ese entonces. La importancia del transporte se enfatizó a mediados del Siglo XX y la construcción de carreteras asfaltadas contribuyó a la disminución de la demanda por el servicio ferroviario.

“En mayo de 1997 la Compañía Desarrolladora Ferroviaria S.A. COFEDE ganó la concesión de la administración ferroviaria. Por su parte, la empresa mostró un plan para la rehabilitación de la red ferroviaria, el cual se desarrollaba en cuatro partes:

- La rehabilitación del tramo Puerto Barrios/ Santo Tomás;

- La rehabilitación de la ruta de Tecún Umán / Escuintla;
- La rehabilitación del tramo Escuintla/ Guatemala; y,
- Se debía cubrir la ruta Zacapa / Anguiatú”.³

Lo ofrecido no se llevó a cabo en ningún momento, por lo que ante el incumplimiento de esta Compañía, FEGUA se reservó el derecho de poder multar al usufructuario. La historia del transporte ferroviario nos muestra dos aspectos muy importantes:

- Se contaba con un medio eficiente para transportar bienes y personas pero a consecuencia de una mala administración pública y un medio complementario eficiente, como las carreteras, perdió la importancia y eficiencia que tenía en el sector; y,
- Las reformas que se dieron, favoreciendo una mayor participación del sector privado, contribuyeron a la mejora del transporte ferroviario. Ahora nos encontramos en un punto en el cual debemos preguntarnos cuál es la mejor forma para continuar las reformas de manera eficiente.

La vía ferroviaria no se ha incrementado ni se ha mejorado, de manera que la depreciación ha sido mayor que la inversión y el saldo ha sido negativo. Esto se debe a dos problemas: primero, las reformas han quedado paralizadas y no se ha concretado el plan de la rehabilitación del sector ferroviario; y segundo: FEGUA no ha asumido el rol de facilitador en la prestación de los servicios ferroviarios, no ha agilizado el proceso de

³ Rodríguez, Mario. **El ferrocarril en Guatemala una historia de despojo**. Pág. 5 http://www.omal.info/www/article.php3?id_articlefegua1029 (Guatemala, 10 de marzo de 2007).

generar nuevos proyectos, tampoco se ha desarrollado a nivel departamental e internacional, ni mucho menos, ha logrado atraer inversión privada.⁴

1.3. Del transporte urbano en la ciudad capital guatemalteca

Actualmente, el Plan Integral de Movilización Urbana proyecto más conocido como PIMU por la mayoría de guatemaltecos, se encuentra en una nueva fase de ejecución, que puede decirse, tiene su base en la reglamentación existente desde hace más de cincuenta y nueve años por lo que hasta este momento es totalmente obsoleta, dada la modernización que se ha llevado en los últimos años en la ciudad capital la infraestructura vial, sigue siendo la misma.

La nueva etapa incluye la modificación al recorrido autorizado de las diferentes rutas de buses urbanos y extra urbanos; proceso que no surge como una medida arbitraria de la actual administración municipal, porque si nos remontamos en la historia y llegamos al segundo año del primer gobierno de la Revolución, momento en que se decreta una nueva ley (la que se encuentra vigente a la fecha), en cuanto al ordenamiento del transporte, el que entonces era una prioridad.

El presidente de ese entonces, se preocupó porque Guatemala alcanzara el nivel de modernidad de ese entonces, ya perdido por los gobiernos dictatoriales que le antecedieron. Y es así que el tres de julio de 1946, los diputados legislan el Decreto 253,

⁴ **Ibíd.** Pág. 9

Ley de Transportes extraurbanos y su Reglamento, para regular a los automotores que brindaban esta clase de servicio.

El Decreto 253-46 del Congreso de la República de Guatemala, otorga a las municipalidades las facultades de carácter reglamentario a fin de ir acomodando los servicios urbanos de transporte a las demandas y exigencias del público. Y es con base en esta facultad y, para buscar el bien común, que la municipalidad realiza los cambios actuales.

En esta misma ley se establece que los transportes se clasifican en: urbanos, extraurbanos e internacionales y, que son las municipalidades quiénes podrán aumentar o restringir el número de rutas, líneas y vehículos en el momento que se estime necesario y conveniente a juicio del concejo municipal; quien asimismo, podrá o no autorizar que una misma línea o ruta sea servida por una o varias personas o empresas, lo que estipula en su Artículo 13.

Desde el año de 1960 conforme la ciudad de Guatemala crecía, el ordenamiento del transporte continuaba siendo prioridad del gobierno municipal, el que buscaba mejorar desde ese entonces el transporte vehicular en la ciudad capital; pero transcurridos los años, ésta ya no era aquella pequeña ciudad de la revolución, para ese entonces, la población rebasaba los 700 mil habitantes; y en el mundo ocurrían muchos cambios.

En el ámbito político, el gobierno volvía a legislar sobre la regulación del transporte urbano; y el 24 de octubre de 1967 se crea el Decreto 289, Reglamento de Transporte

Extra Urbano, que entre sus Artículos establecía que los portadores, personas individuales o jurídicas, propietarias de automotores autorizados para dedicarse al transporte público de carga o pasajeros por carretera, no gozarían de preferencias o exclusividades en el servicio de transporte público por lo que se permite realizar los cambios que se consideren necesarios en beneficio del bien común generalizado en todo el país.⁵

En el año de 1996 el Concejo municipal de la Municipalidad de Guatemala emite el Reglamento de Terminales Transporte Extra urbano, con el objeto de descongestionar las vías y plazas públicas de su jurisdicción, así como facilitar el libre tránsito de las personas y vehículos en las mismas y mejorar los sistemas de vialidad y transporte de su municipio. En el Artículo 3 del mencionado reglamento indica que el Concejo fijará el plazo a partir del cual quedará prohibido el ingreso y circulación de vehículos de transporte terrestre extra urbano, alrededor y dentro del perímetro de la ciudad de Guatemala, para las rutas que converjan en la entrada a la metrópoli.

Por otro lado, la Ley y Reglamento de Tránsito en su Artículo 151 establece que el régimen de parada y estacionamiento, será regulado por las municipalidades en las áreas urbanas, y que pueden tomar las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tránsito. Y con fundamento en este artículo, dictan la prohibición de no permitir la entrada del transporte extraurbano al centro de la ciudad; aduciendo que no es una medida arbitraria por parte de las autoridades ediles si no que es por el bien común de la población en general de la ciudad capital. A partir de esta prohibición, se fueron dando

⁵ Diario "LA HORA", **Editorial**. Guatemala, 24 de febrero de 2004 <www.lahora.com.gt> (Guatemala, 23 de Marzo de 2007)

cambios hasta llegar al año 2002, que es cuando se da la prohibición definitiva de no permitir la entrada del transporte extra urbano a la ciudad, como primera medida a los cambios que se pretenden dar en el municipio de Guatemala, bajo los mismos argumentos y Reglamentos emitidos con anterioridad por las mismas autoridades municipales.

En fecha nueve de diciembre del año mil novecientos noventa y seis (1996), se emite el Acuerdo municipal 0912 – 96, con el que se crea la Empresa Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana dígase EMETRA; con este Acuerdo se suprime la Dirección de Transportes Públicos Urbanos de la organización municipal; este Acuerdo entra en vigencia en seguida de su publicación en el Diario Oficial en fecha cinco de febrero del año mil novecientos noventa y siete (1997). Transcurridos dos años del nuevo milenio (año 2000) y, con una ciudad con más de dos millones, cuatrocientos mil habitantes, y la circulación de sólo, cuatro mil buses extraurbanos dentro de su perímetro, el reordenamiento del transporte volvió a ser fundamental, aplicando las leyes ya existentes y creando nuevas que permitieran una mejor movilidad vehicular en el municipio de Guatemala.

En ese mismo año se emite el Decreto 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala, Código Municipal, como parte de las políticas de descentralización del gobierno ejecutivo, en el que se ratifica que se otorga al Concejo Municipal el ejercicio del gobierno de su municipio, el ordenamiento territorial y control urbanístico de la jurisdicción, así como la aprobación de Acuerdos, Reglamentos y Ordenanzas municipales dentro de su jurisdicción, que dan vía libre a la administración municipal 2000 - 2004, a emitir el Marco Regulatorio del Manejo y Revitalización del Centro Histórico; Reglamento que

permite a la comuna guatemalteca, tomar toda clase de medidas preventivas, curativas y correctivas dirigidas a asegurar la integridad de los bienes del Patrimonio Cultural de la Nación, refiriéndose en este caso al Centro Histórico de la ciudad de Guatemala.

La misma normativa faculta a la Entidad Metropolitana Reguladora del Transporte y Tránsito EMETRA, autorizar los horarios, fechas específicas y las condiciones para el cierre de vías, sin impedir el ingreso de bomberos, ambulancias y otros servicios de emergencia en el área del Centro Histórico, comprendido desde la Avenida Elena, hasta la 12 avenida y de la primera (1ª) hasta las 18 calle de la zona uno de la ciudad capital.

En el Artículo 15 del mismo Reglamento se menciona también, que...” a partir de la vigencia del Marco Regulatorio, las rutas de transporte extraurbano autorizadas deberán en un plazo máximo de tres meses fijado por EMETRA, adecuar su recorrido para no ingresar al centro de la ciudad capital, asimismo las empresas que tengan su terminal de buses autorizada en el centro histórico, deberán trasladarlas fuera del mismo, en un plazo que no exceda de dos años; y agrega que no es permitido remodelar o cambiar el uso de inmuebles dentro del área histórica, para el funcionamiento de terminales de buses extraurbanos”.⁶

Luego con fundamento y de acuerdo a las nuevas leyes creadas, el 13 de enero del año 2005, la Municipalidad de Guatemala a través de sus autoridades, da inicio a la regulación del transporte urbano en el casco urbano de la ciudad de Guatemala; además se

⁶ CEUR, Universidad de San Carlos de Guatemala, **Centro Histórico**. <http://www.usac.edu.gt/usacceur/pdf/foro21_ago_2006_1.pdf> (Guatemala, 3 de septiembre 2007)

menciona que la viabilidad del municipio, está muy relacionada con cinco aspectos importantes:

- a) La necesidad de implementar los cambios de manera paulatina;
- b) La sensibilización y difusión hacia la ciudadanía;
- c) La realización de simulaciones o pruebas previas para algunas de las medidas, y
- d) La importancia de que la Municipalidad dé señales de un claro y fuerte compromiso con la ejecución de las medidas.⁷

Con todos estos cambios que se han dado en la ciudad de Guatemala, es de notar que el ordenamiento del transporte en general, tiene una larga historia.

1.4. La presencia y predominio del contenedor (TEU)

La mayor promesa de cambios y transformaciones que aún no concluye en el transporte de mercancías a nivel mundial, surge con el apareamiento en la década de los años cincuenta de un recipiente metálico denomina TEU, cuyas dimensiones fueron normalizadas más tarde por la Organización Internacional de Normalización, ISO por sus iniciales en inglés, y que estaba previsto para transportar en su interior una amplia diversidad de mercancías que, hasta entonces, estaban siendo manejadas como carga general sujeta a una diversidad de formas de agrupación y embalaje. El reconocimiento de los méritos y bondades de este cambio, marca una revolución tecnológica en sí, puesto que puso en el panorama el concepto de la unidad de las cargas, donde los medios de

⁷ *Ibíd.* Pág. 2

transporte debieron readecuarse para acomodar y asegurar en su espacio útil el mayor número posible de las nuevas unidades de carga; o en que los puntos de transferencia o interfase de tales unidades, desde un modo o medio de transporte a otro, verbigracia, los puertos, debieron equiparse tanto para el almacenamiento de los recipientes llenos y vacíos, como para la rápida carga y descarga de los vehículos utilizados en su movilización a lo largo de la cadena de transporte.

Los servicios vinculados a esta cadena, debieron integrarse y coordinarse en un despliegue de efectividad en la facilitación del transporte de mercancías, de forma de generar un movimiento casi continuo de las unidades de carga precintadas desde el punto de origen hasta el punto de destino final de la operación, llamado servicio de puerta a puerta. Esta rápida relación tiende a obviar todas las dificultades e inconvenientes que tuvieron que superar para que el contenedor, la unidad de presencia más generalizada de carga; éste tiene sus dimensiones moduladas que consiste en un cajón de ocho por veinte pies de alto y largo, equivalente a un TEU; esta nueva pieza de transporte alcanzó el predominio y la penetración que hoy en día ha logrado en el transporte internacional en todo el mundo; desde los primeros años del nacimiento y apareamiento del contenedor; los principales puertos de Centroamérica se esforzaron por prepararse para atender la carga en los nuevos recipientes, sin menos cabo de estar seguros de sus méritos y de su permanencia aún antes de otros puertos de países más adelantados de la América del Sur.

“Con un millón o más de contenedores por año, y que hoy son atendidos por los puertos centroamericanos, es prácticamente imposible evadir la vista de ese tipo de unidades de

carga, que en toda las direcciones circulan por las calles y carreteras del área. Es una realidad que la carga de transporte en contenedores está firme y sólidamente implantada en Centroamérica”.⁸

El éxito del contenedor está en que ha permitido la reducción de los tiempos de entrega y salidas de los lugares de origen de las mercancías, así como en los daños y pérdidas a la carga y sobre todo, en los costos de transporte total, facilitando la transferencia de la carga de un modo de transporte de un lado a otro, tantos como sea necesario para completar la cadena de transporte.

Lo que ha mejorado la eficacia del transporte, incrementado la seguridad de la carga e inducido a nuevos servicios de transporte internacional. La versatilidad del contenedor supera con creces las ventajas de otros sistemas, que en el medio centroamericano convive con aquel; aunque con menor presencia el movimiento de cargas en furgones que son cargados en los buques por el sistema de grúas y halados por unidades tractoras como lo son los cabezales a lo largo de las carreteras de la región.

⁸ Organización Mundial de Comercio (OMC). **Contenedor TEU**. [http://www.wto.org/Contenedor TEU](http://www.wto.org/Contenedor%20TEU).(Guatemala, 10 de marzo de 2007)

CAPÍTULO II

2. El EDOM 2000 para el municipio de Guatemala

Este ha sido uno de los proyectos futuristas de planificación municipal más cercano a la realidad urbana de la ciudad de Guatemala, con una visión de grandes avances hacia futuro en el desarrollo urbanístico de la misma; éste fue impulsado en el año de 1972 en la Municipalidad de Guatemala, administrada en ese entonces por el Licenciado Manuel Colom Argueta; llevándose a la práctica el conocido proyecto Esquema Directorio del Ordenamiento Metropolitano EDOM 2000.; siendo el primer esfuerzo serio por planificar la urbanidad de la ciudad de Guatemala; posterior a este proyecto, se hicieron varios planes y estudios sectoriales que no contemplaban el contexto internacional y que algunos de estos estudios sectorizados eran dirigidos únicamente a fines específicos y no generales de forma integral.

Algunos de estos estudios e investigaciones han sido de gran provecho para el equipo consultor del Plan de Desarrollo Metropolitano, impulsado en el año de 1993 por la Municipalidad de Guatemala, que consciente desde hace mucho tiempo de la problemática urbana de la ciudad de Guatemala, impulsa el Plan de Desarrollo Metropolitano Metrópolis 2010.

Este estudio, culmina en el mes de noviembre de 1995 con su entrega a las autoridades ediles de ese entonces. Este plan, está basado en alto porcentaje en el EDOM 2000 que fuera proyectado y ejecutado en la administración municipal del Licenciado Manuel Colom

Argueta. El Esquema Directorio del Ordenamiento Metropolitano EDOM 2000, contiene una visión integral manifestado en la definición de los siguientes campos de acción:

- Legislación urbana;
- Recursos naturales;
- Población y estructura social;
- Economía; y,
- Programación y organización institucional.

Este plan urbanístico, se inició e implementó en el municipio guatemalteco solamente en su primera fase, porque fue interrumpido en las subsiguientes administraciones municipales, con los consiguientes efectos y causas de desorden en el crecimiento urbano de la ciudad capital. Lo que se interesa destacar es que, el mencionado plan, se sustentaba en un enfoque metropolitano que iba más allá de los límites jurisdiccionales del municipio de Guatemala.⁹

2.1. Administración municipal del Licenciado Manuel Colom Argueta

Su gestión municipal ha sido una de las mejores en los últimos tiempos, en tanto que impulsó obras y acciones de beneficio ciudadano bajo una visión integral de gobierno municipal y desde la perspectiva de la urbanización planificada; durante su administración se construyeron, entre otros, un sistema de drenaje profundo, colectores gigantes, la primera fase del Anillo Periférico, mercados, parques, campos deportivos, farmacias

⁹ CIFUENTES RIVAS, Américo. **Fundación Colom Argueta**. <http://www.nimd.org.gt/instituciones.php>. (Guatemala, 20 de marzo 2008)

municipales, grandes proyectos de introducción de agua potable. La obra física se complementó con la promoción del deporte, el arte y la cultura. Durante su gestión se dignificó el trabajo de los empleados municipales y se estableció un pacto con su sindicato en que fueron claras las mejoras laborales.

El licenciado Manuel Colom Argueta, concebía así la gestión municipal: "...El desarrollo de una ciudad no se mide por los edificios de ocho pisos, ni por el concreto armado que pueda existir, ni por los monumentos que quieran recordar a determinado alcalde o funcionario; el desarrollo de una ciudad se mide por la capacidad de prestar a su pueblo la satisfacción de sus necesidades de escuelas, transportes, drenajes, agua potable, trabajo, recreación; o sea la libertad de vivir sanamente en condiciones de igualdad para todos los pobladores, sean capas ricas o de las capas más pobres...".¹⁰

Todo guatemalteco ilustrado sabe que la administración municipal del Licenciado Manuel Colom Argueta fue ejemplar, a pesar de contar con un gobierno central militar cuyas tendencias políticas poco favorecían el desempeño de sus políticas de gobierno municipal, y que ideológicamente se distanciaba muchísimo del Presidente de un Gobierno militar, conocido como represivo.

Posteriormente a su mandato municipal, todavía tuvo tiempo para orientar a su sucesor y ser uno de los miembros fundadores del Centro de Estudios Urbanos y Regionales CEUR de la Universidad de San Carlos de Guatemala, y de iniciar personalmente las

¹⁰ FundaciónColomArgueta. **EDOM2000**. <http://www.instituciones.org.gt/#hl=es&q=&start=0&sa=N&fp=e543c543cef39899> (Guatemala, 10 de marzo de 2007)

investigaciones científicas que iban a ayudar a comprender el proceso de crecimiento urbano y urbanización que se aceleraba por aquellos años.

En la Universidad formó parte de un grupo selecto que buscaba recobrar la dirigencia política democrática, partiendo de las políticas militares que en ese entonces mantenían en zozobra a la población. Carisma, humildad, fuerte convicción política, ideales establecidos, todas ellas fueron características que lo encaminaron a la dirigencia de la Municipalidad capitalina.

La visión futurista se consolidó cuando integró a un grupo de profesionales dedicados a buscar la integración de una comuna capitalina, cuyos trabajos estaban encaminados a satisfacer las necesidades básicas de todos sus habitantes; formó el EDOM 1972-2000 Plan de Desarrollo Metropolitano basándose en sus conocimientos urbanísticos que recabó durante su vida, y los múltiples diálogos sostenidos con arquitectos, pudo diseñar un programa que de haber sido utilizado de forma constante y con el seguimiento requerido, se hubiera logrado una ciudad a la altura de las grandes metrópolis del mundo.

Una obra de gran envergadura planificada dentro del EDOM 2000, y que se llevó a cabo en la ciudad capital, fue la construcción del Anillo Periférico, que vino a facilitar la fluidez del tráfico en su momento, siendo proyectado a largo plazo, con una visión futurista a 20 años, éste atraviesa la ciudad capital, buscando no pasar por el centro de la misma; este proyecto fue impulsado y llevado a cabo bajo la administración municipal del Licenciado Manuel Colom Argueta.

