

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



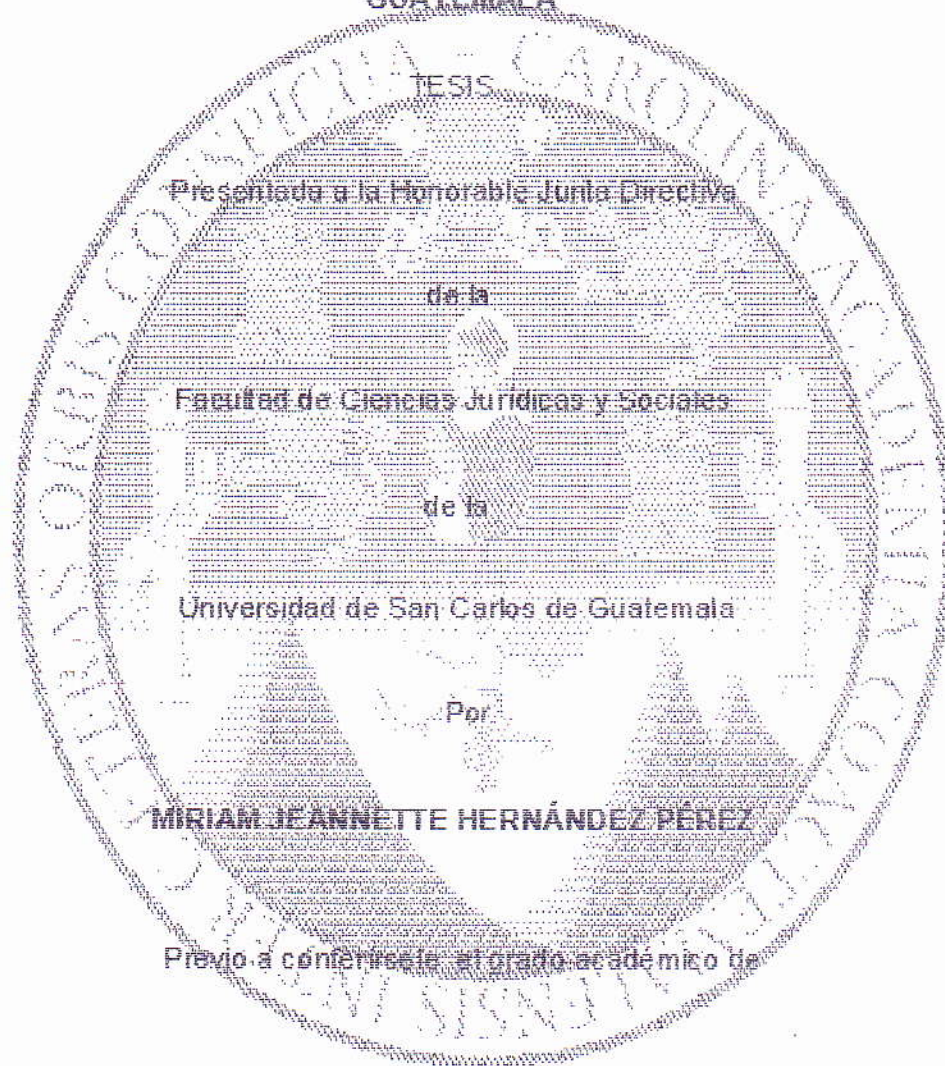
EL INCUMPLIMIENTO DE ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD POR PARTE DEL
ESTADO EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO EN
GUATEMALA

MIRIAM JEANNETTE HERNÁNDEZ PÉREZ

GUATEMALA, MAYO DE 2012

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

EL INCUMPLIMIENTO DE ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD POR PARTE DEL
ESTADO EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO EN
GUATEMALA



TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

MIRIAM JEANNETTE HERNÁNDEZ PÉREZ

Previo a conferirse el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, mayo de 2012

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

DECANO:	Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana
VOCAL I:	Lic. Avidán Ortiz Orellana
VOCAL II:	Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi
VOCAL III:	Lic. Luis Fernando López Díaz
VOCAL IV:	Br. Modesto José Eduardo Salazar Dieguez
VOCAL V:	Br. Pablo José Calderón Gálvez
SECRETARIO:	Lic. Marco Vinicio Villatoro López

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 el Examen General Público).

LIC. ERIC NEPTALI GODINEZ MIRANDA
RUTA 3 7-37 ZONA 4 5to Nivel



Guatemala, 11 de Abril de 2011

Licenciado
Carlos Manuel Castro Monroy
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Ciudad



Distinguido Licenciado Castro:

En atención a la designación efectuada por el Decanato de esta Casa de estudios, por medio de oficio de fecha nueve de octubre del 2009, hago de su conocimiento que asesoré el trabajo de tesis de la Bachiller Miriam Jeannette Hernández Pérez, estudiante de la facultad a su digno cargo; quien desarrolló el tema: EL INCUMPLIMIENTO DE ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD POR PARTE DEL ESTADO EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO EN GUATEMALA.

Con la estudiante Hernández Pérez, se tuvieron sesiones de trabajo en las cuales se le asesoró debidamente en aspectos metodológicos, de redacción y se le hizo las observaciones respectivas, acatando lo sugerido.

El tema desarrollado es un trabajo crítico y jurídico, acerca de la situación que viven a diario los usuarios de transporte público colectivo, esto es debido a la falta de control y supervisión y estrategias de seguridad por parte de las instituciones encargadas de las mismas.