2.2. La viabilidad al transporte en general hacia el norte de ciudad Guatemala

El gobierno municipal posterior al del Licenciado Colom Argueta impulsa otra obra importante en la ciudad capitalina de infraestructura vial que ayudó sustancialmente en su momento a la viabilidad del transporte comercial pesado y a todos en general, y fue la construcción de la calzada José Milla y Vidaurre en la zona seis de la ciudad de Guatemala en el año de 1966 -1970 bajo la administración municipal de Licenciado Ramiro Ponce Monroy, facilitando de este modo la circulación de los vehículos automotores provenientes de la ruta del Océano Atlántico y viceversa.

2.3. Época post terremoto en la vías de comunicación de ciudad Guatemala

En un país como Guatemala y como muchos otros que han sufrido desastres y están expuestos a sucesos naturales como terremotos, inundaciones, y las vivencias dolorosas provocadas por estas situaciones deben ser un recuerdo permanente que, en vez de concretarse solo en eso, se deben impulsar mejores esfuerzos nacionales para realizar de manera ordenada y solidaria, todo lo necesario en la prevención, la mitigación y la preparación, para afrontar situaciones de desastre, a fin de evitar o disminuir al menos, las consecuencias de los hechos violentos de la naturaleza.

En el mundo, todas las ciudades son diferentes; cada urbe tiene una morfología macrovial particular, con accidentes geográficos muy propios, diferentes cantidades de habitantes, necesidades de locomoción distintas, problemas económicos y sociales también desiguales. Guatemala, no es la excepción y posee características propias de la ciudad

como el crecimiento poblacional, expansión geográfica poblacional, aspectos socioeconómicos, y el flujo vehicular desmedido en las arterias principales de su centro de operaciones...la ciudad de Guatemala.

A finales del año de 1976, según funcionarios municipales, en el municipio de Guatemala se habían construidos 978 kilómetros de la red vial existente, mientras que para el año 2006 la red vial alcanzaba los mil trescientos kilómetros, solamente 322 kilómetros más, construidos en un lapso de 30 años posteriores.¹¹

2.3.1. Ampliación de calles y avenidas en la ciudad de Guatemala

El problema de los congestionamientos del tráfico en el área metropolitana de Guatemala, es sufrido a diario por miles de guatemaltecos, lo que provoca diversos efectos negativos que contribuyen al deterioro de la existencia urbana; en toda ciudad del mundo, deben transportarse bienes o productos al igual que personas; el flujo de una clase de transporte afecta a otro y habiendo cuatro tipos de tráfico de transporte pesado, como el tráfico de paso, que no se detiene en la ciudad; tráfico de bienes destinados a la ciudad capital, con procedencia de un lugar foráneo; el tráfico de productos desde la ciudad hacia fuera de ella y el tráfico de artículos dentro de la ciudad; aunado a esto también están los vehículos de servicio particular, el transporte colectivo, los vehículos oficiales y el transporte escolar y por sobretodo el transporte urbano municipal denominado TRANSMETRO.

¹¹ TRANSMETRO. **Informe mensual abril**. <http://www.nuestramuni.com/index.php/transmetro/85-temas/1825-transmetroinforme>. (Guatemala, 10 de abril 2009)

La infraestructura vial del municipio de Guatemala ahora obsoleta por la gran cantidad de vehículos que circulan por sus calles y avenidas, mismas que fueron diseñadas en sus orígenes para una población reducida, en la que solo se movilizaba a pie, en carretas, carruajes y tranvías de tracción animal. Hace 30 años la ciudad de Guatemala, podía ser recorrida en menos de media hora y los congestionamientos raramente se producían. En el año 2006, de acuerdo a la Superintendencia Administrativa Tributaria, “el parque vehicular en todo el país, para este el año, era de una existencia de un millón, trescientos dos mil, doscientos setenta y dos unidades (1,302,272), y para el año 2007, el parque vehicular oscilaba en un millón, cuatrocientos once mil, cuatrocientos trece unidades vehiculares registradas (1,411,413) lo que es equivalente a un 8.3% de incremento solo en ese año”.¹²

El problema grave para la situación que se está dando actualmente en la ciudad capital es de que la capacidad de soporte máximo en la ciudad de Guatemala es de solamente trescientos cincuenta mil vehículos (350,000) por lo que siendo el parque vehicular real en circulación dentro de la ciudad a diario de novecientos mil (900,000) vehículos, por lo que se puede definir que existe un incremento del 2.57% veces más de vehículos de lo aceptable; de los cuales el 97% de estos automotores son de uso particular y tan sólo el 3% del total, son de uso público colectivo; por lo que en un contexto general se puede inferir en que los vehículos particulares ocupan nueve veces más espacio vial que el transporte colectivo y el transporte comercial pesado”.¹³

¹² Municipalidad de Guatemala, EMETRA. **Congestionamientos**. http://www.emetramuniguate.com.gt/#=es&q=http%3A%2F%2Femetra.com%2Findex.&meta=&aq=&aql=&oq=http%2Findex.&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899 (Guatemala, 15 de marzo de 2007)

¹³ **Ibíd.**

El epicentro de la crisis vehicular, se localiza en el sur y en el norte de la ciudad capital, porque todos los vehículos provenientes del Pacífico, que circulan por los municipios de Palín, Amatitlán y Villa Nueva luchan por salir del laberinto en que se ha convertido la carretera al Océano Pacífico; además que la primera fase de construcción de vía exclusiva del TRANSMETRO, cuyo recorrido inicia en la Central de Mayoreo que está ubicada en jurisdicción del municipio de Villa Nueva y termina en la estación Plaza Barrios de la dieciocho calle zona uno de la ciudad de Guatemala; este servicio vino a causar en gran parte de la población guatemalteca, innumerable cantidad de daños y perjuicios, porque si bien es cierto, hubo resultados positivos para un sector, la gran mayoría fueron y son gravemente perjudicados por los congestionamientos vehiculares que se dan en el sector.

El servicio público municipal de transporte de pasajeros no es cualquier evento, con este proyecto puesto en marcha por la Municipalidad de Guatemala, es valedero asegurar que los resultados obtenidos fueron más negativos que positivos para el transporte comercial pesado, y sobre esa base repetir errores antes cometidos no es de sabios, cuando la ciudad capital está urgida de soluciones de fondo a largo plazo; y es que no se soportan más remiendos superficiales al problema del congestionamiento vehicular que dan en las arterias principales del municipio de Guatemala.

El Transmetro en un supuesto, vino a ser una solución al transporte público en un sector, pero el resultado verdadero es todo lo contrario, al agravarse más los problemas de congestionamiento vehicular que ya se tenían; la crisis que se genera en la entrada y salida a la ciudad de Guatemala por la Calzada Raúl Aguilar Batres es ya insoportable por la puesta en marcha de este servicio público de transporte urbano municipal, el que ha

tenido una reacción en cadena en otros sectores, los accesos a la capital están envueltos por conductores que deben enfrentarse a tres horas de recorrido para llegar a sus lugares de trabajo o a sus hogares; y los usuarios que utilizan este ingreso a la ciudad han constatado cómo ahora se avanza más a pie, que sobre ruedas. Otra de las áreas más conflictivas en cuanto al tránsito de la ciudad capital es el Boulevard Liberación, por donde transita el tráfico que viene de las zonas siete, ocho, 11, 21, Villanueva, Amatitlán, Mixco, Ciudad San Cristóbal y sur del país, para conectar con las zonas nueve y 10 de la ciudad de Guatemala.

Es de notar a simple vista, que el epicentro de la crisis por ese lado, se localiza en el sur que sigue siendo el punto crítico; y se da cuando los cuatro carriles de la carretera CA nueve se convierten en dos carriles únicamente que permanecen habilitados para uso público en la Calzada Raúl Aguilar Batres, y la razón es muy clara y sencilla, es por la habilitación en la misma calzada de la vía exclusiva creada para la circulación del Transmetro; de esta arteria principal, se desmembró un carril vehicular de cada lado de la misma, y que ahora son utilizados para ida y vuelta de los buses que prestan el servicio municipal de transporte colectivo de personas; carriles que eran utilizadas por todos y agilizaban de mejor manera el tráfico vehicular en el centro de la metrópoli capitalina.

Además de las aglomeraciones que se forman por el lado norte en la carretera al atlántico que obligatoriamente es utilizada por el transporte comercial pesado para ingresar a la ciudad provenientes de Puerto Barrios, para luego llegar al entronque que une la Calzada José Milla y Vidaurre y la Calle Martí que comunica con el Anillo Periférico.

Este problema vehicular persiste y persistirá, a menos que se tomen medidas viables, como ampliar la capacidad de todas las principales arterias de la ciudad, situación que se ha dado al contrario; la Municipalidad de Guatemala, hasta el momento solo ha ampliado las banquetas, ha construido bordillos, y jardinizando todos los espacios libres que iban quedando, haciendo de esta forma más angostas las calles y avenidas de la ciudad; y agregado a esto, la eliminación al uso particular de vehículos de los carriles que fueran objeto de calles y avenidas en el centro de la metrópoli citadina, para ser habilitados para el uso exclusivo del transporte urbano municipal, Transmetro.

2.4. Los centros industriales

De conformidad con el Artículo 2 de la Ley de Zonas Francas, éstas están definidas como “el área de terreno físicamente delimitada, planificada y diseñada, sujeta a un régimen aduanero especial establecido por la Ley, en las que personas individuales o jurídicas se dedican indistintamente a la producción y comercialización de bienes para la exportación o reexportación, así como a la prestación de servicios vinculados con el comercio internacional. Las zonas francas pueden ser públicas o privadas”.

Cuando se indica que una zona franca debe estar físicamente delimitada, se refiere a que debe existir una barrera física que separe la zona franca del resto del territorio nacional, dado que una Zona Franca para efectos aduanales es considerada como un área extraterritorial, es decir un área extranjera.

2.4.1 Antecedentes históricos de las zonas francas

La idea de las zonas francas se remonta en la historia a más de dos mil años, el comercio y las exportaciones fueron practicados por el imperio romano, ciudades en el Mediterráneo que dependían del comercio para su supervivencia usaron las zonas francas también en la edad media; poderes coloniales, establecieron zonas de libre comercio en puntos estratégicos sobre la ruta de comercio internacional. Gibraltar (establecida en 1704), Singapur (establecida en 1819) y Hong Kong (establecida en 1842) son los ejemplos más importantes. Es de mencionar también que en las postrimerías del Siglo XIX y principios del XX, hubo una rápida expansión de la idea de las zonas francas en Europa; poco después de la segunda guerra mundial cuando el comercio internacional empezó a crecer de nuevo, las zonas de libre comercio fueron establecidas en puntos importantes de rutas internacionales de comercio alrededor del mundo. La zona franca de Colón en Panamá, fue probablemente la más exitosa de las zonas francas establecidas en ese período.

En los últimos años de la década de los cincuenta, una nueva forma de zona franca fue ganando popularidad no tanto por el aspecto del comercio, sino para generación de empleo que se estaba dando y por el desarrollo de las exportaciones de manufacturas, la primera zona de este tipo fue establecida en Irlanda, Shanon en 1959; ésta actuó en un momento decisivo y como un modelo a seguir en el desarrollo posterior de las zonas francas; siguiendo el éxito alcanzado por Shanon.

Se desarrollaron otras zonas de exportación en otros lugares; los más importantes ejemplos son la de KAOSHIUNG en Taiwán establecida en 1960. BATAAN en las Filipinas

y MASAN en Corea fueron establecidas en los primeros años de la década de los setenta.¹⁴

En Guatemala, durante la década de los años de 1960 a 1970, los grandes centros industriales, estaban ubicados en las afueras de la ciudad guatemalteca, pero a medida y paulatinamente a través de los años éstos han sido absorbidos y sobrepasados por la población que se ha incrementado debido a la migración de mucha gente del interior del país hacia la capital del país.

Esta migración se inicia a raíz de la catástrofe ocasionada por el terremoto del año de 1976, que golpeara duramente a la población más pobre de ese entonces; éstos, en su afán de buscar lugares más seguros para vivir, viajan y forman asentamientos humanos en las áreas verdes y barrancos del municipio de Guatemala, extendiéndose hasta llegar a los grandes centros industriales del municipio. En este mismo año, la municipalidad de Guatemala, impulsa y lleva a cabo proyectos de servicios sociales para atender a esta población desposeída que venía ocupando áreas marginales para poder vivir, por lo que implementa servicios y nueva infraestructura urbana y vial para la convivencia y movilización de este grupo humano.

Es de lamentar que estos servicios urbanos y viales, solo fueran establecidos para solucionar problemas del momento, en ningún instante se pensó que a través de los años venideros, estas vías no iban a ser suficientes para el parqueo vehicular que existe hoy en día, tampoco se previó la circulación del transporte comercial pesado por esas calles y

¹⁴ Zonas Francas en Centroamérica. **Informe de Zonas Francas**. [Http://www.mineco.gob.gt/Presentaciones/Presentacion/InformesZonasFrancas.aspx](http://www.mineco.gob.gt/Presentaciones/Presentacion/InformesZonasFrancas.aspx). (Guatemala, 10 de febrero 2008)

avenidas provisionales de la ciudad; ni mucho menos se pensó en la salida y entrada de los mismos a los parques industriales, los que tienen la necesidad de movilizar hacia fuera sus mercancías y recibir sus productos primarios para su producción, imposibilitándoles de esta manera la libre circulación del transporte comercial pesado a estos centros industriales por la ocupación y falta de reglamentación a estas invasiones humanas que se dieron en ese entonces.

2.4.2. La experiencia en Guatemala de los centros industriales y el transporte comercial pesado dentro de sus instalaciones

En el año de 1989 fue publicado en el Diario Oficial el Decreto 65-89 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de Zonas Francas, considerando que es de interés para Guatemala orientar la economía hacia el desarrollo integral del país, mediante el fortalecimiento de la producción y comercialización en general de productos, la generación de empleo, el aprovechamiento de la transferencia de tecnología y de las ventajas competitivas que ofrece el país para competir eficientemente en el mercado internacional, en donde el establecimiento de zonas francas con todos los beneficios que proporciona tanto para el país como para los inversionistas, ofrece una importante contribución y centralización del transporte comercial pesado, y así evitar en un mejor porcentaje el ingreso de estos vehículos a la ciudad capital.

De esa fecha a la actualidad existe únicamente una zona franca operando como tal, que es la denominada Zona Franca Parque Industrial Zeta La Unión, Sociedad Anónima en el municipio de Amatitlán, de acuerdo a experto en la materia, el bajo desarrollo que se ha

mostrado el establecimiento de otras zonas francas en Guatemala se debe principalmente a la situación política y económica del país que ha contribuido a generar un clima de desconfianza en los inversionistas que deseen establecerse en Guatemala, incluyendo la carencia de un verdadero proyecto de viabilidad del transporte comercial pesado a largo plazo. Adicional a ello, existe una Ley que tiene vigencia desde el año 1989 al igual que la Ley de Zonas Francas, denominada Ley de Fomento y Desarrollo de la Actividad Exportadora y de Maquila, Decreto No. 29-89 del Congreso de la República de Guatemala. Sin embargo, en la práctica antes de la vigencia de esta Ley ya se encontraban instaladas en Guatemala varias empresas que se dedican a la maquila y otras actividades complementarias y que al entrar en vigencia el mencionado Decreto, únicamente solicitaron su autorización para operar al amparo de esta Ley, y así poder llevar a cabo con éxito sus importaciones y exportaciones libres de impuestos arancelarios, pero necesitando los servicios de transporte comercial pesado.

En consecuencia, al entrar en vigencia la Ley de Zonas Francas, la mayoría de las empresas extranjeras que operaban en el país ya se encontraban amparadas con los beneficios fiscales que les otorga el Decreto 29-89 del Congreso de la República de Guatemala y por lo tanto, no les resultaba rentable el traslado de sus instalaciones a las zonas francas actuales.

Es ésta una de tantas objeciones de los inversionistas para instalarse en ellas; y, por consiguiente, se quedaron dentro de la ciudad capital, lo que obliga al transporte comercial pesado a entrar y salir de sus instalaciones dentro de la ciudad capital, para hacer el traslado de las mercancías, de un lugar a otro.

“Es por esto que el proceso de urbanización de Guatemala 1944 - 2002 estudia, desde la perspectiva histórica, la influencia que han tenido los Barrancos y vías de comunicación, en el crecimiento poblacional y en la expansión física de la ciudad de Guatemala; los barrancos, a la vez que han servido de límites al crecimiento de la ciudad, éstos también han sido foco de atracción para aquellos sectores desposeídos y carentes de la posibilidad de obtención de propiedad por otras vías, dando lugar a asentamientos humanos en condiciones de vulnerabilidad, ubicados en las cercanías del centro histórico y en la periferia de la ciudad abarcando de esta manera los grandes centros industriales y por ende uniendo a la ciudad capital con otros municipios aledaños a ésta”.¹⁵

Y agrega, que: “la proximidad y accesibilidad a las vías de comunicación y el desarrollo de las mismas influyen en su mantenimiento y al mismo tiempo, dan lugar al crecimiento y densificación poblacional hacia los puntos que comunica; pero el concepto que tiene el consejo metropolitano es de que gran parte del problema radica en que, en la periferia y en el centro de la ciudad de Guatemala se ha centralizado un alto porcentaje de comercios, industrias y almacenadoras; teniendo hasta hoy esta ciudad, un crecimiento desmedido y que incluso este crecimiento ha abarcado y unido de esta manera otros municipios aledaños con la ciudad capital y esto es lo que ha creado una crisis vial y ambiental en el municipio, con la circulación del transporte comercial pesado”.¹⁶

Esta es una situación que ha sido aprovechada por el consejo municipal guatemalteco y basados en ello aducen que, la crisis vial en las entradas y salidas del municipio

¹⁵ Cuevas, Marco Antonio. **Análisis de tres áreas marginales de la ciudad de Guatemala y su incidencia a una política urbana nacional.** Pág. 9

¹⁶ **Ibíd.**

guatemalteco, se da por la circulación a toda hora del transporte comercial pesado en sus calles y avenidas, por lo que recurre a la restricción de circulación en horarios determinados de estos vehículos únicamente; según criterio de ellos, para solventar en parte esta crisis vehicular.

“El 80% de las importaciones marítimas son provenientes del Océano Pacífico llegando a Puerto Barrios y solamente el 20% provienen de Puerto Quetzal ubicado en el lado del Océano Atlántico. Esto conlleva a que el mayor número del transporte comercial pesado deben atravesar la ciudad de norte a sur, para llegar a las almacenadoras ubicadas en la Avenida Petapa y la Calzada Atanasio Azul; al igual que los que provienen del sur tienen que circular por el Anillo Periférico para llegar a las almacenadoras y parqueos que se encuentran en la ruta al Atlántico”.¹⁷

2.5. Desaparición del ferrocarril en Guatemala y el uso del transporte comercial pesado como alternativa

El ferrocarril en Guatemala es una historia de despojo ya que la privatización del servicio ferroviario, que llevó a cabo bajo el gobierno del presidente Álvaro Arzú en el año de 1997, lo que ha resultado un gran fiasco para el país, porque a lo largo de casi doce años después, sigue virtualmente estancado y privado de un servicio que en otras latitudes contribuyó al desarrollo del país. La concesión que fuera otorgada sobre los derechos y bienes de Fegua (Ferrocarriles de Guatemala) a favor de Ferrovías de Guatemala, una

¹⁷ Castañeda Galindo, René. **Sistema contable de una entidad administrativa de una zona franca en Guatemala.** <<http://www.monografias.com/trabajos19/zonas-francas/zonas-francas.shtml>> (Guatemala, 3 de mayo de 2007)

subsidiaria de Railroad Development Corporation (RDC), de Pittsburgh, Estados Unidos, se hizo de manera silenciosa en aquel entonces, y poco o nada se supo de las condiciones en que la nueva operadora del ferrocarril adquiriría potencialmente uno de los servicios más cotizados en muchos países.

El tiempo ha transcurrido y la Empresa Ferrovías no parece tener ni, la capacidad de inversión ni el interés, mucho menos el respaldo financiero de RDC, para cumplir con los pocos compromisos a los que se obliga de acuerdo con el contrato suscrito en su oportunidad. Aunque todas las privatizaciones llevadas a cabo durante las administraciones de algunos presidentes, han sido severamente criticadas por la forma poco transparente en que se han llevado a cabo; además, se debe reconocer que algunas concesiones otorgadas dieron al menos el fruto esperado en el mejoramiento de los servicios, algo que no ha sucedido con el ferrocarril en Guatemala, que sigue siendo una pérdida para la economía del país, que no recibe los beneficios esperados de este transporte comercial de mercancías y personas.

Después del tiempo transcurrido, sería más que oportuno que el Congreso de la República de Guatemala, revisara las condiciones e incumplimiento que se han dado en los plazos de inversión en esta negociación. Hay que recordar que las condiciones en que la Empresa Ferrovías recibió los bienes y derechos de Fegua (Ferrocarriles de Guatemala), fueron más que beneficiosas para la concesionaria. En aquel entonces se mencionó que incluso se había favorecido a un grupo nacional que, dicho sea de paso, nunca se ha sabido quién o quiénes lo representan. Lo que se buscaba con esta privatización era

volver operante esta empresa del Estado que normalmente, suelen ser manejadas de manera ineficiente.

Fegua era el claro ejemplo de ello; sin embargo, Ferrocarriles de Guatemala había llegado a su peor momento ya que ni siquiera circulaban los trenes en los últimos años de su funcionamiento, tampoco la nueva operadora ha podido ir mucho más lejos y apenas si se ha cubierto un pequeño trayecto en el norte con contados viajes semanales, que ni siquiera han servido para proyectar a la empresa a un nivel competitivo y eficiente en el transporte de mercancías. Lo peor de todo, es que pareciera que los planes de la empresa concesionaria Ferrovías están absolutamente estancados.

La primera administración de esta empresa, anunciaba la introducción de trenes de pasajeros y de carga, así como la construcción de nuevos ramales. Con el paso del tiempo, bien pareciera que los operadores están a la espera de algún milagro o proyecto ajeno al ferrocarril para sacar provecho a su jugosa y beneficiosa concesión. En la búsqueda de obtener un beneficio directo y revertir la pérdida de la concesión, la empresa norteamericana contrata un equipo negociador de Estados Unidos para litigar contra el Estado de Guatemala. En la demanda la empresa alega incumplimiento del contrato, y alega expropiación indebida y daños a su inversión.

El monto que reclama es de 65 millones de dólares, (aproximadamente 540 millones de quetzales) que distribuye de la siguiente manera; 15 millones de dólares que se supone invirtió por el derecho de uso de la vía, reparación de la maquinaria y mantenimiento de la infraestructura; y 50 millones de dólares por concepto de utilidades proyectadas durante

los cincuenta años que dura la concesión, pese a ser una empresa que desde sus inicios ha reportado constantes pérdidas en su operación. Con este actuar, se puede hacer notar el desprecio que tiene esta empresa a la legislación guatemalteca y la judicatura local que subyace dentro del Tratado de Libre Comercio TLC, un aspecto contradictorio, pues en el mismo capítulo se exige el trato nacional para ella; pero al afectar ésta a ella, ésta rechaza la legislación local que pudiera ser utilizada en defensa del Estado guatemalteco en contra de esta empresa extranjera.

A tres años de vigencia del CAFTA, y ante esta problemática es necesario que se hagan tres puntualizaciones muy importantes y serias para el Estado de Guatemala:

1. El TLC utiliza, en relación al tema de las inversiones, definiciones amplias y flexibles que pueden prestarse a múltiples interpretaciones, tal y como está sucediendo en este caso específico. Estas interpretaciones siempre van a beneficiar al inversionista, en contra de los intereses del Estado.
2. El desprecio de la legislación nacional contra la demanda al Estado, solicitando una indemnización y pago de daños y perjuicios es a todas luces una arbitrariedad, que solamente a través del Tratado de Libre Comercio se puede dar.
3. La aplicación del CAFTA a contratos suscritos antes de la vigencia del Acuerdo es preocupante, pues en ese mismo sentido se puede demandar al Estado de Guatemala, si en su legítimo derecho suspende las concesiones de exploración y extracción de metales, especialmente petróleo y otros metales preciosos, vigentes en la actualidad.

Por lo que es valedero decir que este asunto constituye el capítulo más reciente de la historia del ferrocarril en Guatemala, el que fuera concebido como un medio de transporte de personas y mercancías que apoyaría el impulso del desarrollo nacional y que se ha convertido a lo largo de los años en una pesada carga para los guatemaltecos, éste ha sido usado y explotado principalmente por empresas extranjeras, que amparados de oprobiosos contratos de concesión, han sacado provecho de este medio de transporte, por distintos medios, sin que hasta la fecha, luego de ciento veintisiete años después de su creación, éste haya generado el desarrollo esperado para el país.

Las consecuencias de que los gobiernos de turno otorguen al capitalista todos los beneficios posibles, son contraproducentes y contradictorias a la lógica del emprendimiento empresarial que tanto pregonan los promotores del Tratado de Libre Comercio. Por un lado, el gobierno le garantiza al capitalista la obtención de la ganancia porque lo exonera de pagar impuestos; le da concesiones de todo tipo; le garantiza la repartición de sus utilidades y lo protege legalmente de cualquier expropiación de la que pueda ser objeto.

Las organizaciones sociales que se opusieron en su momento al Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, lo denunciaron mucho antes que esto pasara y no lo tomaron en cuenta porque en pleno proceso de negociación se dijo, que otorgar plenas garantías a los inversionistas en desmedro de las políticas de desarrollo social, era negativo para el país y no hacía más que generar y garantizar los beneficios privados a los dueños del capital, nacional y extranjero.

En este caso, la empresa concesionaria ha demandado al Estado de Guatemala; esta es la primera demanda que se presenta de este tipo y que se conoce en la historia de nuestro país; y que serán muchas más las que se darán con el correr de la vigencia del Tratado de Libre Comercio, y que lamentablemente se darán como resultado de la inoperancia de la legislación guatemalteca en contra de estas empresas extranjeras; debido a que el Estado de Guatemala no puede demandar a la mencionada empresa por incumplimiento del contrato de concesión, pues también es obvio, que no hay ninguna inversión ni el interés de ninguna de las partes involucradas, que haga funcionar el ferrocarril en beneficio de la población guatemalteca.¹⁸

2.6. Infraestructura incapaz de soportar el transporte comercial pesado

En el municipio de Guatemala hoy en día, circulan por las principales vías de comunicación el transporte comercial pesado como en toda ciudad del mundo, transportando bienes o productos al igual que personas, habiendo cuatro tipos de este transporte, el tráfico de paso que es el que no se detiene en la capital; el tráfico de bienes destinados a la capital con procedencia de un lugar de fuera; el tráfico de productos desde la ciudad hacia fuera de ella; y el tráfico de artículos dentro de la misma ciudad.

El mantenimiento de estos servicios conlleva a altos costos sociales y problemas económicos asociados a esta forma de tráfico y derivación del congestionamiento que en las horas de mayor afluencia vehicular se provocan en las entradas y salidas del municipio guatemalteco; de hecho, el problema del tráfico en el área metropolitana es un buen

¹⁸FerrocarrilesdeGuatemala.FEGUA.http://www.google.com.gt/#hl=es/q=fegua+guatemala+una+historia+de+d+espojo+&meta=&aq=&aqi=&aql=&oq=&gs_rfai=&fp=c1ea5450187d6d13 (Guatemala, 5 de marzo 2009)

ejemplo de cómo se llega a producir una situación caótica a partir de la no intervención efectiva y adecuada tanto del gobierno central como municipal, y del efecto más que irracional de un conjunto de decisiones en la búsqueda de beneficios propios; tampoco se debe indicar que el crecimiento poblacional acelerado es el culpable de este congestionamiento, aunque éste sea un factor crucial.

No es un secreto para nadie que la planificación de la ciudad ha carecido del empuje necesario para ser efectiva, ya que el crecimiento metropolitano ha sido tan rápido como caótico, sin que ningún esfuerzo de planificación urbana de los gobiernos municipales actuales hayan podido incidir de manera notable en los grandes problemas de la ciudad. A no ser del proyecto que se puso en marcha durante la administración del Licenciado Manuel Colom Argueta con vistas a futuro y más ambicioso denominado Plan Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano EDOM 2000.

Este cambio en la orientación político-territorial de la gestión municipal capitalina ha comenzado a reflejar ya un impacto de trascendencia nacional. En efecto, la decisión de la comuna capitalina de regular el ingreso a su territorio, al restringir horarios y regular el ingreso únicamente de los vehículos de carga pesada a los parques industriales y otras similares, han significado no sólo confrontación, sino alteración en la vida normal de la ciudad capital, previéndose que, de ser replicada esta experiencia en otros municipios y ciudades importantes del país, la autonomía municipal se verá fortalecida pero no dejará de ser a costa de graves conflictos sociales y los reclamos de otros sectores de la sociedad, como los que se perfilan en el movimiento de los pueblos mayas respecto de determinadas regiones étnicas y lingüísticas.

2.6.1 Viabilidad en la infraestructura actual de la ciudad de Guatemala

No importa cuantos arreglos o ajustes se hagan al tránsito vehicular, si de todas formas la población seguirá concentrándose en la capital y sus alrededores, porque aquí están las fuentes principales de trabajo, de trámite gubernamental, legislativo y judicial; a menos que la fuerza de gravedad del centro disminuya en beneficio de un plan de desarrollo multipolar, la ciudad seguirá ahogándose en su laberinto; entre tanto, los urbanistas empezarán a planear pasos aéreos o avenidas y calles de doble piso, llenando de concreto, vehículos, contaminación, delincuencia, pandillas juveniles y de todas las lacras sociales, incluyendo déficit de agua, pero superávit de basura, que han estado convirtiendo a la otrora tacita de plata en un lugar sórdido donde reina la desesperación y el caos vehicular a toda hora. El sistema vial que interconecta a la capital con los departamentos es anacrónico, solo imaginémonos qué es lo que pasaría si cualquier día colapsara el puente Belice, con desfogue únicamente por la Calzada la Paz, y el Boulevard de Bugarvillias que de por sí son muy estrechos y con demasiadas curvas con bajadas y subidas pronunciadas.

Por esta problemática, se hace necesario hacer un estudio del sistema regional del país e interconectar con prisa las diferentes regiones entre sí, primero, para fomentar el intercambio socioeconómico hacia adentro, segundo, para detener la migración hacia el centro de la ciudad y, tercero, para distribuir correctamente el poder político, económico y social; son muchos los sectores que coinciden en que es urgente buscar soluciones conjuntas para resolver la problemática de la circulación vial.

Juan Marves, presidente de la Cámara de Transporte Centroamericano de Carga, afirma, “que su gremio ha sido castigado con el atasco que se genera en la cuesta de Villalobos y aunado a ello, las restricciones a la circulación de sus vehículos de transporte pesado, pues con estos problemas sin solución definitiva, se incrementan los costos de su operación. Pero las quejas no sólo provienen del transporte comercial de carga, sino también de las empresas del transporte de pasajeros, de los taxistas, de los comerciantes de la avenida Bolívar y de los vendedores de la Central de Mayoreo”.¹⁹

Ricardo Sagastume, presidente de la Cámara de Industria, opina: “que los efectos del caos vial tienen un impacto directo en el sector industrial; y agrega que, cree que es importante que se tomen acciones integrales entre el gobierno central y las municipalidades y ofrece la cooperación necesaria para encontrar consensos y superar la crisis del transporte comercial pesado”.²⁰

En opinión de la analista Amanda Morán, analistas y expertos en el tema, “el problema vehicular persistirá, a menos que se tomen medidas como ampliar la capacidad de las arterias de circulación vehicular, por medio de la expropiación o de la construcción de segundos y terceros niveles de autopistas, agregando que es importante retomar el proyecto de los planes para la construcción del anillo metropolitano, y afirma que no debe construirse sólo la mitad; de lo contrario, sólo se trasladará el problema de un lugar a otro”.²¹

¹⁹ La Hora. **Albedrio**. <http://www.albedrio.org/htm/documentos/lahora-001.pdf> - 30k (Guatemala, 3 de mayo de 2007).

²⁰ Prensa Libre. **Actualidad Nacional**. Guatemala, 30 de mayo 2007. Pág.10

²¹ <http://www.albedrio.org>. **Ob. Cit.** Pág. 6

Sin contar que los transportistas se quejan por los asaltos, largas horas de espera y riesgos por tener que viajar de noche, todo lo anterior provocado por el horario que limita el acceso únicamente del transporte comercial pesado a la capital por parte de la municipalidad de la misma, aparte de que los pilotos no disponen de servicios esenciales en los lugares de espera en las afueras de la capital no contando con los servicios ni las condiciones de higiene y descanso mínimas, por lo que el señor Edilberto Cifuentes, jefe de la Unidad de Supervisión Administrativa de la Procuraduría de los Derechos Humanos, informó que “la restricción de horarios de circulación al transporte comercial pesado para circular por la Ciudad de Guatemala, también tiene consecuencias negativas salariales para los conductores, porque esos tiempos muertos no se contemplan en el pago” (sic).²²

Otro riesgo, es que se afecta la mercancía, en especial los productos perecederos, además de disminuir el rendimiento de los pilotos, porque esto les causa estrés. Este monitoreo se efectuó en los puntos de entrada a la ciudad, donde por lo general esperan los camioneros: kilómetro 18 de la Carretera Interamericana en la ruta a El Salvador, Vía al Océano Atlántico y carretera al Océano Pacífico a la altura de Villanueva. En el horario nocturno de la restricción, se puede notar gran cantidad de vehículos de transporte comercial pesado estacionados a orillas de las carreteras obstaculizando de esta manera la circulación libre de otros vehículos que se conducen por las mismas, entretanto que llega la liberación del horario libre de circulación y adentrarse en el municipio de Guatemala y que esta espera sea en condiciones aceptables y humanas y no tener que saciar sus necesidades fisiológicas a las orillas de las mismas carreteras lo que genera un problema adicional de tráfico en las entradas a la ciudad capital.

²² Prensa Libre, **Ob. Cit.** Pág. 15

CAPÍTULO III

3. Conceptos básicos de transporte comercial pesado

Es un medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público, e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes.

El transporte comercial de personas, se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas.²³

3.1. Descripción del transporte comercial y sus funciones

Entre los diferentes tipos y medios de transporte que existen en Guatemala; aunque existe una cantidad variada de éstos para transportar mercancías o productos dependiendo del tipo y el manejo que se le debe de dar, difiere por su manejabilidad, densidad del producto y grado de peligrosidad entre otros.²⁴

²³ Historia económica de Guatemala. **El transporte en Guatemala.**
<http://www.mineco.gob.gt%2FHistoriaEconomica.aspx+++&meta=&aq=f&aqi=&aql=&oq=&gs_rfai=&fp=fe9cb46449ce931> (Guatemala, 8 de abril de 2008)

²⁴ **Ibíd.**

3.2. Transporte intermodal en contenedor único

Llámesse al movimiento de mercancías en la misma unidad cerrada, o contenedor, sobre dos o más modos diferentes de transporte denominado TEU por sus siglas en inglés; es decir, transporte intermodal en contenedor único.²⁵

3.3. Servicio de mercancías en contenedor único

El contenedor de mercancía enviado a través de ferrocarriles, camiones, barcos o aviones es cerrado y precintado en su origen, y sus contenidos no se vacían hasta que se rompe el precinto por el consignatario cuando la mercancía es descargada llegando a su destino; sólo se expide un flete de embarque o una hoja de ruta aérea. Si están implicados países extranjeros, la mercancía se traslada bajo tratados internacionales, los cuales facilitan la inspección en las aduanas de los puertos fronterizos nacionales antes de alcanzar su destino final.

3.4. Transporte de carga

Para el transporte de carga, la naturaleza del transporte se refiere principalmente a:

- La naturaleza de la mercancía;
- Su presentación física para el transporte;
- La manera de cargar y entregarla; y,

²⁵ Negocios en Guatemala. **Transporte de carga**. <<http://www.google.com.gt/#hl=es&q=http%3A%2Fwww.negociosenGuatemala.com>> (Guatemala, 9 de abril 2007)

- La seguridad de la mercancía transportada.

3.5. La seguridad en mercancías transportada por el transporte comercial pesado

Aunque en Guatemala en la actualidad no esté muy desarrollado en contrato de auto transporte de mercancías, en la práctica, el transportista tiene la obligación de entregar ésta en buen estado, sin pérdida y en el tiempo previsto, pero con la restricción que se da en los diferentes horarios ya establecidos para que estos vehículos no circulen en el municipio de Guatemala, esto no se puede cumplir. La selección vehicular tiene desde luego que tomar en cuenta este concepto.²⁶

3.6. Del transporte colectivo público urbano al transmetro

La situación que se da en la actualidad del transporte colectivo en el área metropolitana de Guatemala, es el resultado de un proceso histórico de falta de regulación municipal en el sistema, y de la operación de empresas de transporte público poco organizadas, tanto administrativa como empresarialmente. El sistema de transporte colectivo por medio de autobuses urbanos se inicia en el año 1927 y debido a la acelerada expansión de la ciudad, que se produjo en la década de los años sesenta, las distintas empresas del transporte urbano que prestaban ese servicio fueron ampliando sus rutas, incluso hacia municipios aledaños, todo ello sin enmarcarse en una mínima planificación urbana para un funcionamiento y con este estudio previo, de haberse hecho, poder haber evitado problemas de congestionamiento a largo plazo.

²⁶ **Ibíd.**

Actualmente el sistema de transporte urbano en el área de de la ciudad de Guatemala presenta, entre otras características: una flota vehicular en mal estado, muchas deficiencias en la administración del servicio, inseguridad vinculada a la delincuencia como extorsiones y asaltos a los usuarios, desorden en las rutas, cobros exagerados y la deficiencia manifiesta en la prestación del servicio.

El contexto en el que se desenvuelve el transporte colectivo se articula también al crecimiento del parque vehicular particular y los volúmenes de congestión vial, en una ciudad en donde la infraestructura vial está diseñada para el uso de vehículos particulares en calles y avenidas angostas; las políticas gubernamentales en su actuar en vista de la actitud negativa de la municipalidad de Guatemala en cuanto al transporte colectivo, se han centrado en el otorgamiento de subsidios, y en ejercer poca regulación del servicio y conjurar de esta manera las protestas violentas.

La principal conclusión... “el servicio de transporte colectivo en la ciudad de Guatemala desde su surgimiento, ha ido paralelo a la falta de ordenamiento urbano de la ciudad, presentando manifestaciones de ineficiencia, tanto a nivel del sector empresarial como por parte del ente regulador municipal de este servicio, como lo es la Municipalidad de Guatemala a través de EMETRA; y dadas las dimensiones que ha alcanzado el área metropolitana de Guatemala esta ha requerido de la implementación de un nuevo sistema vial moderno, que hasta el momento no se ha dado”.²⁷

²⁷ Jorge Palmieri. **Columna de opinión.** <http://www.jorgepalmieri.com/index.php/post/428/> (Guatemala, 5 de marzo 2007)

Sin embargo, para ello se debe elaborar y llevar a la práctica un plan integral de vialidad que contemple programas positivos de mejoramiento de la red vial, distribución racional de rutas urbanas, reglamentación del tránsito, fomento de la sustitución del uso del auto particular por el colectivo, programa de reubicación de paradas, profesionalización de pilotos y ayudantes de buses colectivos y la real regulación de todas las instancias de transporte y tránsito urbano y no solo el haber restringido la circulación en determinados horarios al transporte comercial pesado dentro del municipio de Guatemala.²⁸

El centralismo es un problema heredado de la época colonial, al punto que no es exagerado afirmar que la estructura del Estado guatemalteco sigue funcionando a la usanza de la colonia, con un centro que succiona los recursos del resto del país, por lo tanto, es el punto principal a nivel político, económico, social y cultural, lo cual se evidencia que solamente beneficia a una minoría pero perjudica a la gran mayoría. La descentralización, desconcentración y democratización del país debería ser la única consigna. Incluso, este es un asunto que trasciende las ideologías, que tienen más búsqueda de alternativas para el bien vivir, sería absurdo no comprometerse con un nuevo modelo en el que todos saldríamos ganando, pues tendría como prioridad el bienestar de la población guatemalteca en general.²⁹

“Es necesario reconocer que todo el andamiaje municipal y estatal ha dejado de cumplir con los fines para los cuales existen. Hay que hacer cambios a nivel político, económico, social, promoviendo la responsabilidad social ya que de seguir por el mismo camino, el

²⁸ Jorge Palmieri. **Columna de opinión. Ob. Cit.** Pág. 3

²⁹ Zurita, Luis. **Revista Opinión.** Guatemala, 28 de febrero de 2007. Pág. 6.

municipio de Guatemala seguirá concentrando más población”.³⁰ Las restricciones al transporte comercial de carga son medidas arbitrarias que las grandes ciudades han utilizado para disminuir el tránsito en las vías de más circulación y, a medida que crece el parque vehicular, aumentan las limitaciones, pero paralelo a ello se habilitan nuevas vías de comunicación, se amplían las actuales y se les dan facilidades a circular a los particulares, caso contrario en el municipio de Guatemala.