Asimismo el trabajo fue realizado utilizando las técnicas y métodos adecuados para la presente investigación, tales como deductivo, inductivo, analítico y sintético. Las técnicas de investigación utilizadas y consultadas en el desarrollo del tema se fundamentan en diversas fuentes de información documental, bibliográficas y estadísticas, acordes e inherentes a este tema, enriqueciendo todo el contenido de esta investigación.

El trabajo de la Bachiller Hernández Pérez, contiene aportes científico, en el sentido de la comprobación que se hace de la hipótesis planteada, así como los diferentes puntos de vista que se recogieron al momento de indagar en las diferentes instituciones órganos y entes involucrados y relacionados al incumplimiento de las estrategias de seguridad en el servicio de transporte urbano colectivo en Guatemala, tales como

LIC. ERIC NEPTALI GODINEZ MIRANDA
RUTA 3 7-37 ZONA 4 5to Nivel



Ministerio de Gobernación, Policía Nacional Civil, Municipalidad de Guatemala en lo que se refiere al Transmetro, y Transiga, entre otros.

Llegando a conclusiones certeras y congruentes, las recomendaciones y sugerencias adecuadas al actual sistema social que vivimos, considerando que es un aporte significativo para que se tome en cuenta en nuestra legislación la creación de una norma específica sobre la supervisión de entidades y órganos a cargo de la seguridad en Guatemala.

En virtud de lo anterior, apruebo el trabajo de investigación y apegado a lo que establece el artículo 32 del Normativo para la elaboración de Tesis de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público y en uso de la función encomendada me permito rendir DICTAMEN FAVORABLE, para que pueda ser discutido en el examen público pertinente para ese efecto.

Respetuosamente,

Lic. Eric Neptali Godínez Miranda
JUEZ
Colegiado No. 5166
Teléfono: 23621696 - 56240218

A large, stylized handwritten signature in black ink, which appears to be a variation of the name "Eric Neptali Godínez Miranda". The signature is written over the typed name and extends upwards and to the right.



**UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES.** Guatemala, dieciséis de febrero de dos mil doce.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A): **CARLOS FRANCISCO CONTRERAS SOLORZANO**, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante: **MIRIAM JEANNETTE HERNÁNDEZ PÉREZ**, Intitulado: **"EL INCUMPLIMIENTO DE ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD POR PARTE DEL ESTADO EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO EN GUATEMALA"**.

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 las 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 estime pertinentes".

M.A. LUIS EFRAÍN GUZMÁN MORALES
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS



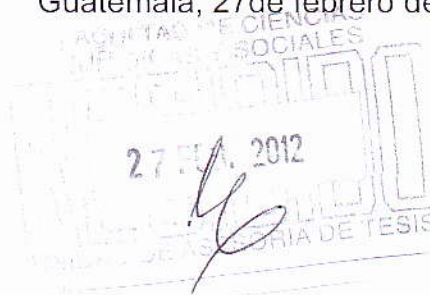
cc. Unidad de Tesis
LEGM/jrvch.

LIC. CARLOS FRANCISCO CONTRERAS SOLORZANO
12 CALLE 1-48 ZONA 10 EDIFICIO PIVARAL 4TO NIVEL



Guatemala, 27 de febrero de 2012

Licenciado
Carlos Manuel Castro Monroy
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Ciudad

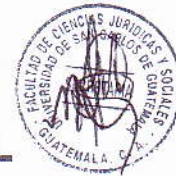


Distinguido Licenciado Castro:

Como Revisor respetuosamente le informo que la tesis de la Bachiller Miriam Jeannette Hernández Pérez, intitulada: EL INCUMPLIMIENTO DE ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD POR PARTE DEL ESTADO EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO EN GUATEMALA, luego de haberla sometido a un proceso de revisión, se le hizo las correcciones y modificaciones correspondientes, procediendo a emitir el siguiente dictamen:

- a) La bachiller cumplió con los cambios que se sugirieron conforme a las sesiones de trabajo que se llevaron acabo en el transcurso de la revisión de la investigación.
- b) El trabajo realizado por la estudiante MIRIAM JEANNETTE HERNANDEZ PEREZ, hace un análisis jurídico y social, enfatizándose específicamente en el área penal y administrativa, su importancia radica en el estudio del incumplimiento de estrategias de seguridad en el transporte urbano colectivo en Guatemala y la situación que viven a diario los usuarios que utilizan el transporte urbano.
- c) La metodología aplicada en la investigación es la deductiva, inductiva, analítica y sintética, a través de las diferentes teorías de las instituciones jurídicas que fundamentan las organizaciones que cuidan la integridad física de las personas.
- d) La técnica de investigación utilizada es la de documentar por medio de los libros consultados, documentos estadísticos informes de las instituciones estatales

LIC. CARLOS FRANCISCO CONTRERAS SOLORZANO
12 CALLE 1-48 ZONA 10 EDIFICIO PIVARAL 4TO NIVEL



folletos y periódicos además de la consulta en la web; la bibliografía empleada en cada capítulo abordado, demuestra la correcta aplicación de la investigación Realizada.