3.7. Proceso de descentralización del Estado de Guatemala

El proceso de descentralización de entidades estatales en Guatemala, se inicia aproximadamente en la década de los años 90, periodo en el cual varios gobiernos dejaban atrás las guerras civiles e iniciaban una etapa de transición hacia una verdadera democracia y surge con el fin de promover Estados más eficientes y para ello se propuso que los gobiernos centrales otorgaran mayores competencias y recursos a los gobiernos locales municipales y que se abrieran espacios de participación democrática...

Aunque no todas estas propuestas se materializaron en realidades, el enfoque municipalista de la descentralización en América Latina le dio protagonismo a los municipios, fomentó el diálogo entre el gobierno local y la sociedad civil y tuvo un efecto positivo para la participación política de las mujeres en tanto que facilitó la presencia de nuevos actores en el quehacer político. El proceso de descentralización en Guatemala, que tiene su fundamento jurídico en la Constitución Política de la República de Guatemala, data del año 2002 en el que se promulga la Ley General de Descentralización según

³⁰ **Ibíd.** Pág. 6

Decreto número 14 – 2002 del Congreso de la República de Guatemala; en Guatemala el nivel intermedio del proceso de descentralización es el departamento.³¹

El gobierno municipal está compuesto del concejo municipal, integrado por el alcalde, los síndicos y los concejales; el concejo municipal reconoce las alcaldías comunitarias o auxiliares como entidades representativas de las comunidades; el nombramiento de alcaldes comunitarios o alcaldes auxiliares es de responsabilidad del alcalde, con base a la designación o elección que hacen las comunidades; y en materia de política pública, el país cuenta con la Política Nacional de Descentralización, formulada en el actual gobierno con el propósito de dar visión a largo plazo al proceso de descentralización.

El efecto, se da en el año de 1998, el gobierno central del Estado presidido por el actual alcalde municipal, delegó competencias de control de tránsito a los municipios, pero cuatro años más tarde con la aprobación del Código Municipal Decreto 12 – 2002, se contempló entre las competencias propias del municipio la Regulación del Transporte de Pasajeros y Carga y sus Terminales, locales en sus jurisdicciones.

La decisión de la comuna capitalina de regular el ingreso de autobuses extraurbanos a su territorio, de restringir horarios y regular el ingreso de vehículos de carga pesada a su territorio y otros cambios similares, han significado no sólo confrontación, sino alteración en la vida normal de los ciudadanos capitalinos, como graves conflictos sociales.

³¹ Escola, Héctor J. **Compendio de derecho administrativo**. Pág. 280

3.8. La problemática vial y el transporte urbano público colectivo

“En el año de 2007 los autobuses y microbuses constituían el 5.3% es decir una cantidad de 74,395 unidades de todo el parque vehicular nacional; los camiones, cabezales, transporte de carga, furgones y plataformas el 7.3% o sean 103,197 unidades; en tanto que los automóviles, jeeps, camionetillas, paneles y pick-ups de uso particular representaban el 65% que representaban 919,486 vehículos automotores. Los modelos 2001-2007 también constituían el 33.2% del parque vehicular, en contraste con los modelos previos hasta el año 2000, los cuales representan el 66.8%, lo cual explica el alto consumo de combustible y contaminación por el deterioro que manifiestan”.³²

3.9. La importancia del transporte comercial pesado

El desarrollo económico del país no depende únicamente de la capacidad del productor para identificar las necesidades en la demanda y producir los bienes para satisfacerla.

Este es un proceso complejo que incluye la distribución del bien producido, ya que éste determina la celeridad de traslado y el precio final de los bienes. Es por ello que, siendo deseable un mayor crecimiento económico, es necesario facilitarle al productor los medios para reducir los costos involucrados con dicha distribución, para que así pueda ser competitivo; de nada sirve tener una planta altamente eficiente si el producto no puede llegar oportunamente al consumidor.

³² Municipalidad de Guatemala, EMETRA. **Vehículos temas** <http://www.cultura.muniguate.com/index%2F>. (Guatemala, 4 de junio de 2007)

El transporte se ve relacionado íntimamente con la infraestructura, ya que **este** se vale de ella para funcionar; además, la logística se realiza tomando como base la infraestructura actual; toda ruta se escoge en función de las vías que existen. Muchos de los problemas que afronta el transporte, se deben a la infraestructura deficiente que existe en el municipio de Guatemala. Esto requiere una mejor capacitación del personal público, tanto de los funcionarios de las municipalidades, como de la policía, resalta otra vez el tema de la infraestructura, la cual necesita ser optimizada.

La ausencia de seguridad pública ha incrementado el riesgo de sufrir un ataque en contra de la propiedad y de la vida de las personas que transitan por las carreteras de Guatemala. Esto se refleja en una menor actividad comercial, mayores costos del transporte, siendo las actividades de los pequeños y nuevos productores las más afectadas.³³

3.10. La autonomía municipal

Es aquella forma de organización administrativa que tiene lugar cuando el Estado, por disposición de la ley transfiere determinadas facultades y atribuciones a un órgano administrativo, otorgándole personalidad jurídica y patrimonio propio para la realización de las mismas, actuando con plena independencia y autofinanciamiento (Autarquía); es necesario destacar además de lo anterior, que en la doctrina también se le reconoce a la autonomía otro aspecto distintivo precisando:.. “éste es un concepto político, debido a que

³³

Fentra.CGTG.**Seguridad**.<http://www.google.com.gt/#hl=es&q=Victoriano+Zacar%C3%ADas%2C+dirige+de+pilotos+y+de+la+Federaci%C3%B3n+Nacional+de+Trabajadores+%28Fentra%29.+%28Guatemala,+10+de+agosto+de+2008>)

la autonomía es el poder de la propia legislación ya que el ente tiene poder para darse su propia ley y regirse por ella misma".³⁴

En base a lo anterior, podemos concluir que las características más sobresalientes de la Autonomía son entonces:

- Su reconocimiento por la ley constitucional; los órganos autónomos están dotados de personalidad jurídica y patrimonio propio, por lo que sin perder su calidad estatal, constituyen una persona jurídica de carácter público distinta a la del Estado, contando con capacidad para tomar sus propias decisiones y gestionar sus asuntos por sí mismos;
- Su grado de emancipación funcional, administrativa y financiera es mayor que la descentralización, pues tiene como elemento esencial la autarquía, lo que les permite el autofinanciamiento, gozando de una gran independencia económica al disponer libremente de sus propios recursos y captarlos por sí mismos sin depender del Presupuesto General del Estado;
- Las entidades autónomas no dependen del Organismo Ejecutivo, el que no ejerce ninguna clase de control político o financiero sobre las mismas, pues no manejan fondos públicos sino que solo fondos privativos;

³⁴ Marienhoff. Miguel S. **Tratado de derecho administrativo**. Tomo I. Pág. 387

- Los órganos autónomos pueden designar sus propias leyes, lo que los faculta a poder crear sus propios estatutos y reglamentos.³⁵

Estas anteriores características son las que diferencian a la autonomía de los otros sistemas ya que los órganos autónomos tienen personalidad jurídica propia, patrimonio propio, designan a sus propias autoridades y se rigen por sus propias leyes.

3.11. Qué es la autonomía municipal

Para la Real Academia de la Lengua Española, Autonomía “es la potestad que dentro del Estado pueden gozar los municipios, provincias, regiones u otras entidades de él para regir intereses peculiares de su vida interior, mediante normas y órganos del gobierno propio”.³⁶

La Constitución Política de la República de Guatemala, le dedica todo un capítulo al régimen municipal, contenidos desde el Artículo 253 al Artículo 262; el Artículo 253 señala expresamente lo que se refiere a la autonomía municipal, indicando las facultades correspondientes al municipio, al señalar, que puede elegir a sus propias autoridades, obtener y disponer de sus recursos, atender los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de sus fines propios.

Esta autonomía también está regulada en el Artículo 3 del Código Municipal Decreto 12 – 2002 del Congreso de la República de Guatemala, el cual reúne en éste todo lo que en el

³⁵ **Ibíd.**

³⁶ **Diccionario de la Real Academia Española.** Pág. 905

anterior Código Municipal Decreto 58 – 88 del Congreso de la República de Guatemala, agrupaba en sus Artículos 2, 3, 5 y 6.

En el Artículo 3 del actual Código Municipal, se encuentra desarrollado el concepto de autonomía municipal, cuando preceptúa: “En ejercicio de la autonomía que la Constitución Política de la República de Guatemala garantiza al municipio, éste elige a sus autoridades y ejerce por medio de ellas, el gobierno de la administración de sus intereses, obtiene y dispone de sus recursos patrimoniales, atiende los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción, su fortalecimiento económico y la emisión de sus ordenanzas y reglamentos”.

Y en el siguiente párrafo del mismo Artículo formula...“Para el cumplimiento de los fines que le son inherentes coordinará sus políticas con las políticas generales del Estado y en su caso, con la política especial del ramo al que corresponda. Ninguna ley o disposición legal podrá contrariar, disminuir o tergiversar la autonomía municipal establecida en la Constitución Política de la República de Guatemala”.

Además de las facultades otorgadas en este Artículo citado y por la Carta Magna, que también le incluye la emisión de sus Ordenanzas y Reglamentos, es de recordar que en doctrina una de las diferencias entre autarquía y autonomía es precisamente la capacidad del ente autónomo de poder crear sus propias normas y ser autosuficiente. Al respecto de la autonomía, existen discrepancias en doctrina en cuanto al momento de la gestación de la autonomía ya que algunos autores no la reconocen sino hasta el momento que se las otorga y establece la ley, es decir, hasta el momento en que ésta lo regula.

Administrativamente se dice que: “El municipio constituye una institución anterior a la institución del Estado y éste al organizarse, ha reconocido simplemente los derechos de las circunscripciones territoriales para manejar sus propios intereses”.³⁷ Por lo que de conformidad con lo expuesto anteriormente, se puede inferir que la ley lo único que hace es reconocer una situación ya preexistente y no la creación de la misma por medio de la emisión de la ley para tal cuestión.

Al sintetizar lo anterior se concluye, de que las municipalidades son autónomas por mandato constitucional, con el único objetivo de realizar el bien común de todos los habitantes de su distrito o jurisdicción, además faculta a cada municipio para que puedan establecer sus propias ordenanzas, obtener su propio patrimonio, y disponer de él; también le otorga facultades esenciales a su personalidad y capacidad jurídica institucional, con el objeto de que pueda adquirir derechos y contraer obligaciones, es decir que en el ámbito de autonomía municipal comprende elegir a sus propias autoridades a través del voto popular; tener su propio gobierno municipal; administrar sus bienes, obtener y disponer de sus recursos económicos; atender los servicios públicos locales de su población y disponer del ordenamiento territorial de su jurisdicción; así como la de emitir sus ordenanza y reglamentos propios para el cumplimiento de sus fines.

La Municipalidad de Guatemala, ostenta autonomía constitucional desde el año de 1945 y es desde ese momento, es un ente administrativo independiente del Organismo Ejecutivo y de otros Organismos estatales, por lo que ésta posee potestad jurídica y goza de personalidad jurídica, es por ello que en la actualidad lleva a cabo cambios con nuevas

³⁷ Fraga, Gabino. **Derecho administrativo**. Pág. 481

normativas dentro de su jurisdicción, emitiendo nuevos acuerdos y reglamentos para regular el tránsito vehicular.

3.12. Regulación del transporte comercial pesado dentro del municipio de Guatemala, en horarios determinados

Desde el año de 1960, conforme la ciudad de Guatemala crecía, el ordenamiento del transporte continuaba siendo una prioridad del gobierno municipal, el que buscaba mejorar en ese entonces el transporte vehicular de la ciudad capital; y es entonces que en la base legal otorgada constitucionalmente a la municipalidad guatemalteca inicialmente, el Consejo de la misma, lleva a cabo el Plan Integral de Movilización Urbana PIMU el cual no es del conocimiento de la mayoría de guatemaltecos, y que se encuentra en una nueva fase de ejecución hoy en día.

La nueva etapa del PIMU, incluye la modificación al recorrido autorizado de las diferentes rutas de buses urbanas y extra urbanas, y al decir de la municipalidad capitalina guatemalteca, este nuevo proceso no surge como una medida arbitraria de su actual administración ya que en el segundo año del primer gobierno llamado de la Revolución en el año de 1946, se decreta una nueva ley en cuanto al ordenamiento del transporte, el que desde entonces ya era una prioridad.³⁸ El tres de julio de 1946, los diputados de ese entonces, legislan el Decreto 253 Ley de Transportes extraurbanos y su Reglamento, para regular a los automotores que brindaban esta clase de servicio.

³⁸ Municipalidad de Guatemala. **Plan de Desarrollo Metropolitano**. Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano 1972-2000. Pág. 23

Este Decreto otorga a las municipalidades las facultades de carácter reglamentario a fin de ir acomodando los servicios urbanos de transporte a las demandas y exigencias del público para buscar el bien común dentro de su municipio, por lo que la municipalidad realiza los cambios que se dan actualmente.

En esta misma ley se establecen que los transportes se clasifican en: urbanos, extraurbanos e internacionales y, que son las municipalidades quiénes podrán aumentar o restringir el número de rutas, líneas y vehículos en el momento que se estime necesario y conveniente a juicio del concejo municipal; quien asimismo, podrá o no autorizar que una misma línea o ruta sea servida por una o varias personas o empresas (Artículo 13).

Guatemala, veinte años después, ya no era aquella pequeña ciudad de la Revolución, para ese entonces, la población rebasaba los 700 mil habitantes; y en el mundo ocurrían muchos cambios, en el ámbito político el gobierno de Guatemala, volvía a legislar sobre la regulación del transporte, y el 24 de octubre de 1967 se emite el Decreto 289, Reglamento de Transporte Extra Urbano, y entre sus Artículos establecía que los porteadores, personas individuales o jurídicas, propietarias de automotores autorizados para dedicarse al transporte público de carga o pasajeros por carretera, no gozarán de preferencias o exclusividades en el servicio de transporte público por lo que se le permite a la comuna capitalina realizar los cambios que se consideren necesarios en beneficio del bien común de su población.

Posteriormente, ya en el año de 1996, el Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, emite el Reglamento de Terminales Transporte Extra urbano, con el objetivo

de descongestionar las vías y plazas públicas, así como facilitar el libre tránsito de las personas y vehículos en las mismas y mejorar los sistemas de vialidad y transporte del municipio de Guatemala; en el Artículo 3 del mencionado reglamento indica que el concejo fijará el plazo a partir del cual quedará prohibido el ingreso y circulación de vehículos de transporte terrestre extra urbano, alrededor y dentro del perímetro de la ciudad de Guatemala, para las rutas que converjan en la entrada a la metrópoli capitalina.

Por último la Ley y Reglamento de Tránsito en su Artículo 151 establece que el régimen de parada y estacionamiento, será regulado por las municipalidades en las áreas urbanas, y que pueden tomar las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tránsito, por lo que la prohibición de no permitir la entrada del transporte extraurbano, no es una medida arbitraria por parte de las autoridades ediles según lo estipulado en este Artículo, si no que es una Ley y Reglamento que no se había puesto en práctica por las autoridades municipales.

Sucesivamente, se fueron dando cambios paulatinos, hasta llegar al año 2002, en el que se prohíbe la entrada del transporte extra urbano a la ciudad capital, prohibición que se había dado a conocer tiempo atrás en una ciudad con más de dos millones cuatrocientos mil habitantes, la circulación en ese entonces de cuatro mil buses extraurbanos dentro de su perímetro, el reordenamiento del transporte volvió a ser fundamental, por lo que se aplican las leyes ya existentes, y se crean nuevas que permitan una mejor movilidad en el municipio de Guatemala.³⁹

³⁹ Mario Alfonso Bravo, Luis Rafael Valladares. CEUR. **Despoblamiento y cambios en las zonas de la ciudad capital de Guatemala.** 1972-2003. Pág. 89

En ese mismo año se emite el Decreto 12-2002 Código Municipal, como parte de las políticas de descentralización, y en el cual se le otorga al Concejo Municipal el ejercicio del gobierno del municipio, el ordenamiento territorial y control urbanístico de su jurisdicción, así como la aprobación de sus Acuerdos, Reglamentos y Ordenanzas municipales.

En el Artículo 15 se hace mención, que a partir de la vigencia del marco regulatorio las rutas de transporte extraurbano autorizadas, deberán en un plazo máximo de tres meses, deberán adecuar su recorrido para no ingresar al centro histórico, asimismo las empresas que tengan su terminal de buses autorizada en el centro histórico de la ciudad, deberán trasladarlas fuera del mismo en un plazo que no exceda de dos años, tampoco permite remodelar o cambiar el uso de inmuebles dentro del área histórica, para el funcionamiento de terminales de buses extraurbanos.

3.13. Creación de EMETRA

Dígase Entidad Metropolitana Reguladora del Transporte creada por la Municipalidad de Guatemala, para el control y manejo del parque vehicular en la ciudad de Guatemala.

3.13.1. Concepto

Es la Entidad Metropolitana Reguladora del Transporte de tránsito del Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana, cuenta con personal técnico y capacitado en

las distintas áreas con el fin de plantear soluciones viales, así como establecer parámetros de calidad en la prestación de los servicios de transporte en general”.⁴⁰

3.13.2. Objetivo

Es el de ejecutar políticas de ordenamiento del transporte y tránsito que permitan mejorar la circulación vehicular y la seguridad de la red vial en el área metropolitana. Específicamente, dice velar por la eficiente prestación de los diferentes servicios de transporte registrados, a través de un marco jurídico, legal y político, definiendo políticas de ordenamiento de tránsito y promoviendo la educación vial por medio de campañas de orientación y capacitación periódica a diferentes grupos específicos.

3.13.3. Visión

El de ser una institución profesional en la regulación de los diferentes medios de transporte utilizando tecnología avanzada y con personal altamente calificado, en virtud de lograr la prestación eficiente de los servicios a corto, mediano y largo plazo en la Ciudad de Guatemala.

⁴⁰ NuestraMuni.**TRANSMETRO**.<<http://www.nuestramuni.com/index.php/transmetro/85-temas/1825-transmetroinforme>> (Guatemala, 20 de abril de 2008)

3.13.4. Organización

Esta organización se compone jerárquicamente, por el Consejo Municipal, Junta Directiva, Dirección General, Departamento de Administración y el Departamento Operativo que corresponde a la Policía Municipal de Tránsito.⁴¹

Es menester entonces que con la creación de nuevas leyes y entes administrativos municipales que permitan una mejor movilidad en el municipio de Guatemala, se siguen dando cambios en el mismo y se procede a proseguirlos en éste.

3.14. Recuperación del centro histórico de la ciudad de Guatemala

Se han impulsado hasta la fecha importantes acciones para llevar a cabo el rescate y conservación del patrimonio institucional y cultural del centro histórico; sin embargo, aún persisten muchas problemáticas derivadas de los flujos migratorios y desplazamiento de emigrantes de los departamentos hacia la ciudad capital, además del cambio del uso habitacional del suelo comercial y del crecimiento incesante del sector comercial informal.

Los problemas más graves siguen siendo la inseguridad, el transporte urbano público deficiente, la infraestructura obsoleta a todas luces, la contaminación visual y del aire, la marcada reducción de espacios peatonales como vehiculares. La recuperación y conservación del centro histórico, ha provocado desplazamiento y expulsión de los más pobres que lo habitan y ocupan como medio para obtener sus ingresos. Los incentivos

⁴¹ <http://www.nuestramuni.com> **Ob. Cit.** Pág. 2

para la remodelación, reconstrucción, demolición y renovación urbana, consistente básicamente en la extensión de licencias de construcción sin ningún costo a los propietarios de los inmuebles y que tienen posibilidades de inversión; sin embargo, mucha de la población que reside y realiza actividades comerciales en el mismo centro histórico, es inquilina y por lo mismo, los inmuebles ya remozados o nuevos, tienen que recuperar la inversión hecha en ellos y es de esperar entonces un incremento en las rentas de los inmuebles o su venta, siendo ésta una limitación más al acceso a estas locaciones por parte de los más pobres que habitan el centro histórico.

Además, los barrancos ubicados en las cercanías del centro histórico y en la periferia de la ciudad a su vez, los que han servido de límites al crecimiento de la ciudad, también han sido foco de atracción para aquellos sectores desposeídos y carentes de la posibilidad de obtención de propiedad por otras vías, dando lugar a asentamientos humanos en condiciones de vulnerabilidad; es por esa y muchas otras razones que la administración municipal 2000-2004, emite el Marco Regulatorio del Manejo y Revitalización del Centro Histórico, el que permite a la comuna capitalina tomar aquellas medidas preventivas, curativas y correctivas dirigidas a asegurar la integridad de los bienes del Patrimonio Cultural de la Nación, verbigracia el centro histórico de la ciudad de Guatemala.⁴²

⁴² Quezada, Flavio **Invasiones de Terrenos en la Ciudad de Guatemala**. CEUR - Universidad de San Carlos. Pág.3

3.14.1. El centro histórico de la ciudad de Guatemala

Esta es un área en el centro de la Ciudad de Guatemala en un radio cuadrante que cubre y comprende, de la Avenida Elena, hasta la 12 avenida y de la primera calle hasta la 18 calle de la zona uno; y que debido al desmedido crecimiento y desarrollo de esta área metropolitana de la ciudad capitalina, sus consecuencias negativas, implica que se ha puesto en evidencia la urgente necesidad de planificar las actividades para el futuro desarrollo urbano, lo que hace impostergable la aplicación de políticas y estrategias correctas que respondan a las distintas necesidades ciudadinas como el transporte público y el transporte comercial pesado, además de la infraestructura del sistema vial del municipio guatemalteco; a pesar de los intentos de otras administraciones municipales posteriores a ésta, de frenar el crecimiento metropolitano, ésta ha evolucionado tan rápida como caótica, ya que ningún esfuerzo de planificación urbana ha podido incidir de manera notable en los grandes problemas de la gran ciudad guatemalteca.⁴³

3.15. El transmetro, una opción para los capitalinos

Con la acelerada expansión de la ciudad, que se produce desde la década de los años sesenta, las distintas empresas del transporte urbano existentes fueron ampliando sus rutas, incluso hacia municipios aledaños, y todo ello sin enmarcarse en una mínima planificación urbana por parte de la Municipalidad de Guatemala, como la falta de regulación de operación de estas empresas poco organizadas tanto administrativamente,

⁴³ Albedrío.org. **Caos se extiende a la capital por el Transmetro.** <<http://www.google.com.gt/#hl=+30k&btnG=Buscar+con+Google&meta=&aq=f&aqi=&aql=&oq=http%3A%2F%2Fwww.albedrio.org%2Fhtm%2Fdocumentos%2Flahora-001.pdf+->> (Guatemala, 9 de mayo 2007)

como empresarialmente. En la actualidad el sistema de transporte urbano presenta entre otras, las siguientes características: primero, posee una flota vehicular en mal estado; segundo, tiene muchas deficiencias en la administración del servicio; y tercero, la inseguridad vinculada a la delincuencia, aunado al desorden en las rutas y en la mala prestación del servicio.

A este contexto, se agrega el crecimiento del parque vehicular particular, aumentando los volúmenes de congestión vial, en una ciudad en donde la infraestructura vial está diseñada para el uso de vehículos particulares en calles angostas. Las políticas de gobierno con respecto al transporte colectivo se han centrado en el otorgamiento de subsidios para el transporte, en ejercer poca regulación del servicio urbano ya que no es una atribución de él; siendo por esto que el servicio de transporte colectivo en la ciudad de Guatemala desde su surgimiento, ha ido paralelo a la falta de ordenamiento urbano de la ciudad, presentando manifestaciones de ineficiencia, tanto a nivel del sector de empresarios como por parte del ente regulador del servicio, la Municipalidad de Guatemala a través de EMETRA; y que las dimensiones que ha alcanzado el área metropolitana de Guatemala requieren de un nuevo sistema vial moderno, eficiente y ordenado según el decir de funcionarios municipales.

Sin embargo la crisis que generó la puesta en marcha del nuevo transporte colectivo urbano municipal, ha tenido una reacción en cadena en otros sectores, como los accesos a la capital están copados por conductores que deben enfrentarse a tres horas de recorrido para llegar a sus lugares de trabajo y a sus hogares, y los usuarios del transporte público han constatado cómo ahora se avanza más a pie que sobre ruedas.

CAPÍTULO IV

4. Aplicación jurídica dentro de un Estado moderno

Guatemala es un país en vías de desarrollo, que necesita que se aplique correctamente el sistema legal constitucional y funcional a todos por igual, no solo para poder sostener la justicia social, sino que también la libre circulación del transporte comercial pesado en el municipio de Guatemala a toda hora, guardándose así los parámetros legales para todos sin distinción, implementando un horario escalonado de circulación a todos los vehículos en general; el transporte comercial en general está tutelado en la Carta Magna guatemalteca, sin embargo, a falta de una debida fiscalización de los magistrados de la Corte de Constitucionalidad para que el ente encargado del tráfico en el municipio guatemalteco cumpla con esta norma constitucional, la Municipalidad de Guatemala a través de EMETRA, viola flagrantemente el mandato constitucional, sin que este ente legal constitucional encargado de hacerlo valer, haga nada para evitarlo y mucho menos para terminar con ésta y muchas otras violaciones a la misma Constitución Política de la República de Guatemala.

4.1. Breve referencia del nacimiento del Acuerdo Municipal COM – 005 - 2007

Las restricciones que se están dando actualmente al transporte comercial pesado en el municipio de Guatemala, son medidas que otras grandes ciudades del mundo han utilizado anteriormente en sus distritos, para disminuir el tránsito en sus vías de circulación vehicular en los horarios de más afluencia de éstos; y, a medida que va creciendo este

parque vehicular, van en aumento estas limitaciones a la circulación vehicular de ciertos tipos de vehículos; pero previamente, a poner en práctica estas prohibiciones, estos países han llevado a cabo estudios de los efectos positivos y negativos que causaría la medida tomada y llevada a la práctica.

Como por ejemplo en Suiza, el uno de noviembre de 2000 el Consejo Federal Suizo decidió admitir en su territorio, a partir del uno de enero de 2001, la circulación de vehículos de transporte pesado de mercancías de hasta 34 toneladas y abrir a partir de esa misma fecha los contingentes para vehículos pesados, cuyo peso total efectivo de carga es superior a 34 toneladas pero que no superara las 40 toneladas y para vehículos de transporte de mercancías que circulen vacíos o cargados con mercancías ligeras.

Esta decisión acompaña la introducción de la Tarifa para Vehículos de Transporte Pesado de mercancías relacionada con las prestaciones RPLP en la red Suiza. Esta decisión, sin embargo, es una medida autónoma por parte de Suiza y no puede considerarse una aplicación provisional del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza relativo al transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril y carretera.

A la espera de la entrada en vigor definitiva del Acuerdo, se ha previsto aplicar con este reglamento las normas que regulan la distribución y la gestión de los permisos que la decisión suiza pone a disposición de la comunidad a partir del uno de enero de 2001; el reglamento establece que a partir de esa fecha, un régimen de distribución de los permisos concedidos por Suiza a la comunidad.

En el reglamento se describe, además, el método de cálculo comunitario para la atribución de permisos para vehículos pesados y vehículos en vacío, que se basa en criterios objetivos relativos al tráfico bilateral y al tráfico en tránsito, con un mínimo de 1,500 permisos por Estado miembro. El reglamento prevé, además, la realización de estadísticas sobre los flujos del tráfico de vehículos de transporte pesado en la región alpina.

“Corresponde a los Estados miembros distribuir en su territorio los permisos disponibles entre las empresas de transporte que lo deseen, con arreglo a criterios objetivos y no discriminatorios. Para un uso óptimo de los permisos, todos aquellos que no se hayan utilizado antes del 15 de septiembre de cada año se deben devolver a la Comisión, que los redistribuirá a otros Estados miembros solicitantes y se crea un comité, compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión, que podrá modificar la distribución de permisos; la última modificación se llevó a cabo el tres de septiembre de 2007”.⁴⁴

En el municipio de Guatemala, con el Acuerdo Municipal COM-018 – 2002, se da nacimiento a la restricción únicamente de la circulación de vehículos de transporte comercial pesados y especiales, inicialmente de seis treinta a las ocho treinta horas de la mañana de lunes a viernes, especificando claramente en su Artículo 5 que se entienda como vehículo pesado, todo aquel que tenga más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, siendo estos: autobuses, camiones, remolcadores o cabezales y camiones con remolque; y como vehículo especial, los de pesos y dimensiones de autorización especial:

⁴⁴ AMENDINGACT. **Transporte comercial en Suiza**. <http://www.europa.eu/scadplus/legales/lvd/l24206.htm#>> (Guatemala, 16 de septiembre de 2007).

como los agrícolas y vehículos especiales móviles con o sin grúa. Esta nueva disposición se aplica en 20 vías de mayor circulación de este municipio.

El cinco de enero de 2004, cobra vigencia el Acuerdo Municipal COM-039-2003, con el que se modifica y amplía esta restricción con el Acuerdo Municipal COM-018 – 2002, limitando en un nuevo horario la circulación de vehículos del transporte comercial pesados y especiales, también de lunes a viernes, solamente que ahora también en los horarios de 17:00 a 20:00 horas en ocho vías principales más de las que ya estaba restringida anteriormente la circulación de estos vehículos, como lo son:

- 1- Anillo Periférico, Calle Martí, Calzada José Milla y Vidaurre, carretera CA nueve Norte, 11 avenida zona 12, Anillo Periférico, Parque Morazán zona dos al kilómetro 10 de la carretera al Atlántico.
- 2- Calzada Roosevelt, Bulevar Liberación, Bulevar Los Próceres de la 39 avenida zona siete al Trébol de Vista Hermosa zona 15.
- 3- Avenida Petapa: desde el Trébol hasta la 52 calle zona 12.
- 4- Calzada Aguilar Batres, la Avenida Bolívar de la 36 calle zona 12 a la 18 calle zona uno.
- 5- Calzada San Juan: del Trébol a la 39 avenida zona siete.
- 6- Bulevar Vista Hermosa: Del Trébol Vista Hermosa zona 15 a la sexta avenida zona 10.
- 7- Calzada Atanasio Tzul: de la 52 calle zona 12, a la 24 calle zona uno.
- 8- Calzada La Paz: De la Rotonda de la Colonia Atlántida zona 18, a la intersección Lourdes, Austriaco, Prolongación 27 calle zona cinco (Intersección Las Vacas).

Luego en el año 2007, la Municipalidad de Guatemala, a través de su consejo y con fundamento en los Artículos 253 y 254 de la Constitución Política de la República de Guatemala; Artículos 1, 2, 3, 5, 6, 9, 35 incisos a), b), d) g), i); 67, 70, 142 inciso a) del Código Municipal, Decreto número 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala; Artículos 3, 23 inciso a), 24, 31, 32 de la Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República; y Artículo 151 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98, emite el Acuerdo Municipal COM-005 - 2007, con el cual amplía nuevamente el horario en que los vehículos del transporte comercial pesados y especiales, no pueden circular dentro del municipio de Guatemala y esta vez, fija los horarios en cinco treinta a las nueve horas por la mañana y de 16:30 a 20:30 horas por la tarde, lo que significa una ampliación de más de dos horas y media al día, de lunes a viernes, y entra en vigencia el día dos de abril del año dos mil siete, según publicación número 52 del Diario Oficial, Diario de Centroamérica.

La razón que argumenta la municipalidad capitalina al emitir este nuevo Acuerdo Municipal, en donde está contenido el aumento de horario a la restricción de circulación al transporte comercial pesado, es que el congestionamiento vial que se sigue ocasionando en los horarios de mayor afluencia vehicular en las entradas y salidas de la ciudad de Guatemala, es provocado específicamente por el transporte comercial pesado; a sabiendas, de que este servicio solamente está representado por un 5% o 10% del parque vehicular que circula en la ciudad de Guatemala.⁴⁵

⁴⁵ Prensa Libre. **Hacinamiento de vehículos en el municipio de Guatemala.** <<http://www.prensalibre.com/pl/2005/marzo/27/110712.html>> (Guatemala, domingo 27 de marzo de 2005)

Por lo que aplica esta nueva ampliación de restricción en las vías de circulación, que se enumeran a continuación:

1. Anillo Periférico: Del Parque Morazán, a la 11 avenida zona dos.
2. Avenida Elena: Del Anillo Periférico, a la Avenida Bolívar.
3. Avenida Hincapié: Del Bulevar Liberación, a la entrada de la Colonia Santa Fe, zona 13.
4. Avenida las Américas: Del Obelisco, al Monumento Eucarístico 23 calle, zona 13.
5. Avenida Petapa: Del Trébol, a la 52 calle zona 12.
6. Bulevar Vista Hermosa: Del Trébol de Vista Hermosa, a la sexta avenida zona 10.
7. Calle Martí, Calzada Milla y Vidaurre CA-9 Norte: Del Parque Morazán zona dos, al kilómetro 10 Carretera al Atlántico.
8. Calle Montúfar (12 calle zona nueve): Del Bulevar Liberación, a la Avenida La Reforma.
9. Calzada Aguilar Batres, Avenida Bolívar: De la 36 calle zona 12, a la 18 calle zona uno.
10. Calzada Atanasio Tzul: De la 52 calle zona 12 a la 24 calle, zona uno.
11. Calzada La Paz: De la rotonda de la Colonia Atlántida zona 18, a la intersección Lourdes, Austriaco, Prolongación 12 calle zona cinco.
12. Calzada Roosevelt, Bulevar Los Próceres: De la 39 avenida, zona siete al Trébol de Vista Hermosa zona 15.
13. Calzada San Juan: Del Trébol a la 39 avenida zona siete.
14. Diagonal 14: Del puente de la Asunción, a la 27 calle zona cinco.
15. Diagonal 17-10 Avenida zona 11: De la 13 calle, a la 35 calle zona 11.

16. Paralela a San Juan zona siete: Del Periférico, al límite municipal zona siete.
17. Sexta y séptima avenidas zona uno: Del Parque Morazán, Calle Martí zona dos, al Bulevar Liberación zona nueve.
18. Octava y novena calles zona uno: De la Avenida Elena, a la 12 avenida, zona uno.
19. 10a. y 11 avenidas zona uno; 10a. Avenida zona cuatro; Avenida La Reforma; de la Calle Martí zona dos al Obelisco.
20. 24 calle zona uno, 26 y 27 calles zona cinco: De la Avenida Bolívar a la intersección Lourdes, Austriaco, Prolongación 27 calle zona cinco (Intersección Las Vacas).
21. 15 avenida zona seis: De la Calle Martí, al Estadio La Pedrera zona seis.
22. 20 calle zona 10: De la Diagonal seis, a la 27 avenida zona 10.
23. 34 y 35 calle zona 11: De la Calzada Aguilar Batres, a la 11 avenida zona 11.

A pesar de haber tomado esta medida, el congestionamiento vehicular en las horas previstas con esta nueva disposición, no ha disminuido en gran manera; pero sí ha afectado directamente la competitividad del sector productivo; las consecuencias que representan para este sector específico de Guatemala el ampliar esta restricción, se traduce en un aumento en los costos del transporte comercial pesado por su seguridad, más horas de trabajo para sus pilotos, del personal que trabajan en las terminales de este transporte, así como también en los destinos a que se dirigen, aumento de flotillas, menos tiempo en la conservación de los productos perecederos, y el aumento en primas de seguros por las horas nocturnas en que tiene que circular y la contratación de más pilotos para estos vehículos para suplir a otros que se retiran de sus labores, debido al mismo problema que ocasiona esta restricción.

En un entrevista sostenida personalmente con el señor Victoriano Zacarías, miembro de la Federación Nacional de Trabajadores FENTRA e información escrita, me hizo ver de que “en tiempo normal, los horarios del traslado de estos vehículos que se manejan son los siguientes:

1. Del Puerto Quetzal hacia la capital de Guatemala... un tiempo de tres horas.
2. De Puerto Barrios hacia la capital de Guatemala.... un tiempo de ocho horas.
3. De Tiquisate hacia la capital de Guatemala...un tiempo de 10 horas.
4. De la Frontera Tecún Umán hacia la capital de Guatemala...un tiempo de 12 horas.

Este horario es aproximado y si no se presenta algún contratiempo en el traslado del mismo”.⁴⁶

Estos son tan solo algunos de los problemas que se pueden mencionar, pero hay que tomar en cuenta que cada cadena productiva tiene distintas consecuencias, por lo que el impacto se da a diferentes niveles, como el caso que se da en los productos perecederos de exportación, los cuales deben mantener su calidad y horas de vida para lo cual es necesario mantenerlos en refrigeración todo el tiempo que dure la travesía, situación que conlleva un mayor consumo de combustible en el tiempo de espera para poder circular y dirigirse a su destino, situación que aumenta los costos de transportación y poderlos entregar según especificaciones de sus compradores en el extranjero o viceversa.

⁴⁶ Central general de trabajadores de Guatemala CGTG. **Rebanadas de realidad.** [http://www.google.com.gt/#hl=es&q=Victoriano+Zacar%C3%ADas%2C+dirigente+de+pilotos+y+de+la+Federaci%C3%B3n+Nacional+de+Trabajadores+%28Fentra%29.+%28Siglo+XXI+05-07-\(Guatemala,18 de septiembre de 2007\)](http://www.google.com.gt/#hl=es&q=Victoriano+Zacar%C3%ADas%2C+dirigente+de+pilotos+y+de+la+Federaci%C3%B3n+Nacional+de+Trabajadores+%28Fentra%29.+%28Siglo+XXI+05-07-(Guatemala,18+de+septiembre+de+2007))

Es indiscutible entonces, que la restricción al transporte de carga pesada que impusiera la municipalidad de la ciudad capital, tiene como objetivo exclusivo según ellos, el de aliviar el insoportable congestionamiento de vehículos en las entradas y salidas del municipio guatemalteco, pero no mencionan siquiera que también es provocado por el servicio de transporte de pasajeros de la misma comuna, el que para su circulación posee vías exclusivas, que fueran cercenadas de la vía original y que reducen a solamente dos carriles la locomoción de los vehículos particulares hasta ahora; siendo ésta la causa principal que ocasiona este congestionamiento en la entrada por el sur a la ciudad capital, al haber inhabilitado estos dos carriles de la calzada Aguilar Batres uno de cada lado de esa vía importante de entrada y salida de la capital guatemalteca, y sin que en ese y hasta el momento se hayan habilitado otras vías de acceso.

La intención detrás de la mencionada restricción es impedir que el transporte de carga pesada transite durante las horas de más afluencia vehicular dentro del municipio, para descongestionar las vías principales de la ciudad capital y esto, a juicio de las autoridades ediles, aseguraría que el tráfico vehicular sea más fluido y que el descontento de la población capitalina que se conduce en vehículos livianos en esos horarios por dichas arterias sea menor.