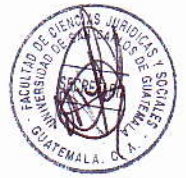
- e) El tema desarrollado aplica el método científico fundamentándose en doctrinas y normas jurídicas relacionadas; radica en el aporte que se pretende hacer a la sociedad, pero en especial a los grupos de personas que tienen la necesidad de abordar buses urbanos colectivos y a implementar con urgencia una estrategia de seguridad eficaz.
- f) El contenido de cada capítulo revisado del presente trabajo atiende un orden lógico y congruente que permite determinar con claridad el tema investigado y desarrollado, llegando a certeras e interesantes conclusiones y recomendaciones, que merecen la atención de quienes a través de su función de gobernabilidad tienen la oportunidad de aplicar nuevas estrategias propuestas y que se señalan en el presente trabajo.

Por lo anteriormente descrito considero que el trabajo presentado reúne los requisitos exigidos por el artículo 32 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público razón por la cual emito **DICTAMEN FAVORABLE**, a fin de que se ordene la impresión del mismo.

Con muestras de mi consideración y respeto.

Colegiado No. 2719
Teléfono: 2331-7547 2334-1441



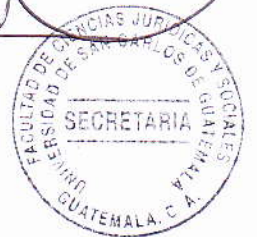


DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, dieciséis de abril del año dos mil doce.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante MIRIAM JEANNETTE HERNÁNDEZ PÉREZ titulado EL INCUMPLIMIENTO DE ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD POR PARTE DEL ESTADO EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO EN GUATEMALA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

LEGM/sllh





DEDICATORIA

- A DIOS:** Padre celestial por permitirme lograr este sueño y por ser mi fortaleza y mi guía en los momentos más difíciles en mi vida.
- A MIS PADRES:** Eric Humberto y María Del Camen. Por haberme dado la vida y guiado en el camino de rectitud, agradezco el apoyo incondicional y amor que en todos momentos de mi vida me brindaron.
- A MI ESPOSO:** Hugo Leonel Godínez De León, por su amor y paciencia.
- A MIS BEBES:** Ana Luisa y Hugo Benjamín, por ser la bendición más linda que Dios me ha dado.
- A MIS HERMANOS:** Eric, William y Wendy por su apoyo moral y por los consejos y por ser un ejemplo.
- A MIS SUEGROS:** Francisco Benjamín y Leonor De Godínez, con amor, por ser muy especial en mi vida.
- A MIS SOBRINOS:** Fabio, Adrián Santiago, Annett, Vivian, con todo mi amor.
- A MIS CUÑADOS:** Guísela, Maite, Hernán, Sandra, Caren, Cori, Gustavo, Horacio, Mario, por su apoyo y cariño.
- A MIS AMIGOS:** Con todo mi cariño, en especial a Esmirna, Adriana, Hodra, Kelvin, Ángel, Vilma, Brenda y Rosa.
- A:** La Universidad San Carlos de Guatemala en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i
CAPÍTULO I	
1. El Estado.....	1
1.1. Concepto.....	1
1.2. Definición.....	4
1.3. Características.....	4
1.4. Poderes del Estado.....	5
1.5. Consejo de ministros en Guatemala.....	7
1.6. Los Ministerio de Estado.....	8
1.7. Ministerio de Gobernación.....	8
1.8. Policía Nacional Civil.....	11
1.9. Historia Policía Nacional Civil.....	11
CAPÍTULO II	
2. Seguridad.....	15
2.1. Definición de seguridad.....	15
2.2. Características.....	17
2.3. Amplitud del concepto seguridad en Guatemala.....	18
2.4. Seguridad en el marco jurídico.....	21
2.5. Seguridad de las personas.....	22
2.6. Obligaciones del Estado en materia seguridad.....	23
2.7. Ministerio de Gobernación.....	24
2.8. La Policía Nacional Civil.....	25
2.9. Ejército de Guatemala.....	35
2.9.1 Ministerio de la Defensa Nacional.....	36
CAPÍTULO III	
3. Concepto de transporte en general.....	39
3.1. Definición de transporte.....	40

3.2. Antecedentes históricos del transporte urbano de la ciudad de Guatemala.....	41
3.3. El transporte en la Constitución.....	46
3.4. El transporte de personas.....	46
3.5. Sistema de transporte urbano.....	47
3.6. Definición.....	48
3.7. Características.....	49
3.7.1. Mantenimiento económico.....	50
3.8. Importancia.....	50

CAPÍTULO IV

4. Estrategias de seguridad en el Estado dentro del servicio de transporte urbano colectivo.....	55
4.1. Estrategia nacional.....	55
4.2. La impunidad.....	57
4.3. Violencia e inseguridad (causa y efectos).....	57
4.4. Muerte de pilotos.....	58
4.5. La inseguridad.....	60
4.6. Estrategias de seguridad.....	70
4.7. Junta local de seguridad.....	73
4.8. Política de seguridad.....	80
4.9. El incumplimiento de estrategias de seguridad por parte del Estado en el transporte urbano colectivo en Guatemala.....	80
4.10. La problemática del sistema de transporte urbano colectivo en Guatemala.....	82
CONCLUSIONES.....	99
RECOMENDACIONES.....	101
BIBLIOGRAFÍA.....	103



INTRODUCCION

El presente trabajo es un estudio de la necesidad de controlar la violencia extrema que afecta pilotos automovilistas y sus ayudantes y las personas que aborden buses urbanos colectivos, además la necesidad de aplicar estrategias de seguridad que hasta hoy en día no existen; el fin principal de la presente investigación es que por medio de estrategias de seguridad se haga cumplir la Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo uno que preceptúa: Protección a La Persona. El Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común.

¿Cuál es el fin primordial de la creación de las estrategias de seguridad para las personas que abordan los buses urbanos colectivos?

Los objetivos generales de la presente investigación son: Establecer las estrategias de seguridad existentes en el Estado para proteger al servicio urbano colectivo. Realizar un estudio serio sobre el clima de inseguridad por falta del incumplimiento de estrategias de seguridad a los servidores públicos por parte del Estado. Poner un estudio sobre las estrategias de seguridad por parte del Estado en los buses urbanos colectivos que alcance una investigación y estudio que provoque la discusión del tema a investigaciones futuras.

Si consideramos que el problema de inseguridad en los buses urbanos colectivos se esta agravando cada vez mas, se destaca que el problema es que las personas no denuncian los atracos realizados en el interior de los buses de transporte urbano colectivo en Guatemala por temor a represalias.



La solución al problema puede ser implementar nuevas estrategias por parte del gobierno para proteger a los pilotos automovilistas y las personas que abordan los buses urbanos ya que las que existen actualmente no han funcionado ya que no tienen una organización de tal forma que estratifique la condición social de los usuarios al transporte urbano colectivo en Guatemala.

En el capítulo I de la presente investigación se desarrollan, El Estado, ya que es el ente encargado de velar por la protección de la población en general; lo referente a la seguridad se desarrolla en el capítulo II, en el cual se establece las obligaciones del Estado en materia seguridad, instituciones obligadas a la seguridad, ministerio de Gobernación, Policía Nacional Civil y Ejército; en el capítulo III por ser fundamental la necesidad de utilizar el transporte público y establecer la importancia de lo que preceptúa la Constitución Política de la República de Guatemala; la importancia de este trabajo es precisamente establecer la necesidad de implementar estrategias de seguridad por parte del Estado en el servicio de transporte urbano colectivo en Guatemala por lo cual se hace referencia en el capítulo IV.

Los métodos utilizados fueron los siguientes: el método inductivo, deductivo, comparativo y analítico y técnicas de investigación utilizadas, documental y observación científica, directa e indirecta.

La presente investigación la elabore para que sirva a la población guatemalteca en general motivo por el cual recomiendo se apliquen algunas sugerencias para mejorar e implementar nuevas estrategias de seguridad.



CAPÍTULO I

1. El Estado

“Se define como una unidad de dominación, independiente en lo exterior e interior, que actúa de modo continuo, con medios de poder propios, y claramente delimitado en lo personal y territorial”¹

El Estado se muestra como la única forma de organización de la fuerza capaz de desplegar las capacidades humanas fundamentales, de sobreponerse a la agresividad y al egoísmo humanos y realizar comunitariamente sentido. También se ha de distinguir lo político de lo moral. Lo político es en cierto sentido moral y el Estado, en cuanto desplegado y forma de existencia dispuesta a la defensa armada, es moral.

1.1. Concepto

En los diálogos de Platón, se narra la estructura del Estado ideal, pero es Maquiavelo quien introdujo la palabra Estado en su célebre obra El Príncipe usando el término de la lengua italiana “stato evolución de la palabra status del idioma latín”.²

Los Estados y soberanías que han tenido y tienen autoridad sobre los hombres, fueron y son, o repúblicas o principados.

¹ Héller, Hermann. *Supuestos históricos del Estado actual*, Pág. 142

² Maquiavelo, Nicolás. *El Príncipe*, Edición original, Florencia 1513, Edición electrónica año 2004

La palabra Estado viene del latín status y se define como una comunidad política desarrollada, de un fenómeno social.

“El Estado es un ente jurídico supremo, o algo no visible pero palpable en los sujetos sometidos a un orden jurídico establecido que nos limita y reconoce derechos, pero estos derechos es una forma de organización de vida, porque somos nosotros mismos quienes creamos derechos y limitamos derechos”³.

El Estado como sociedad políticamente organizada es el responsable de la administración de los recursos de su población y es quien debe coordinar los esfuerzos públicos, privados y sociales para el bien de toda la sociedad; en nuestro caso y según el Artículo dos de la Constitución Política de la República de Guatemala se ha instituido para asegurarle a los habitantes del país la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral.

El Estado es la institucionalización jurídico política de la sociedad civil y dado que esta institucionalización jurídico política se expresa y se concreta en la existencia de una autoridad, de un poder público.

“Un Estado no puede perdurar si no en mala situación a menos que se base en la conciencia de las obligaciones mutuas y del reconocimiento mutuo de los derechos que unen a sus ciudadanos entre si y de que reconozca y lleve a la practica las consecuencias de esa conciencia”.⁴

³<http://www.monografias.com/trabajos12/elorigest/elorigest.shtml> 13:10 p.m. horas del (12 diciembre 2009)

⁴ Sabine George, *historia de la teoría política*, Fondo de Cultura Económica, Estados Unidos de América tercera edición 2000, pág. 146

La sociedad humana no siempre ha sido la misma, sino que ha estado y está en constante evolución y ha pasado, históricamente hablando, desde dimensiones pequeñas y formas organizativas simples hasta dimensiones más grandes y con grados complejos de organización interna.

El Estado no aparece más que en sociedades y economías grandes y complejas. En todas las sociedades humanas el gobierno y la política son instrumentos para mantener el orden interno y atender la defensa contra el exterior y asimismo, son un medio para simbolizar ante sí mismos y ante los demás la unidad del pueblo.