A las autoridades ediles guatemaltecas, el problema de los congestionamientos vehiculares los tienen sin cuidado, porque no toman en cuenta el impacto negativo que esta restricción causa en la economía a nivel nacional, además de los trastornos y daños colaterales que ocasiona el funcionamiento forzado del transmetro a lo largo de la Calzada Aguilar Batres, que viene a ser el problema principal de los muchos que se dan por el

recargo del tránsito sobre otras rutas hacia las cuales se está desviando el tráfico vehicular, vías que no estaban y no están habilitadas para satisfacer esta necesidad sobrevenida.

Obviamente, esta actitud prepotente de estas autoridades, no admite diálogo ni negociación. Todo es imposición, intransigencia y confrontación; para los funcionarios municipales no hay pero que valga ni ley que los limite, se hace lo que ellos dicen y punto y a quien se opone u objeta esta situación, es descalificado, denigrado o reprimido.

4.2. Entidades de servicio comercial pesado a nivel Centroamericano

Dentro de las empresas internacionales que circulan dentro del municipio de Guatemala entre otras podemos mencionar:

- Asociación de Transportistas Internacionales.
- Cámara de Transportistas Centroamericanos.
- Asociación Salvadoreña de Empresarios del Transporte de Carga.
- Cámara de Transportistas Hondureños.
- Cámara Hondureña de Transportistas Terrestres.
- Federación de Transportistas de Carga de Nicaragua.
- Cámara Costarricense de Transportistas Unitarios.
- Cámara Nacional de Transportistas de Carga.
- Sindicato de Camioneros de Chiriquí.

Algunos de estos transportistas han encontrado el camino a la superación en su vinculación y en la participación activa en los programas de las asociaciones representativas del gremio, destacándose por su beligerancia en la defensa de sus intereses; el organismo cúpula a nivel regional que se conoce como FECATRANS, por abreviación de la Federación Centroamericana de Transportes.

Es muy importante el papel que han desempeñado las asociaciones de transportistas terrestres en apoyo de sus agremiados, pero mayores son los retos que a futuro deben enfrentar estas asociaciones para darle forma y concreción a las políticas y planes para la consolidación de los logros alcanzados en el desarrollo de esta industria, al igual que determinar su futuro posicionamiento dentro de un mercado de crecientes exigencias y de mayor competencia.

Desde la década de los años 70 se conoce de la existencia de hecho de la FECATRANS, organismo que sin embargo se constituye en Guatemala mediante Acta notarial el 22 de julio de 1996 y adquiere su personería jurídica en este mismo país el tres de diciembre de 1996, siendo inmediatamente después registrada en cada uno de los otros países de la región centroamericana.⁴⁷

A esta federación centroamericana están afiliadas en Guatemala, la Asociación de Transportistas Internacionales, ATI, y la Cámara de Transportistas Centroamericanos, CATRANSCA; en El Salvador, la Asociación Salvadoreña de Empresarios de Transporte

⁴⁷ Porter, Michael E. **Competitividad en Centroamérica**. INCAE, julio de 1996. Pág. 18

de Carga, ASETCA; en Honduras, la Cámara de Transportistas de Carga de Honduras, CATRACHO; en Nicaragua, la Federación de Transportistas de Carga de Nicaragua, FETRACANIC, y la Asociación de Transportistas de Nicaragua, ATN; y en Costa Rica, la Cámara Nacional de Transportistas de Carga, CANATRAC, y la Cámara Costarricense de Transportistas Unitarios, CCTU.

La Cámara de Transportistas Centroamericanos más conocida por sus siglas como CATRANSCA, es una entidad privada, no lucrativa, con personería jurídica propia, que está conformada por empresas del transporte por carretera. Esta es una entidad legalmente constituida, la que fue fundada el 19 de Abril de 1994 por un grupo de empresarios guatemaltecos del transporte intra-centroamericano de carga que buscaron una alternativa común que permitiera alcanzar una opción para la obtención de los mecanismos de facilitación al transporte del área centroamericana; gracias a los esfuerzos realizados en su oportunidad se logró la obtención de su personería jurídica y autorización de sus Estatutos mediante el Acuerdo Ministerial Número 75-95 publicado en el Diario de Centroamérica de fecha 14 de febrero de 1995.

Actualmente CATRANSCA brinda a los empresarios transportistas Centroamericanos que lo requieran, todos los servicios en materia de facilitación al transporte de la región centroamericana, lo cual permite a las empresas asociadas y afines, prestar un mejor servicio de transporte en beneficio propio y de los usuarios contratantes, contribuyendo de esta manera a reducir los costos operativos de cada asociado y cada día mejorar las condiciones de prestación del servicio de transporte por carretera en el área centroamericana. También la Cámara de Transportistas Centroamericanos en el ámbito

nacional, forma parte de la Coordinadora Nacional de Transportes de Guatemala, conocida también por sus siglas C. N. T.

En el ámbito regional forma parte como miembro de la Federación Centroamericana de Transporte conocida por sus siglas como FECATRANS; y en el ámbito continental es también miembro fundadora de la Cámara Interamericana de Transporte C.I.T., que tiene su sede central en Brasil y agrupa a entidades privadas del transporte del continente americano.

“Estas ocho organizaciones además de muchas otras existentes en el país, aseguran representar a grandes y pequeños empresarios privados del transporte, desde aquellos comprendidos de doce o quince empresas de la región que cuentan con cien o más vehículos de transporte de carga y éstos a individuos que cuentan tan sólo con su propia unidad, pero que en conjunto suman una flota estimada en once mil vehículos entre camiones y vehículos articulados de carga”.⁴⁸

4.3. Regulación Legal

De conformidad con el Acuerdo Número 67 – 98 emitido el 11 de febrero del año de 1998, durante el gobierno presidencial del Licenciado Álvaro Enrique Arzú Irigoyen y el entonces Ministro de Gobernación el señor Rodolfo Mendoza, se delega a través del Organismo Ejecutivo la competencia de la administración del tránsito de vehículos a la Municipalidad

⁴⁸ SIECA. **Plan regional de transporte 1997-2000**. PRODECTA 2000. Informe final septiembre 1997. Pág. 8

de Guatemala, exclusivamente dentro de su respectiva jurisdicción, este traslado que fuera convalidado por el Consejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala en fecha veintitrés de febrero del mismo año en beneficio de ésta.

El mismo acuerdo ministerial aclara: que para la ejecución del ordenamiento territorial del municipio y la correcta aplicación de la Ley de Tránsito y su Reglamento, éste se debe organizar para regular el flujo vehicular y el estacionamiento en las vías públicas de su municipio; además, que para que se deba llevar a cabo este cumplimiento, esta municipalidad debe emitir las instrucciones adecuadas, que normen el flujo vehicular y el estacionamiento en el municipio de Guatemala, bajo la planificación, administración, organización, control y fiscalización de una entidad metropolitana que se encargue de regular el transporte y tránsito en el Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana.

En base a esta delegación, es creada la Entidad Metropolitana Reguladora del Transporte y Tránsito (EMETRA), que tiende a ser la entidad que viene y puede autorizar los horarios o fechas específicas y las condiciones para el cierre y cambio de vías, sin el impedimento del ingreso a éstas de bomberos, ambulancias y otros servicios de emergencia en el área del centro histórico, el que está comprendido desde la Avenida Elena, hasta la 12 avenida y de la primera calle hasta las 18 calle de la zona uno inicialmente.

Más adelante y con fundamento en lo considerado anteriormente y en ejercicio de las facultades que le confiere el Artículo 253 inciso c) de la Constitución Política de la República de Guatemala; Artículos 3, 30,31, 32, 39, 40 incisos a y b; Artículo 82 inciso c)

del Código Municipal, decreto 58 – 88 del Congreso de la República; Artículos 8, 23 inciso a), 24, 31, 32 de la Ley de Tránsito Decreto Número 132 – 96; y Artículo 151 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo Número 273 – 98; el consejo municipal de Guatemala, acuerda emitir el Instructivo de áreas de estacionamiento y circulación de vehículos en la vía pública del municipio de Guatemala, con el objeto de normar la señalización colocada sobre la cinta asfáltica en las distintas calles y avenidas de la ciudad de Guatemala.

Con la aplicación de pintura en distintos colores roja, amarilla y blanca, en las distintas vías de circulación de la ciudad capital, para el adecuado control y restricción o espacio específico de estacionamiento para los distintos tipos de transporte particular, transporte comercial pesado, especial, unidades de servicio de transporte de pasajeros urbano y extraurbano, taxis, fletes y transporte escolar; y para definir el horario y recorridos específicos para la circulación de vehículos del transporte comercial pesados y especiales, en base a la clasificación que determina el Artículo 9 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo No. 273 – 98.

El Artículo 9, clasifica a los vehículos por peso en la siguiente forma:

- a) “Ligeros de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo:
- Bicicletas;
 - Motobicicletas;
 - Motocicletas;
 - Automóviles;

- Páneles;
 - Pick – ups;
 - Microbuses; y,
 - Automóviles, paneles y pick – ups con remolque.
- b) Pesados, con más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo:
- Autobuses;
 - Camiones;
 - Remolcadores o cabezales; y,
 - Camiones con remolque.
- c) Especiales, con peso y dimensiones de autorización especial:
- Vehículos agrícolas y vehículos especiales movibles con o sin grúa”.

También el Marco Regulatorio del Manejo y Revitalización del Centro Histórico en su Artículo 15 menciona, que a partir de la vigencia de este marco regulatorio, las rutas de transporte extraurbano autorizadas, deberán en un plazo máximo de tres meses fijado por Emetra, deberán adecuar su recorrido para no ingresar al centro histórico; asimismo las empresas que tengan su terminal de buses autorizada en el centro histórico, deberán trasladarlas fuera del mismo en un plazo que no exceda de dos años, además tampoco se permite remodelar o cambiar el uso de inmuebles dentro del área histórica, para el funcionamiento de terminales de buses extraurbanos .

Con estos cambios, que paulatinamente se van dando en el municipio guatemalteco, debido a los acuerdos emitidos por el consejo municipal y ejecutados a través de Emetra,

que restringe el ingreso de diversos vehículos al perímetro de la ciudad capital, y de esta manera, se va gestando el acuerdo municipal que va a regular únicamente los horarios de circulación del transporte comercial pesado dentro de la jurisdicción del municipio de Guatemala en horarios determinados.

Hasta que en fecha veintiséis de junio del año dos mil dos (26 – 6 – 2002), el Consejo Municipal emite el Acuerdo Municipal COM – 018 – 2002 bajo la gestión edil del señor alcalde Fritz García Gallont Bischof, con el que se inicia la restricción de circulación únicamente del transporte comercial pesado dentro del municipio de Guatemala; esta prohibición inicialmente, fue solamente de dos horas diarias, dándose en el horario de seis treinta a ocho treinta de la mañana de lunes a viernes y fue aplicada en veinte vías específicas identificadas anteriormente en las entradas y salidas de la ciudad de Guatemala como en su interior.

Posteriormente, el cinco de enero de 2004 se publica otro acuerdo municipal identificado con el número COM-039-2003, que viene a modificar el Acuerdo Municipal COM-018 – 2002; este nuevo acuerdo, llega a modificar de nuevo el horario de la restricción vigente en un nuevo horario, ahora ampliado por la tarde de 17:00 a 20:00 horas, de lunes a viernes ampliando la cobertura de la mencionada medida municipal a ocho vías principales más.

Luego, el consejo municipal emite el Acuerdo Municipal COM-005-07, con el que amplía nuevamente el reciente horario que ya se tenía con esta prohibición de restricción de circulación de los vehículos de transporte comercial pesado y especiales en la ciudad

capitalina y lo fija ahora en los horarios, de cinco treinta a nueve de la mañana y por la tarde de 16:30 a 20:30 horas de lunes a viernes, lo que redunda en un aumento de dos horas y media más, al día. Este horario es el que está vigente actualmente en el municipio de Guatemala.

Ha la fecha, no se ha encontrado ninguna forma de mitigar los problemas de congestionamiento vehicular, porque la presencia permanente de embudos vehiculares en los puntos de conflicto en las entradas y salidas de la ciudad de Guatemala siguen dándose en los horarios de mayor afluencia de automotores por las mañanas y por las tardes.

Con la intervención del ente estatal encargado para terminar con éste muchos problemas que se dan por la mencionada restricción emitida por la municipalidad guatemalteca, el Ministerio de Gobernación emite el Acuerdo Ministerial 1339 – 2007, el que es publicado en el Diario de Centro América el 13 de agosto del 2007, por medio del cual, se instruye al Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, que proponga normas reglamentarias que fijen los parámetros de los horarios para la circulación de vehículos a nivel nacional; y, se dispone que los horarios para la circulación de vehículos que fijen los municipios cuenten con la opinión favorable del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil; manando de esta manera la controversia y discordia entre la Municipalidad de Guatemala y el gobierno central de la República de Guatemala.

Ante la emisión de este acuerdo ministerial, el alcalde de la capital, señor Álvaro Arzú, presenta una acción de inconstitucionalidad ante la Corte de Constitucionalidad contra el Acuerdo 1399 – 2007 emitido por el Ministerio de Gobernación; impugnación que se fundamenta en que según el funcionario municipal, mediante este Acuerdo se modificó el Código Municipal Decreto 12 – 2002 del Congreso de la República, cuestión que le corresponde con exclusividad al Órgano Legislativo.

Esta inconstitucionalidad en concreto, la maneja la Corte de Constitucionalidad según a lo que establece la Constitución de la República de Guatemala en los Artículos 272 inciso d), y 163 inciso d) de la Ley de Amparo, Exhibición Personal y de Constitucionalidad; la Corte de Constitucionalidad tiene competencia para conocer en apelación de todas las impugnaciones en contra de las leyes objetadas de inconstitucionalidad en casos concretos, en cualquier juicio, en casación, o en los casos contemplados por la ley de la materia.

En este caso no existe acción popular, los únicos legitimados para plantear la inconstitucionalidad son las partes en el caso específico, La Municipalidad de Guatemala y el Estado guatemalteco; y que por disposición legal es necesario e imprescindible acreditar interés jurídico en el asunto. Además, los efectos de la resolución que se emita al respecto de la acción, son únicamente interpartes y la sentencia estimatoria ocasiona la inaplicabilidad de la norma a un proceso determinado por considerar que contraría la Constitución de la República de Guatemala, y no se eliminan las normas del ordenamiento jurídico.

Al respecto de la inconstitucionalidad planteada ante la Corte de Constitucionalidad, el Centro para la Defensa de la Constitución de la República, CEDECON en su comunicado del mes de agosto del año 2007, se refiere a la controversia surgida entre el gobierno ejecutivo y el gobierno municipal del municipio de Guatemala y manifiesta: "...que de conformidad con lo que ordena el Artículo 134 de la Constitución Política de la República de Guatemala, los municipios tienen la obligación de coordinar su política con la política general del Estado y, en su caso, con la especial del ramo a que corresponda; en este caso, el Ministerio de Gobernación a través del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil".

El constitucionalista Licenciado Destarac, dice que "la autonomía municipal, no debe interpretarse como la existencia de un Estado dentro de otro Estado, sino como el reconocimiento de un autogobierno comunitario que opera bajo relaciones de coordinación y no de subordinación con el gobierno nacional, lo que obliga a concertar medios, esfuerzos y acciones para una acción común en bienestar de toda la población y no solo de un sector como se viene dando hasta el momento en la Ciudad Capital".⁴⁹

El Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, estipula que "el servicio de transporte comercial en general, por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública y, por lo tanto, goza de la protección del Estado; y que, asimismo, es necesaria la autorización gubernamental para la instalación y explotación de cualquier servicio de transporte nacional".

⁴⁹ Palmieri, Jorge. **Robtex**. <<http://www.google.com.gt/#hl=es&q=http%3A%2F%2Fwww.robtex.com%2Fdns.com.html+->>> (Guatemala, 2 de abril de 2008)

En tal virtud, al analizar estos dos juicios jurídicos, podemos decir que previamente a que se adoptara una decisión, previo a restringir la circulación del transporte comercial pesado en el municipio de Guatemala, necesariamente se tenía que consultar y armonizar entre las partes afectadas; concertar los medios, esfuerzos y acciones de la autoridad nacional y municipal; esta es la pretensión del Ministerio de Gobernación al emitir el Acuerdo Ministerial 1339 – 2007, para que se cumpla con los mandatos constitucionales. También que, conforme lo dispone el Artículo 272, literal f), de la Constitución Política de la República de Guatemala, corresponde a la Corte de Constitucionalidad conocer y resolver lo relativo a cualquier conflicto de jurisdicción en materia de constitucionalidad, a lo que se hace referencia por el conflicto surgido entre el Estado y la Municipalidad de Guatemala.

No obstante, la resolución de conflictos con base en la cooperación, la comunicación, la confianza y la negociación, es preferible dirimir las disputas bajo supuestos de competencia, confrontación y litigio. De acuerdo con lo que establecen los Artículos 171, literal a), y 175, párrafo segundo de la Constitución Política de la República de Guatemala, el Código Municipal Decreto número 12 - 2002 y la Ley de Tránsito Decreto número 132 – 96 ambos del Congreso de la República de Guatemala, son leyes ordinarias de igual jerarquía, cuya aplicación debe armonizarse en función del bien común y de interés general.

En nuestra opinión, la referida acción de inconstitucionalidad es notoriamente improcedente, ya que el Organismo Ejecutivo a través del Ministerio de Gobernación actuó con base en lo que establecen los Artículos 4 de la competencia que tiene, el Artículo 5, literal a) de la facultades de que está dotado, y el Artículo 8 de la Ley de Tránsito, que

están plenamente vigentes, y no arbitrariamente como lo señalan las autoridades edilicias de la capital; luego, tampoco se produjo una modificación al Código Municipal. La discusión más bien podría estar girando en torno a cuál ley es la aplicable y a qué autoridad le corresponde regular el tránsito en los municipios y he aquí la ambigüedad de la misma.

Con respecto de la ley aplicable, por un lado el Artículo 68, literal d), del Código Municipal, arroga las competencias propias del municipio en su literal d) cuando estipula de que "...la regulación del transporte de pasajeros y de carga y sus terminales locales corresponden al municipio"; el Código Municipal, no es una ley constitucional como erróneamente aseguran los funcionarios municipales capitalinos, establece solamente que compete a los municipios la regulación del transporte de pasajeros y de carga; en tanto que, por el otro, el Artículo 5, literal a), de la Ley de Tránsito dispone que "...corresponde al Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional".

"Dado que el Código Municipal fue emitido en fecha posterior a la Ley de Tránsito, podría pensarse que el primero prevalece sobre la segunda en aplicación del principio general del Derecho que reza, que ley posterior deroga la anterior, aunque debe tenerse muy presente, que en el Código Municipal no se derogaron expresamente las disposiciones de la Ley de Tránsito en su Título II de los Artículos 4 al 9. Sin embargo, otro principio general del Derecho dicta que las disposiciones especiales de las leyes prevalecen sobre las

generales, extremo que le da supremacía a la Ley de Tránsito sobre el Código Municipal”.⁵⁰

En materia de jurisdicción y competencia, el Artículo 134 de la Constitución Política de la República de Guatemala, dispone que “...es obligación de los municipios coordinar su política con la política general del Estado y, en su caso, con la especial del ramo a que corresponda...” recayendo en este caso, en el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.

El Acuerdo Ministerial 1399 - 2007 está enfatizando en este punto, al mantener la competencia de regulación de los horarios de transporte comercial pesado en el Estado de Guatemala y al hacerlo los municipios, necesitan el visto bueno del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil del Ministerio de Gobernación.