El Estado cumple todas esas funciones igual que las cumplen las sociedades sin Estado, pero el Estado actúa también en nombre propio y procura consolidar su soberanía identificándose con la sociedad cuyos destinos rige. El Estado no es una cosa independiente, sino la institución de una sociedad en la que el poder político está concentrado y monopolizado.

El Estado es la organización jurídica de la comunidad. Esta organización, se basa en el poder público. El poder público, se conoce con otros nombres: poder político y poder del Estado. Históricamente ha recibido diferentes nombres: potestas, majestas, autoritas, energi, imperium, mando y dominación.

Jurídicamente, es considerado competencia, imperativo jurídico y medio para realizar el fin fundamental del Estado, el bien común. Competencia, equivale a la forma en que se manifiesta el poder público y esta forma es la decisión legislativa que se impone a las personas con el objeto de mantener la organización jurídica de la comunidad. El poder sirve al Estadopersona



jurídica, para ponerse en movimiento y adoptar decisiones concretas con miras a la realización de su fin fundamental".⁵

1.2. Definición

El fin o finalidad del Estado, existe para explicar un objetivo, la realización del bien común. Es el beneficio que se obtiene o se persigue para una persona o un grupo de personas. Bien común público: Si viene del Estado, es el que compete al Estado, para entender el surgimiento y la evolución del Estado debemos tener claros dos conceptos básicos: El ser humano como ser sensorial según la concepción mas universalmente aceptada, el ser humano es un ser de individual de naturaleza social. Como individuo es persona, es decir, es un compuesto inseparable de materia y espíritu.

La materialidad le impone necesidades fisiológicas tales como comer, vestir, habitar, cohabitar, que deben ser satisfechas de acuerdo a su dimensión espiritual, es decir, a su racionalidad y a su voluntad. La espiritualidad le plantea necesidades de conocer, reflexionar, decidir participar, de solidaridad, estéticas. "El Estado es la organización política de una sociedad humana establecida en un territorio determinado, bajo un régimen jurídico, con soberanía, órganos de gobierno y que persigue determinados fines".⁶

1.3. Características

Las características definitorias en el Estado son las siguientes:

⁵ Castillo González, Jorge Mario, *derecho procesal administrativo* pág. 119.

⁶ Acosta Romero, Miguel. *Teoría general del derecho administrativo*, pág.31

- El ejercicio de la **dominación** por medio de un cuadro burocrático.
- Presencia de un cuerpo legal general que sustenta la legitimidad en la igualdad jurídica.
- Presencia de un poder ejecutivo que da coherencia a la organización política.
- Conjunto de valores e instituciones que proporcionan cohesión en el tejido social.
- Unico, significa que en el Estado no existe mas de un poder público. Supremo significa que en el Estado no hay poder que prevalezca sobre el poder público.
- Soberano, significa que el poder tomará decisiones y las ejecutará unilateralmente, sin previa consulta.
- Coordinador, significa que el poder público coordina y unifica a todos los poderes que puedan existir en el Estado.

1.4. Poderes del Estado

El Estado guatemalteco se encuentra articulado en función de tres poderes independientes: el organismo legislativo, el organismo ejecutivo y el organismo judicial. La subordinación entre los mismos está prohibida.

El organismo ejecutivo se encuentra integrado por el presidente, que es el jefe de Estado, el vicepresidente, los ministros y los viceministros. El presidente y vicepresidente son elegidos mediante sufragio para cumplir un periodo de cuatro años. Para ser cargos electos requieren la mayoría absoluta. Si no la obtienen se procederá a segunda elección entre los candidatos que hayan obtenido las dos más altas mayorías relativas.



Entre las principales atribuciones del presidente se encuentran coordinar, en consejo de ministros, la política de desarrollo del país y presentar al congreso de la República de Guatemala el presupuesto general de ingresos y gastos del Estado; dirigir la política exterior y las relaciones internacionales, celebrar, ratificar y denunciar tratados y convenios internacionales; proveer la defensa y seguridad de la nación para lo cual ejerce el mando de las fuerzas armadas y de toda la fuerza pública; nombrar y cesar los ministros, viceministros ministros, secretarios y subsecretarios y embajadores.

La potestad legislativa corresponde al organismo legislativo, que esta compuesto por diputados electos por el sistema de distritos electorales y un 25 por ciento a través del listado nacional, para un periodo de cuatro años.

Las principales atribuciones del congreso de la república son decretar, derogar y reformar las leyes; aprobar, modificar o rechazar el presupuesto general de ingresos y gastos del Estado; decretar impuestos; declarar la guerra; decretar amnistía por delitos políticos y comunes conexos; efectuar las operaciones relativas a la deuda externa y aprobar antes de su ratificación tratados internacionales que afecten a las leyes o a la soberanía nacional.

Es quien hace las leyes, está representado a través del congreso de la república. El congreso esta formado por 158 diputados electos por un término de cuatro años. Guatemala es miembro del parlamento centroamericano, donde tiene 22 representantes.