A pesar de que el CEDECON, fijó su postura a esta controversia surgida entre el Ministerio de Gobernación y la Municipalidad de Guatemala, hay opiniones en contra de ésta como la declaración del Licenciado Acisclo Valladares Molina, ex Procurador General de la Nación y Fiscal de la República, la cual se transcribe textualmente a continuación: “Principio fundamental del Estado de derecho es que ninguna norma de jerarquía inferior puede contradecir a otra de jerarquía superior. Esta lógica implacable sitúa en la parte más alta de la pirámide de Kelsen a la Constitución Política de la República cuyas normas no pueden ser contradichas, limitadas, restringidas o tergiversadas por norma alguna, tal y

⁵⁰ CEDECON, Centro para la defensa de la Constitución. **Comunicado mensual agosto2007.**
[\(http://www.googlewww.wto.org+&meta=&aq=&aqi=&aql=&oq=%28OMC%29+http%3A%2F%2Fwww.wto.org+&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899\)](http://www.googlewww.wto.org+&meta=&aq=&aqi=&aql=&oq=%28OMC%29+http%3A%2F%2Fwww.wto.org+&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899).(Guatemala, 16 de agosto de 2007)

como lo establece el Artículo 204 del texto constitucional que ordena a todos los jueces y magistrados que la Constitución Política de la República, prevalece sobre cualquier ley o tratado sea cual fuere su jerarquía o su materia”.⁵¹

La pirámide de Kelsen establece un orden de prelación de las normas jurídicas, poniendo unas por encima de otras a la hora de su aplicación, digamos que una norma que está debajo de la pirámide no puede contradecirse con la que está más arriba, y si fuera el caso, no tendría efectos jurídicos o no debiera tenerlos. Por lo general, esta pirámide se hace poniendo como tope arriba de toda legislación la Constitución Política de la República de Guatemala, seguida por las Leyes del Congreso de la República de Guatemala, conjuntamente con los tratados internacionales, dependiendo del país en trato; los tratados internacionales se pueden interpretar que se ubican por debajo de la Constitución y por encima de las leyes del congreso, luego las Ordenanzas Municipales.

Es decir que debajo de la Constitución Política de la República de Guatemala, se encuentran las leyes de jerarquía constitucional. Debajo de estas, los tratados internacionales en materia de derechos humanos y aquellos en materia de integración. Siguen en el orden jerárquico las leyes, prevaleciendo en estas las especiales sobre las generales en la materia específica de que se trate. Debajo de las leyes los reglamentos, disposiciones y actos de autoridad.

En este caso, la Corte de Constitucionalidad no tuvo más que contrastar el Acuerdo Ministerial 1339 -2007, con las normas superiores para definir su inconstitucionalidad y

⁵¹ Palmieri, Jorge. **Comentarios y opiniones.** <http://www.albedrio.org/htm/otrosdocs/comunicados/frmt005.htm> (Guatemala 16 de agosto de 2007)

declararla. En la presente controversia, el Gobierno de la República a través del Ministerio de Gobernación emite el Acuerdo Ministerial 1339 – 2007, que según el criterio de algunos expertos analistas, éste contraviene lo establecido en una norma de carácter superior, como lo es el Código Municipal y, en consecuencia, el acuerdo ministerial emitido es necesariamente inconstitucional.

El Licenciado Acisclo Valladares dice: “El Código Municipal puede ser cambiado en cualquier momento por el Congreso de la República de Guatemala, pero siguiendo los pasos legales para hacerlo, y mientras la norma conserve su vigencia, debe cumplirse”. Los funcionarios municipales manifiestan y dicen que, se trata de una norma que ha sido establecida desde hace más de un año y una práctica que ha beneficiado a la mayoría de vecinos que transitan a esa hora por las arterias principales de ingreso a la capital, sin que los transportistas hayan manifestado inconformidad alguna, y agregan, más bien hemos visto con cierta admiración su entendida colaboración; más sin embargo, dentro de las propuestas, que aparecen en la versión preliminar del Plan Regional de Transporte de Centroamérica conocido como PRODETCA-2000; en este plan, no se presta atención alguna a los servicios de transporte, a los que dentro de una planificación integral, aunque sea indicativa, se les deben señalar propósitos, imprimirles dirección y fijarles metas cuantificables como debe de ser en Guatemala.⁵²

La secuencia para la liberalización del transporte local y a la participación de transportistas de toda la región, y que corresponde a una primera etapa del proceso, podría ajustarse a la armonización regional de los requisitos y procedimientos para el reconocimiento como

⁵² Palmieri, Jorge. **Columna de opinión**. Fallo Salomónico de la CC. <<http://www.jorgepamieri.com/index.php/post/428/>> (Guatemala, 23 de agosto de 2007)

nacionales, incluyendo la eliminación de discriminaciones expresas o implícitas en la legislación de cada país Centroamericano.

A propósito de las concesiones de servicios de transporte, por ejemplo, una ley de Costa Rica expresa que en igualdad de condiciones se preferirá al costarricense antes que al extranjero, mientras que una ley análoga de Guatemala señala que los guatemaltecos gozan de prioridad en igualdad de circunstancias, con respecto a los extranjeros.

De ampliarse esa preferencia hacia todos los centroamericanos, habría que armonizar de previo la legislación en los países a fin de que todos concuerden en lo que se reconocerá como empresa de transporte nacional, para luego determinar de manera uniforme los requisitos para la participación en el transporte a nivel regional.

Las horas de más tráfico vehicular de ingreso y salida de la ciudad de Guatemala, se han vuelto tormentosas y sería doblemente congestionado el tráfico con el ingreso del transporte pesado que, de todos modos, las trabazones no los dejarían llegar más adelantados a sus destinos, como mañosamente se quiere justificar, diciendo que se trata de una norma que ha beneficiado a una gran mayoría de guatemaltecos y ha limitado a una minoría. Como debe ser cualquier ley, y no al revés como ahora se pretende.

Es tiempo que nos acostumbremos a que no todo en el país deba ser sacrificado en aras de beneficiar a unos pocos, porque éstos generan divisas, esto es un gran equívoco que se ha cimentado en el más craso desprecio por el ciudadano que aunque paga impuestos, no genera divisas. A estos sectores que se dicen ser los únicos que generan la economía se les ha acostumbrado a mantenerse como privilegiados, en muchos casos,

sacrificándonos a todos, cuando, realmente, el otro valioso engranaje económico, lo conformamos los consumidores.

El señor Victoriano Zacarías, como miembro de la CGTG en el mes de noviembre del año 2007, dice que dentro de los problemas que ocasionan la restricción del horario a la circulación del transporte comercial pesado en el municipio de Guatemala, son:

- El atraso en la entrega de las mercaderías en su destino a la hora fijada;
- La circulación de los vehículos de transporte pesado en horarios nocturnos corriendo un grave peligro por una parte por el desvelo de muchos pilotos quienes no duermen durante la noche para aprovechar el tiempo y llegar a su destino en la hora fijada para cumplir con el compromiso contraído por las empresas para quienes trabajan y evitar de esta forma los horarios de restricción de la circulación de los vehículos que conducen y las muchas represalias de los empresarios a la pérdida de productos por no entregarlos a la hora establecida;
- Los asaltos a las unidades por lo solitario de los caminos en que se conducen, y por la otra, el exceso de velocidad de los vehículos para cumplir con la entrega de las mercaderías en el tiempo establecido; y,
- Lo que les afecta grandemente es el consumo doble de combustible, pues este se incrementa porque los productos perecederos muchos de ellos necesitan conservarse fríos y los módulos de refrigeración también trabajan a base de combustible diesel, por

lo que, al estar en espera de la hora de circulación libre tienen que estar trabajando para mantener los furgones llenos de aire frío.

“Mantener los horarios de restricción a la circulación de los vehículos de carga pesada, no conviene a la mayoría. Además, que los cuerpos policíacos encargados del tránsito hagan bien su papel; contrariamente, cuando debieran cuidar la circulación del transporte pesado con fluidez y protegerlos de las mafias asaltantes, tanto la Policía Nacional Civil, como la Policía Municipal de Tránsito, desaparecen por arte de magia de la escena callejera, para dar paso al libre proceder tanto de los pilotos irresponsables como de la delincuencia. Eso no puede seguir así. Es la autoridad policíaca la que debe vigilar mejor el tránsito por la ciudad, tanto de día como de noche (sic)”.⁵³

4.4. Fundamentos jurídicos que determinan la Inconstitucionalidad del Acuerdo Municipal, que restringe únicamente la circulación del transporte comercial pesado dentro del municipio de Guatemala en horarios determinados

La salida que encontraron las autoridades del Ministerio de Gobernación a través del Acuerdo 1339 - 2007 fue revocar un Acuerdo que delega a la Municipalidad de Guatemala la responsabilidad legal de regular el transporte colectivo de pasajeros y de carga en el área de su jurisdicción, lo que incluye, por supuesto, fijar los horarios de ingresos y salida de esa clase de vehículos automotores.

⁵³ Zacañas, Victoriano, **Informe personal**. documento. (Guatemala, 18 de noviembre de 2007)

“En el orden jerárquico legislativo, no existe supremacía de una normativa sobre la otra; pero la autonomía municipal sí está consagrada por la Constitución Política de Guatemala, que jamás puede ser contrariada por una ley inferior, como la Ley de Tránsito; sin embargo, el mismo texto de la misma Carta Magna en su Título I, Artículo 1, protege a la persona humana y a la familia y recalca claramente que su fin supremo es la realización del bien común. Por lo que se debe tener muy presente que el Estado debe perseguir objetivos generales y permanentes y nunca fines particulares”.⁵⁴

El Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece que: “Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública y por lo tanto, gozan de la protección del Estado todos los servicios de transportes comerciales y turísticos, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios”.

Además en su Artículo 2, agrega: “Deberes del Estado. Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona...”. “El principio de seguridad jurídica que consagra este Artículo de la Constitución, consiste en la confianza que tiene el ciudadano, dentro de un Estado de Derecho, hacia el ordenamiento jurídico; es decir, hacia el conjunto de leyes que garantizan su seguridad, y demanda que dicha legislación sea coherente e inteligible; en tal virtud, las autoridades en el ejercicio de sus facultades legales, deben actuar

⁵⁴ Corte de Constitucionalidad. **Gaceta No. 1, expediente No. 12 – 86**, Sentencia 17–09–86. Pág. 3

observando dicho principio, respetando las leyes vigentes, principalmente la ley fundamental...”(sic).⁵⁵

“El concepto de Estado se entiende como el conjunto de organizaciones públicas que integran los tres organismos del Estado. El deber equivale a la obligación que observarán los funcionarios y empleados de los tres Organismos del Estado. Cada Organismo, ejecutando acciones políticas y administrativas relacionadas con su función específica: legislar, administrar y aplicar justicia, y a la par, tomando decisiones individuales y sociales en beneficio para los habitantes del Estado”.⁵⁶

“Sobre el Organismo Ejecutivo recae la mayoría de responsabilidad, pues a este Organismo le corresponde directamente la ejecución de acciones y la toma de decisiones relacionadas con la educación, salud y trabajo, conceptuados tres derechos básicos que garantizan vida, libertad, justicia, seguridad, paz y desarrollo personal de los habitantes. El funcionario y el empleado público que da lugar, por sus acciones u omisiones, al cumplimiento de los deberes de carácter general que la Constitución impone al Estado, según el caso, puede llegar a incurrir en delito, verbigracia, delito de incumplimiento de deberes o de delito de resoluciones violatorias a la Constitución, ambos previstos en el Código Penal, o incurrir en responsabilidades civiles, administrativas y políticas”.⁵⁷

De las Inconstitucionalidades en casos concretos: Según lo establecido en los Artículos 272 inciso a) de la Constitución Política de la República de Guatemala, el que estipula:

⁵⁵ Corte de Constitucionalidad. **Gaceta No. 61, expediente No. 1258-00**, Sentencia 10 – 07 – 01. Pág. 8

⁵⁶ Castillo González, Jorge Mario, **Constitución Política de la República de Guatemala**, Comentada. Pág. 273

⁵⁷ **Ibíd.** Pág. 274

“Conocer en única instancia de las impugnaciones interpuestas contra leyes o disposiciones de carácter general, objetadas parcial o totalmente de inconstitucionalidad”; y en el Artículo 163 inciso d) de la Ley de Amparo, Exhibición Personal y de Constitucionalidad, la Corte de Constitucionalidad tiene competencia para: “Conocer en apelación de todas las impugnaciones en contra de las leyes objetadas de inconstitucionalidad en casos concretos, en cualquier juicio, en casación, o en los casos contemplados por la ley de la materia”(sic).⁵⁸

Competencia en materia de amparo: La Corte de Constitucionalidad, de conformidad con los Artículos 272 inciso b) de la Constitución Política de la República de Guatemala y 163 inciso b) de la Ley de la materia, posee competencia para: “Conocer en única instancia en calidad de Tribunal Extraordinario de Amparo las acciones de amparo interpuestas contra el Congreso de la República de Guatemala, la Corte Suprema de Justicia, el Presidente y el Vicepresidente de la República” (sic). El amparo se encuentra regulado en los Artículos 265 de la Constitución Política de la República de Guatemala y 8º de la Ley de Amparo, Exhibición Personal y de Constitucionalidad.

El ámbito del Amparo es bastante amplio al permitirse que se promueva contra las Leyes, Disposiciones, Resoluciones y actos de autoridad que lesionen derechos constitucionalmente reconocidos; además, cumple un doble objeto: uno que es preventivo, porque procede contra la amenazas de violación de los derechos constitucionales; es decir, que no se haya producido un hecho concreto que haya lesionado un derecho constitucionalmente protegido; y otro reparador, que procede para restaurar el imperio de

⁵⁸ Corte de Constitucionalidad. **Gaceta No. 50, expediente No.194-98**, Sentencia 21-10-98. Pág. 38

los derechos cuando la violación haya ocurrido, restableciendo al afectado en la situación jurídica quebrantada.

Éste puede promoverse contra el poder público y sus entidades descentralizadas o autónomas, como también contra entidades a las que debe ingresarse por mandato legal y otras reconocidas por ley, como partidos políticos, asociaciones, sociedades, sindicatos, cooperativas y otras semejantes, cuando se trate de evitar que se causen daños patrimoniales, profesionales o de cualquier naturaleza.

Dentro del sistema jurídico guatemalteco no existe ningún acto de autoridad que pueda escapar al control constitucional que ejerce la Corte de Constitucionalidad, ya que ésta posee competencia para conocer de las decisiones de cualquier órgano del Estado y de sus entidades.

En este caso no existe acción popular, y los únicos legitimados para plantear la inconstitucionalidad son las partes que en este caso viene a ser el Alcalde municipal de la ciudad de Guatemala, como representante legal de la misma, en contra del Ministerio de Gobernación en el caso concreto. Por disposición legal es necesario e imprescindible acreditar interés jurídico en el asunto.

Los efectos de la resolución de la acción son únicamente interpartes, y la sentencia estimatoria ocasiona la inaplicabilidad de la norma a un proceso determinado por considerar que contraría la Constitución Política de la República de Guatemala, además de que no se eliminan las normas del ordenamiento jurídico.

Los magistrados de la Corte de Constitucionalidad al conocer la acción de inconstitucionalidad planteada por el alcalde municipal de Guatemala sobre este asunto, deberán tomar en consideración otros aspectos que favorecen al ayuntamiento capitalino, especialmente en lo que respecta a que el Organismo Ejecutivo no puede revocar unilateralmente un acuerdo gubernativo si afecta a otra institución del Estado, como es la Municipalidad de Guatemala, porque el Código Municipal establece que corresponde a las autoridades edilicias regular el transporte de carga y de pasajeros; aunque la Ley de Tránsito contenga disposiciones contrarias que atentan contra la autonomía municipal.

Conviene, asimismo, exponer algunas observaciones meramente prácticas, como es lo referente a los antecedentes de notoria corrupción en el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil y de la Dirección General de Transporte, cuya ineficacia es tradicional, como consecuencia de que esos cargos han sido apetecidos y otorgados a políticos de segunda categoría que han llegado a enriquecerse, mientras que las carreteras del país han sido tenebrosos escenarios de cientos de accidentes de tránsito, con la cauda de incontables víctimas mortales, la mayoría miembros de familias pobres.

Guatemala es un país en vías de desarrollo, que necesita que se aplique correctamente el sistema legal constitucional y funcional a todos por igual, no solo para poder sostener la justicia social, sino que también la libre circulación comercial del transporte pesado en el municipio de Guatemala a toda hora, guardando así los parámetros legales para todos sin distinción, escalonando los horarios de circulación a todos en general; mas sin embargo, al estar tutelado por la Constitución Política de la República de Guatemala en su articulado y a la falta de respeto en la aplicación por parte de instituciones municipales y la no

fiscalización de la Corte de Constitucionalidad a través de sus magistrados porque se cumpla este normativo constitucional; y que al no hacerlo éstos, la Municipalidad de Guatemala viola flagrantemente nuestra Constitución Política de la República de Guatemala, sin que este ente legal encargado haga nada para evitarlo y mucho menos para terminar con ésta y muchas otras violaciones a la misma Constitución por el mismo ente administrativo municipal capitalino.

Como es sabido, la restricción de circulación del transporte comercial pesado en el municipio de Guatemala en determinados horarios, surge desde el momento en que la Municipalidad de Guatemala lleva a cabo diferentes proyectos para prestar, dígame así, nuevos servicios públicos en su municipio, sin hacer los estudios precisos y finales para llevar a cabo dichos proyectos; y sobre todo, haciendo caso omiso a la infraestructura del municipio en lo que se refiere a sus vías de comunicación, que para estas fechas ya son obsoletas; sin aceptar y tomar en cuenta que éstas ya cumplieron hace mucho su tiempo de vida útil; sin embargo actúan y se apoyan en el supuesto bien común de solamente un sector de la población y no el bien general de toda la población guatemalteca, violando así cualquiera de las normas constitucionales que a ellos les convenga.

Por lo que los factores que determinan la violación del principio de igualdad sobre todo, al restringir únicamente la circulación en determinados horarios al transporte comercial pesado por el acuerdo municipal emitido por el consejo metropolitano en el municipio de Guatemala; son:

En primer lugar, según la Municipalidad capitalina, porque es una de las causas que incrementan el caos vehicular en las horas de más afluencia vehicular en las entradas y salidas del municipio guatemalteco; no tomando en cuenta, que este servicio está plasmado y tutelado por nuestra Constitución Política de la República de Guatemala, la que en su Artículo 131 lo declara de utilidad pública en todo el país; por lo que al analizar este Artículo, se entiende que no es a una sola región a la que se refiere la norma constitucional, como lo pretende hacer ver la municipalidad capitalina.

En segundo lugar, la Carta Magna guatemalteca, establece y estipula claramente el bien común en general de toda la población guatemalteca; más sin embargo, la comuna capitalina ha hecho caso omiso a la mencionada norma constitucional, y se fundamenta para beneficio propio, en el bien común que está establecido en el Artículo 2 del Código Municipal Decreto 12 – 2002 del Congreso de la República de Guatemala, que en su párrafo segundo establece que “se caracteriza primordialmente por sus relaciones permanentes de vecindad, multiétnicidad, pluriculturalidad y multilingüismo, organizado para realizar **el bien común** de todos los habitantes **de su distrito**”, y a pesar que en este Artículo está claramente establecido, de que solamente es en una región donde ejerce su jurisdicción, es decir, solamente en su distrito, y no general como lo hacen ver en su forma de actuar; por lo que con este proceder, viola la norma constitucional que tutela al transporte comercial en general, afectando a todo el país, beneficiando solamente a algunos sectores privilegiados y no a la población guatemalteca en general.

Además, el mismo Código Municipal en su Artículo 3 en el segundo párrafo establece claramente de que para el cumplimiento de los fines que le son inherentes, coordinará sus

políticas con las políticas generales del Estado y en su caso, con la política especial del ramo al que corresponda; que en este caso viene a ser el Ministerio de Gobernación, estipulación que fuera ignorada por los funcionarios edilicios, que actuaron de acuerdo a sus propios intereses, ignorando de esta manera el debido proceso, al emitir el Acuerdo Municipal COM 018 – 2002, que viene a restringir únicamente la circulación en determinados horarios del transporte comercial pesado en el municipio de Guatemala, dándose con esto las inconformidades de las gremiales del transporte quienes interponen dos impugnaciones ante la Corte de Constitucionalidad para que se declare inconstitucional el Acuerdo Municipal COM- 18 – 2002 , las que fueran rechazadas por esta institución, lo que provoca protestas y paros del sector de transportistas, debido a la restricción en mención emanada del Consejo de la Municipalidad de Guatemala.