El organismo judicial se encuentra integrado por la corte suprema de justicia, las cortes de apelaciones, los juzgados de primera instancia y los juzgados de paz. A estos tribunales les corresponde en exclusiva la potestad de juzgar y promover la ejecución de lo juzgado. En el

ejercicio de la función jurisdiccional el poder judicial es independiente, como lo son los magistrados y jueces entre sí y frente a otras autoridades. Se encarga de que las leyes se apliquen, está representado a través de la corte suprema de justicia, integrada por lo menos con siete magistrados electos por el congreso para un período de cinco años. La corte nombra a los jueces de los tribunales inferiores. Los magistrados de la corte suprema de justicia y de las cortes de apelaciones son electos por el congreso de la república para cumplir periodos de cinco años.

“El congreso de la República de Guatemala realiza la elección de un listado presentado por un comité de postulación integrada por representantes de las universidades del país, el colegio de abogados y el organismo judicial. Los jueces son nombrados por esta corte suprema de justicia”.⁷

1.5. Consejo de ministros de Guatemala

“El consejo de ministros es el órgano principal del organismo Ejecutivo de la República de Guatemala, esta formado por Presidente de la República de Guatemala, Vicepresidente de la República de Guatemala, ministros de Estado y los viceministros de Estado, reunidos en sesión, el cual conoce de los asuntos sometidos a su consideración por el Presidente de la República, quien lo convoca y preside”.⁸ Los ministros de Estado son responsables de sus actos, de conformidad con la Constitución Política de la República de Guatemala y las leyes, aún en el

⁷Instituto de investigación y análisis de los problemas nacionales de la Universidad San Carlos de Guatemala. Aplicación de la ley de comisiones de postulación pág. 4

⁸Wikipedia enciclopedia libre. Consejo de ministros <http://es.wikipedia.org/wiki/> (31 de marzo 2011)

caso de que obren por expresa orden del Presidente de la República.

De las decisiones del consejo de ministros serán solidariamente responsables los ministros que hubieren concurrido, salvo aquellos que hayan hecho constar su voto adverso.

1.6. Los ministerios de Estado

“Ministerio es la organización jerárquica que representa la ordenación escalonada de funcionarios y empleados públicos que persiguen determinados objetivos. Ministro es la persona individual al servicio de la organización denominada ministerio. El ministro en cuanto funcionario público representa al gobierno en la solución de problemas y en la ejecución de negocios políticos y administrativos del organismo ejecutivo. El ministro encabeza la organización administrativa ejecutiva de mayor importancia del organismo ejecutivo indispensable para gobernar. Según la ley del organismo ejecutivo los ministros se consideran funcionarios titulares y funcionarios de superior jerarquía de cada ministerio. Dependen del presidente de la república quien los nombra y los remueve. Sus labores son coordinadas por el vicepresidente de la república. Los ministros tienen el mismo nivel jerárquico y gozan de iguales prerrogativas e inmunidades. Su autoridad y competencia la ejercen en toda la república para asuntos propios de su ramo y son responsables de sus actos”.³

1.7. Ministerio de gobernación

Es el ministerio del poder ejecutivo responsable de la seguridad de los habitantes de la república de Guatemala, con lo cual le corresponde formular las políticas, cumplir y hacer

³Catillo, Ob cit., pág. 189

cumplir el régimen jurídico relativo al mantenimiento de la paz y el orden público, la seguridad de las personas y de sus bienes, la garantía de sus derechos, la ejecución de las ordenes y resoluciones judiciales, el régimen migratorio y refrendar los nombramientos de los ministros de Estado incluyendo el de quien lo suceda en el cargo. Con sede en la ciudad de Guatemala, el ministerio de gobernación es rector del sistema penitenciario de Guatemala y órgano de dirección general de la policía nacional civil.

➤ Funciones

Dentro de las funciones asignadas al ministerio de gobernación se encuentran las siguientes:

- Compilar y publicar ordenadamente los códigos, leyes y reglamentos de la República de Guatemala.
- Aprobar los estatutos de las fundaciones, y otras formas de asociación, que requieran por ley tal formalidad, y otorgar y reconocer la personalidad jurídica de las mismas.
- Ejercer la vigilancia y supervisión de los montes de piedad, rifas y loterías, salvo lo dispuesto por leyes específicas.
- Administrar des centralizadamente los registros y sistemas de documentación de identidad ciudadana, bajo su jurisdicción.
- Dar cumplimiento a las resoluciones emanadas de los tribunales de justicia en lo que le compete.
- Prestar el servicio de notariado del Estado a través del escribano de cámara y de gobierno.
- Atender lo relativo a la impresión de publicaciones de carácter oficial.
- Velar por la eficiente administración de los registros públicos sometidos a su jurisdicción.

- Representar, en el seno de la administración pública, al presidente de la república de Guatemala y coordinar sus relaciones con los gobernadores departamentales o quienes necesitan el apoyo.
- Formular y ejecutar, dentro del marco de la ley, la política que en materia migratoria debe seguirse en el país.
- Administrar el registro, control y documentación de todos los movimientos migratorios.
- Controlar, conforme a la ley, el registro de las armas de fuego en circulación y la identificación de sus propietarios.
- Elaborar y aplicar planes de seguridad pública y encargarse de todo lo relativo al mantenimiento del orden público y a la seguridad de las personas y de todos sus bienes.
- Conducir los cuerpos de seguridad pública del gobierno de la República de Guatemala.
- Proponer los anteproyectos, para reglamentación de los servicios privados de seguridad.
- Elaborar y aplicar las políticas de inteligencia civil, y recabar y analizar información para combatir el crimen organizado y la delincuencia común, dentro del marco de la ley.
- Administrar el régimen penitenciario del país, salvo aquello asignado a otros órganos del Estado.

➤ **Organización**

El ministerio de gobernación de Guatemala se organiza así:

- a. Despacho ministerial
- b. Ministro de gobernación
- c. Vice ministerio de seguridad
- d. Vice ministerio administrativo

- e. Vice ministerio de apoyo comunitario
- f. Vice ministerio de apoyo al sector de justicia

➤ **Dependencias**

- a. Policía nacional civil de Guatemala
- b. Sistema penitenciario de Guatemala
- c. Instituto de defensa pública penal
- d. Bomberos voluntarios de Guatemala

1.8. Policía nacional civil

La policía nacional civil es la fuerza armada de seguridad de Guatemala, que esta a cargo de resguardar el orden público, así como de la seguridad civil de la población. Junto al ejército de Guatemala resguardan la seguridad del territorio nacional, fue fundada en 1997. La seguridad pública es un servicio esencial de competencia exclusiva del Estado y para ese fin se crea la policía nacional civil.

1.9. Historia de la policía nacional civil

El gobierno de la república decidió integrar la nueva fuerza policial formando personal nuevo y reeducando parte de los miembros de la policía nacional y de la guardia de hacienda. En el acuerdo sobre fortalecimiento del poder civil y función del ejército en una sociedad democrática, se implantaron una serie de compromisos en materia de seguridad pública. Uno de los más importantes fue la creación de una nueva institución policial civil bajo la dirección del ministerio

de gobernación, jerárquicamente estructurada, dotada de recursos suficientes, que contará con departamentos especializados y donde el carácter multiétnico y pluricultural de Guatemala estuviera presente. Así mismo resalta la creación de la Academia de la policía nacional civil como órgano encargado de formar y capacitar agentes de la policía.

En cumplimiento de este compromiso se creó la policía nacional civil, en donde se fusionaron los dos antiguos cuerpos policiales en uno solo, teniendo como fundamento jurídico el Decreto 11-97 del Congreso de la República, ley de la policía nacional civil.

La policía nacional civil es una institución indispensable para que el Estado cumpla con el mandato constitucional de garantizar la seguridad ciudadana, apegada estrictamente al respeto a los derechos humanos, cumpliendo con su misión principal de proteger la vida, la integridad física, la seguridad de las personas y sus bienes, el libre ejercicio de sus libertades, así como la seguridad pública.

La formación policial fue asumida por la unión europea y desarrollada por el programa de apoyo a la política nacional de seguridad a través de la guardia civil española en 1997.

El despliegue territorial de la policía nacional civil, que comenzó a mediados de 1997, logró cubrir los 22 departamentos del país en agosto de 1999.

➤ **Definición jurídica**

La policía nacional civil es una institución profesional armada, ajena a toda actividad política. Su organización es de naturaleza jerárquica y su funcionamiento se rige por la más estricta disciplina. La policía nacional civil ejerce sus funciones durante las 24 horas del día en todo el territorio de la República de Guatemala. Para efectos de su operatividad estará dividida en

distritos números y demarcación serán fijados por su dirección general. Esta integrada por los miembros de la carrera policial y de la carrera administrativa.

➤ **Mando supremo**

El mando supremo de la policía nacional civil será ejercido por el presidente de la república, a través del ministro de gobernación. El funcionamiento de la policía nacional civil estará a cargo de su director general, bajo la inmediata y exclusiva autoridad del ministro de gobernación. Artículo tres de la ley de la policía nacional civil. En lo referente a cada departamento y con sujeción a las directrices del ministerio de gobernación, el gobernador supervisará la actuación de la policía nacional civil, sin perjuicio de la dependencia orgánica, funcional y operativa de las fuerzas de la policía nacional civil del departamento ante los mandos de está. Artículo cuatro de la ley de la policía nacional civil.

La actuación de la policía nacional civil, se adecuará a los principios básicos contenidos en la ley de la policía nacional civil con especial atención a las exigencias de los derechos humanos y a su condición de servicio público esencial, según el Artículo 11 de la misma ley.

Es importante tener presente que dentro del marco jurídico, el Estado de Guatemala debe cumplir con la protección y seguridad hacia los ciudadanos pero en realidad son tantos los habitantes que lo necesitan. La Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 1º preceptúa: "Protección a La Persona, El Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común."

El ministerio de gobernación es el ente encargado de la seguridad de Guatemala, juntamente

con la policía nacional civil respetando los derechos humanos y cumpliendo con su misión principal que es proteger la vida, integridad física, la seguridad de las personas y sus bienes además es importante resaltar que el ministerio de gobernación y la policía nacional civil son los encargados de desarrollar y aplicar las estrategias de seguridad las cuales van a disminuir la inseguridad y la violencia extrema la cual atravesamos constantemente.

Como parte de una estrategia de seguridad implementada en el ministerio de gobernación decidió que la policía nacional civil integraría una nueva fuerza policial pero hasta el momento no ha funcionado como se esperaba ya que la inseguridad y la violencia esta en aumento y la población vive atemorizada por los constantes ataques ocasionados a la población en general.

CAPÍTULO II

2. Seguridad

La seguridad como condición, se alcanza a través de un conjunto de acciones y medidas, que previenen y dan respuesta efectiva a los riesgos, amenazas y vulnerabilidades, para alcanzar los objetivos nacionales.