Esta razón es la que motiva la intervención del Estado a través del Ministerio de Gobernación, y emite el once de agosto del año dos mil siete y que fuera publicado en el Diario de Centro América el trece de agosto del mismo año, el Acuerdo Ministerial 1339 – 2007 en el que se instruye al Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, para que presente un nuevo pliego de horarios de circulación para el transporte comercial pesado a nivel nacional en un plazo de cinco días a ese ministerio; como también de que las municipalidades a partir de la publicación del acuerdo ministerial, deben tener el visto bueno del Ministerio de Gobernación para restringir y regular los horarios; con el único fin de garantizar la libre locomoción de personas y de vehículos, conforme a lo que está establecido en la Constitución Política de la República de Guatemala.

Esta situación da como resultado la impugnación al Acuerdo Ministerial 1339 - 2007 por parte de la Municipalidad de Guatemala a través de su representante legal, el alcalde, quien aduce que con este proceder se da una violación flagrante a la autonomía municipal y pide que se declare inconstitucional el acuerdo emitido por el Ministerio de Gobernación. Promovida esta acción, la Corte de Constitucional procede a hacer el examen de las supuestas violaciones constitucionales denunciadas en la forma que fueron expuestas por el accionante en el escrito inicial, para que después de hacer el examen exhaustivo de las mismas consideran que debe declararse la inconstitucionalidad del vocablo **favorable** contenido en el Artículo 2 del acuerdo impugnado y, como consecuencia de ello, su expulsión del ordenamiento jurídico guatemalteco, retrayéndose los efectos de dicha declaratoria a la fecha en que se publicó, en el Diario Oficial, la suspensión provisional de tal término y concluye que como consecuencia, se aprecia que el citado acuerdo ministerial no lesiona el principio consagrado en el referido precepto constitucional.

En esta Resolución, emitida por la Corte de Constitucionalidad, es claro de que solamente hacen énfasis y tratan de hacer notar la independencia de poderes que debe haber para que exista un estado de Derecho, no tomando en cuenta de los abusos de poder que pone en práctica la Municipalidad de Guatemala, tomado y llevando a cabo cambios dentro de su jurisdicción, violando la Constitución Política de la República de Guatemala.

“Esta Corte estima conveniente que, para dar cumplimiento al mandato contenido en el Artículo 134, literal a), de la Constitución Política de la República de Guatemala, resulta fundamental que las autoridades municipales de Guatemala y el Ministerio de Gobernación, por medio del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, unifiquen esfuerzos en aras de lograr una normativa armoniosa con relación al tránsito, a

fin de evitar posibles problemas con el desarrollo del transporte de pasajeros y carga. Sin embargo, debe enfatizarse que la coordinación de las políticas municipales y del gobierno central debe ser lograda por medio del diálogo y no mediante mandatos que subordinen las decisiones de las autoridades municipales”.⁵⁹

Por lo que sentencia en definitiva, con base a lo considerado y leyes citadas en su resolución final resuelve: “ **I) Con lugar parcialmente** la acción de inconstitucionalidad general parcial del Acuerdo Ministerial un mil trescientos treinta y nueve – dos mil siete (1339 – 2007), emitido el once de agosto de dos mil siete, por el Ministerio de Gobernación. Consecuentemente, declara: **a) inconstitucional el vocablo favorable** contenido en el Artículo 2 del referido acuerdo ministerial; y **b) sin lugar la inconstitucionalidad** con respecto al resto de disposiciones generales que contiene el acuerdo mencionado. **II)** Los efectos de la presente declaración se retrotraen al día siguiente de la fecha de publicación de la suspensión provisional que oportunamente se decretara. **III)** Publíquese esta sentencia en el Diario Oficial. **IV)** Notifíquese” (sic).⁶⁰

Al hacer el análisis por parte nuestra de la sentencia emitida por la Corte de Constitucionalidad en relación al Acuerdo Ministerial 1339 – 2007, que vino a provocar la controversia entre la Municipalidad de Guatemala y el Organismo Ejecutivo actuando a través del Ministerio de Gobernación, llegamos a la conclusión que esta es una resolución ambigua en esta sentencia, porque en base a este criterio, cualquier otra municipalidad del país podría y puede actuar. de acuerdo con lo que crea su mejor criterio y eventualmente generando con esto una total anarquía dentro del territorio nacional; ya que ahora, con esta Resolución emitida por la Corte de Constitucionalidad, cada municipio estará

⁵⁹ Corte de Constitucionalidad. **Expediente 2398 – 2007**, Sentencia 05 – 03 – 2008. Pág. 14

⁶⁰ **Ibíd.** Pág. 15

reglamentando disposiciones de observancia general en materia de tránsito, y esto daría como consecuencia una pérdida del control de autoridad y competencia por parte del ente originario de la competencia, que es el Ministerio de Gobernación, y con eso se pone en peligro la propia esencia de la organización del Estado provocando de esa manera un total estado de ingobernabilidad.

Hasta el momento, ninguna de las partes comprometidas en el caso han dado muestras de querer resolver en definitiva el problema, como se los ha sugerido en su resolución final la Corte de Constitucionalidad al decir de que se pongan de acuerdo para resolver los problemas vehiculares que se dan en la ciudad capital y de esta forma evitar los grandes problemas viales que se dan hasta hoy día en el municipio de Guatemala.

Con lo anterior podemos inferir entonces de que prevalece en Guatemala una sociedad discriminatoria con injusticia social, en lo económico y lo político, porque no ha habido transformaciones reales que se den a corto, mediano o largo plazo.

CONCLUSIONES

1. El instrumento legal que rige hoy en día el manejo y control del tráfico en el municipio de Guatemala, es aplicado confusa y desigualmente en su ejecución por parte de la Policía Municipal de Tránsito, en lo que se refiere a las sanciones que se hacen merecer los conductores de los vehículos comerciales de carga pesada.
2. Se patentiza la vulneración de los derechos fundamentales de los pilotos que conducen los automotores comerciales de carga pesada, por la inexistencia de servicios básicos que necesitan en los lugares de espera durante el tiempo que subsiste la restricción de circulación de estos vehículos por las calles y avenidas del municipio de Guatemala.
3. La inseguridad, además de la destrucción del tejido social y económico, conlleva a un incremento sustancial en el costo del transporte de mercancías, debido al gasto adicional que se debe hacer en el pago de custodios particulares, para que estas mercancías lleguen a su destino; este fenómeno social que se da en la actualidad, incrementa los costos y las pérdidas a los transportistas que prestan este servicio.
4. Los grandes congestionamientos vehiculares que se dan en las calles y avenidas de la ciudad capital, son provocados por la falta de una infraestructura adecuada en la misma; y no por la circulación de los vehículos de carga pesada en los horarios de mayor circulación vehicular en la metrópoli capitalina.

5. Es de lamentar, que la Municipalidad de Guatemala y el Ministerio de Gobernación, no busquen una solución definitiva al conflicto surgido por la restricción de circulación de estos automotores de carga.

RECOMENDACIONES

1. Que el Congreso de la República de Guatemala, debe reformar la Ley de Tránsito en el sentido de que pueda circular el transporte comercial pesado durante todo el día, para no afectar el comercio nacional y así evitar que se les pongan multas innecesarias.
2. El Estado de Guatemala debe mejorar su estructura vial actual, con una mayor inversión; realizando la construcción de un anillo metropolitano con mayor capacidad para solucionar el tráfico existente.
3. Es necesario que las autoridades municipales de Guatemala, lleven a cabo acercamientos con las alcaldías que circundan el municipio guatemalteco, para que éstos proporcionen las facilidades necesarias y puedan habilitarse lugares adecuados con los servicios esenciales para uso de los conductores de vehículos de transporte comercial pesado en el tiempo de espera, para poder ingresar a la ciudad capital.
4. Para que haya más seguridad en las carreteras, calles y avenidas del municipio de Guatemala, las autoridades encargadas de la seguridad en el país y el municipio guatemalteco, debe de identificar las áreas más peligrosas e intensificar la seguridad en las mismas, para así evitar de esta manera las pérdidas que este problema ocasiona a los comerciantes y empresarios del transporte comercial.

5. Que las partes involucradas, Municipalidad de Guatemala y Ministerio de Gobernación, lleven a cabo la mesa de diálogo aconsejada, según lo resuelto por la Corte de Constitucionalidad en su resolución final en la controversia surgida entre ellos, ya que la Corte no resolvió la problemática planteada por la restricción de circulación al transporte comercial pesado en el municipio de Guatemala, en determinados horarios.

BIBLIOGRAFÍA

- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. vol I. Ed. Heliasta. S.R.L. Buenos Aires: Argentina 1980. 480 páginas.
- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. 14^a. ed.; actualizada, corregida y aumentada; Ed. Heliasta S.L.R. Buenos Aires: Argentina (s.f.). 422 páginas.
- CALDERÓN MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo II**, 2^a. ed.; Ed. Montana Impreso Guatemala. (s.f.) 616 páginas.
- CASTILLO GONZÁLEZ, Jorge Mario. **Constitución Política de la República de Guatemala**; 5^a ed.; comentada, corregida y actualizada; Guatemala: Ed. Impresiones Gráficas de Guatemala. 2003. 528 páginas.
- CASTILLO GONZÁLEZ, Jorge Mario. **Derecho administrativo guatemalteco**; 16^a. ed.; 2t.; vol. I. Teoría General. Guatemala: Ed. Impresiones Gráficas. 2005. 617 páginas.
- CEDECON. **Centro para la defensa de la Constitución**. Comunicado, agosto 2007.
- CEPAL, **Seminario sobre transporte multimodal en América Central: síntesis y conclusiones**, realizado en San Salvador en septiembre de 1995, mayo de 1996.
- COCATRAM, **Visión de COCATRAM al año 2000: Propuesta de acción**, documento de trabajo, octubre 1997.
- DICCIONARIO ILUSTRADO DE LA LENGUA ESPAÑOLA “**RANCÉS**”, Ed. Ramón Sopena, S. A. Barcelona: España. 1978. 1700 páginas.
- ECAT: **Carreteras y servicios de transporte**. SIECA Informe Final, Resumen. BCEOM. Enero 2001 R – 2
- FRAGA, Gabino, **Derecho administrativo**, 11^a ed.; México, Ed. Porrúa. 1966. 628 páginas.
- GARCÍA CUYÚN, Francisco José. **El régimen municipal en la legislación guatemalteca**. Tesis de grado. FCJYS. 1977
- INCAE, **Infraestructura de transportes en cada uno de los cinco países del área Centroamericana**, folleto numero 3 (s.f).
- MARIENHOFF. Miguel S. **Tratado de derecho administrativo**. 3t.; vol. I. 5^a. ed.; Ed. Heliasta.; Buenos Aires: Argentina. 1990. 572 páginas.

MARTÍNEZ MORALES, Rafael. **Derecho administrativo**, 1º curso. Ed. Murrúa; México 1995. 680 páginas.

Misión de Verificación de las Naciones Unidas en Guatemala. **Compendio general sobre el proceso de paz en Guatemala**, Guatemala: ed. Oficina de Información Pública MINUGUA, 2003.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. 23ª. ed.; actualizada, corregida y aumentada; Buenos Aires, Argentina: Edición. Heliasta, 1996.

Otto Zeissig Vásquez 2 agaleto@dii.uchile.cl , 1 cdiaz@uandes.cl , 3 rsanhuez@econ.uchile.cl **Nueva Época número 1264**. Agosto 2007.

PALMIERI, Jorge. **Fallo salomónico de la CC. Columna de opinión**. <http://www.jorgepalmieri.com/index.php/post/428/>

Política Nacional de Transporte. **Propuestas de acciones para la competitividad de las exportaciones**. Septiembre 2004. Primera edición Guatemala, 2004

Porter, Michael E., **Competitividad en Centroamérica**, publicación del Centro Latinoamericano para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible, INCAE, julio de 1996.

PRADO, Gerardo. **Derecho constitucional guatemalteco**. Guatemala: Edición. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, departamento de artes gráficas y reproducción, 1999.

SIECA, **Perspectivas del desarrollo de la infraestructura en Centroamérica**, Cuadernos de la SIECA, No. 9, 1982

SIECA, **Plan regional de transporte 1997-2000, PRODETCA-2000**, septiembre de 1997.

SOLOMBRINO OROZCO, Vicenzo. **Legislación municipal de la República de Guatemala**. Recopilación tipográfica Nacional. 1983.

Villagrán, Arnoldo. **Nueva Época**, número 453. Guatemala, 10 de marzo de 2004.

http://www.omal.info/www/article.php3?id_article=1029

<http://www.monografias.com/trabajos19/zonas-francas/zonas-francas.shtml>
&meta=&aq=f&aqi=&aql=&oq=http%3A%2F%2Fwww.robtext.com%2Fdns%2Fwww.jorgepalmieri.com.html+-&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899

<http://www.albedrio.org/htm/documentos/av-001.pdf>

<http://www.albedrio.org/htm/documentos/lahora-001.pdf> - 30k

<http://www.albedrio.org/htm/otrosdocs/comunicados/frmt-005.htm>

http://www.google.com.gt/#hl=es&q=%28OMC%29+http%3A%2F%2Fwww.wto.org+&meta=&aq=&aqi=&aql=&oq=%28OMC%29+http%3A%2F%2Fwww.wto.org+&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899

http://www.google.com.gt/#hl=es&q=%28Prensa+Libre+09-08-07%29+Fanny+de+Estrada%2C+de+la+Asociaci%C3%B3n+Guatemalteca+de+Exportadores+%28Agexport%29&meta=&aq=&aqi=&aql=&oq=%28Prensa+Libre+09-08-07%29+Fanny+de+Estrada%2C+de+la+Asociaci%C3%B3n+Guatemalteca+de+Exportadores+%28Agexport%29&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899

http://www.google.com.gt/#hl=es&q=%28Siglo+XXI++08-08-07.%29+Edgar+Ju%C3%A1rez&meta=&aq=&aqi=&aql=&oq=%28Siglo+XXI++08-08-07.%29+Edgar+Ju%C3%A1rez&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899

http://www.google.com.gt/#hl=es&q=http%3A%2F%2Fcultura.muniquate.com%2Findex.&meta=&aq=&aqi=&aql=&oq=http%3A%2F%2Fcultura.muniquate.com%2Findex.&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899

http://www.google.com.gt/#hl=es&q=http%3A%2F%2Femetra.com%2Findex.&meta=&aq=&aqi=&aql=&oq=http%3A%2F%2Femtramuniquate.com%2Findex.&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899

http://www.google.com.gt/#hl=es&q=http%3A%2F%2Fwww.muniquate.com%2F+-&meta=&aq=&aqi=&aql=&oq=&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899

http://www.google.com.gt/#hl=es&q=http%3A%2F%2Fwww.muniquate.com%2Findex.php%3Foption%3Dcom_content%26view%3Da&meta=&aq=f&aqi=&aql=&oq=http%3A%2F%2Fwww.muniquate.com%2Findex.php%3Foption%3Dcom_content%26view%3Da&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899

http://www.google.com.gt/#hl=es&q=http%3A%2F%2Fwww.negociosguatemala.com%2FPortal%2FHome.aspx%3Ftabid%3D19&meta=&aq=&aqi=&aql=&oq=http%3A%2F%2Fwww.negociosguatemala.com%2FPortal%2FHome.aspx%3Ftabid%3D19&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899

<http://www.google.com.gt/#hl=es&q=http%3A%2F%2Fwww.robtex.com%2Fdns%2Fwww.jorgepalmieri.com.html+>

http://www.google.com.gt/#hl=es&q=http://es.wikipedia.org/wiki/Historia_de_Guatemala&start=0&sa=N&fp=e543c543cef39899

<http://www.google.com.gt/#hl=es&q=Stanley%2C+Diane+%281994%29.+For+the+Record%3A+United+Fruit+Company%27s+Sixty-Six+Years+in+Guatemala.+Centro+Impresor+Piedra+Santa%2C+p%C3%A1gs.+p.>

+179.&meta=&aq=&aqi=&aql=&oq=Stanley%2C+Diane+%281994%29.+For+the
+Record%3A+United+Fruit+Company%27s+Sixty-
Six+Years+in+Guatemala.+Centro+Impresor+Piedra+Santa%2C+p%3A1gs.+p.
+179.&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899

http://www.google.com.gt/#hl=es&q=Victoriano+Zacar%C3%ADas%2C+dirigente+de+pilot
os+y+de+la+Federaci%C3%B3n+Nacional+de+Trabajadores+%28Fentra%29.+%
28Siglo+XXI+08-08-
07%29.&meta=&aq=&aqi=&aql=&oq=Victoriano+Zacar%C3%ADas%2C+dirigente
+de+pilotos+y+de+la+Federaci%C3%B3n+Nacional+de+Trabajadores+%28Fentra
%29.+%28Siglo+XXI+08-08-
07%29.&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899VictorianoZacarias

http://www.google.com.gt/#hl=es&source=hp&q=http%3A%2F%2Fwww.albedrio.org%2Fht
m%2Fdocumentos%2Flahora-001.pdf+-
+30k&btnG=Buscar+con+Google&meta=&aq=f&aqi=&aql=&oq=http%3A%2F%2F
www.albedrio.org%2Fhtm%2Fdocumentos%2Flahora-001.pdf+-
+30k&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899

http://www.google.com.gt/#hl=es&source=hp&q=http%3A%2F%2Fwww.lahora.com.gt%2F
notas.php%3Fkey%3D48334%26fch%3D2009-05
06&btnG=Buscar+con+Google&meta=&aq=f&aqi=&aql=&oq=http%3A%2F%2Fww
w.lahora.com.gt%2Fnotas.php%3Fkey%3D48334%26fch%3D2009-05-
06&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899

http://www.google.com.gt/#hl=es&source=hp&q=http%3A%2F%2Fwww.prensalibre.com%
2Fpl%2F2008%2Ffebrero%2F12%2F219766.html+-
+23k&btnG=Buscar+con+Google&meta=&aq=f&aqi=&aql=&oq=http%3A%2F%2F
www.prensalibre.com%2Fpl%2F2008%2Ffebrero%2F12%2F219766.html+-
+23k&gs_rfai=&fp=e543c543cef39899

http://www.google.com.gt/#hl=es&tbo=1&q=http%3A%2F%2Fwww.mineco.gob.gt%2FHist
oriaEconomica.aspx+++&meta=&aq=f&aqi=&aql=&oq=&gs_rfai=&fp=fe94cb46449
ce931

Legislación:

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

Gacetas Jurisprudenciales, Corte de Constitucionalidad. Número 1 a 55

CORTE DE CONSTITUCIONALIDAD. Expediente número 2398 – 2007, Sentencia 05–03 – 2008, página 14.

Ley de Amparo, Exhibición Personal y de Constitucionalidad. Asamblea Nacional Constituyente, Decreto número 1 – 86.

Ley del Organismo Judicial. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 2 – 89.

Ley del Organismo Ejecutivo. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 114 – 97.

Código Municipal. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 12 – 2002.

Ley de Tránsito. Congreso de la República de Guatemala, Decreto 132 – 96.

Ley Electoral y de Partidos Políticos. Asamblea Nacional Constituyente, Decreto número 1 – 85.

Ley de Fomento y Desarrollo de la Actividad Exportadora y de Maquila, Decreto No. 29-89 del Congreso de la República de Guatemala.

Ley de Zonas Francas, Decreto Ley 65-89 del Congreso de la República de Guatemala.

Ley General de Descentralización, Decreto Ley número 14 – 2002, del Congreso de la República de Guatemala.

Reglamento de la Ley de Zonas Francas, Acuerdo Gubernativo 242-90 del Ministerio de Economía, República de Guatemala.

Reglamento de Tránsito. Acuerdo Gubernativo, número 273 – 98.

Acuerdo Gubernativo, El presidente de la República, número 67 – 98.

Acuerdo Ministerial, Ministerio de Gobernación, número 1339 – 2007.

Acuerdo Municipal, Consejo Municipal, (s.n) 2000. Marco Regulatorio del Manejo y Revitalización del Centro Histórico.

Acuerdo Municipal. Consejo Municipal, número COM – 018 – 2002.

Acuerdo Municipal. Consejo Municipal, número COM – 039 – 2003.

Acuerdo Municipal. Consejo Municipal, número COM – 005 – 2007.