“Seguridad nacional como el estado de vida de la Nación, en el cual se garantizan la dignidad del ser humano y el desarrollo pleno de sus potencialidades en sus manifestaciones políticas, económicas, sociales y culturales; así mismo, se contrarrestan las amenazas a la soberanía e institucionalidad democrática del Estado y a la integridad del territorio”.¹⁰

2.1. Definición de seguridad

“Según el autor Guatterio Báez al definir seguridad del latín: securitas y su adjetivo securus, que califica la condición de vivir sin temor o despreocupados, es un vocablo que por ser tan usado en la lengua general y cotidiana, define un concepto cuyos alcances, generalmente, no se analizan, porque suelen darse por sobreentendidos”.¹¹

Definición. La seguridad es la garantía dada al individuo, por el Estado, de que su persona, sus bienes y sus derechos no serán violentados o que, si esto llegará a producirse, le serán

¹⁰ Ministerio de la defensa nacional República de Guatemala libro de la defensa nacional de la República de Guatemala - tercera parte

¹¹ Báez Guatterio, Supuestos históricos pág. 1

asegurados por la sociedad, protección y reparación.

También, se estaría ubicando en un contexto muy cercano al que sirvió como base para los regímenes autoritarios, ya que se convierte a la seguridad en algo similar a la meta suprema del Estado, es decir, en la parte central a la que habría que subordinar cualquier acción estatal, aunque eso implicara priorizar intereses del Estado contrapuestos a los intereses de seguridad de la población en su conjunto.

La identificación de amenazas, vulnerabilidades y riesgos, y lo relacionado a como prevenirlos, contenerlos y enfrentarlos.

El riesgo se define como el daño o pérdida que pudiera causar un particular evento y está en función de la intensidad de la amenaza y del grado de vulnerabilidad que experimente la sociedad en un momento determinado. Esta vulnerabilidad puede disminuir si el Estado posee determinadas capacidades para enfrentarla. De esta cuenta, el riesgo es igual a la intensidad de la amenaza en función de la vulnerabilidad, la cual podría variar si existen capacidades estatales o locales para contrarrestarla a nivel general.

Se establece una agenda estrecha con un alto énfasis en el carácter autoritario y militarista, en especial para los estados latinoamericanos, a través de la doctrina de seguridad nacional, impulsada por Estados Unidos.

La implementación de esta doctrina permitió los sistemas políticos de numerosos países y tuvo graves y profundas consecuencias. La doctrina de seguridad nacional contenía categorías

conceptuales con una visión estatocentrista, dando a las fuerzas armadas un papel preponderante.

la creación del enemigo interno, definido como todo elemento que atentara contra el orden político del Estado, justificó el uso de todos los recursos a su alcance. Para Guatemala, la implementación de esta doctrina tuvo un alto costo, no sólo en vidas sino también en la destrucción de la organización societaria, ya que profundizó toda posibilidad de expresión en un marco democrático, se militarizaron las estructuras de poder político y la sociedad civil se replegó de las funciones estructurales que le son naturalmente asignadas en un Estado de derecho.

2.2. Características

Una de las características centrales del debate actual acerca del concepto de seguridad ha sido la falta de claridad conceptual, producto del surgimiento de nuevos retos, o la inclusión de temáticas no tradicionales en la agenda. Es decir, las agendas de seguridad y desarrollo se relacionan de tal manera que pueden llevar a confusiones y decisiones equivocadas.

En este sentido, es necesario separar las agendas de desarrollo y de seguridad, así como la institucionalidad y operativización de la agenda de seguridad. De lo contrario se corre el riesgo de securitizar los problemas del desarrollo.

El riesgo de no delimitar el ámbito de las políticas de seguridad y desarrollo, es decir, asignar al desarrollo las características de situación de excepción implícitas en toda emergencia, implicaría la inconveniencia de situar amplios temas de la agenda pública en los ámbitos de la

excepcionalidad. Si esto sucede, al considerar toda situación de vulnerabilidad de la población como una amenaza, el efecto de priorización de las políticas de Estado se perdería, ya que, si todo fuera urgente, nada lo sería y el efecto de la agenda de seguridad como mecanismo para la movilización extraordinaria de recursos sería nulo.

2.3. Amplitud del concepto seguridad en Guatemala

El crecimiento del delito, la impunidad, el tráfico de estupefacientes, y la muerte de personas, particularmente de las mujeres y pilotos de autobuses urbanos y extraurbanos ha sido un persistente problema de seguridad. Algunos analistas atribuyen los mismos a la conclusión de la guerra, otros a la falta de empleo y algunos a la pérdida de valores en el seno de la sociedad.

Sobre el tema de valores Antonio Gallo, filósofo y uno de los miembros fundadores de la universidad Rafael Landívar, rectorada por los sacerdotes jesuitas en Guatemala desde 1951 opina "que los valores no están en crisis, sino que existe una nueva jerarquización en los valores"¹².

La situación de la seguridad ciudadana se ve comprometida por cifras, así como por la inexistencia de un cuerpo policial eficiente y respetuoso de los derechos humanos que se dedique a la seguridad interna y favorezca el acercamiento entre la policía nacional civil y los ciudadanos.

El objeto del Decreto dieciocho guion dos mil ocho es regular la seguridad del Estado, interior

¹² Gallo, Antonio, *introducción a los valores*. Guatemala. Universidad Rafael Landívar, 2007

como exterior, y su sistema de inteligencia: reestructurar y redefinir la institucionalidad pública para propiciar mejor coordinación y efectividad de las entidades del sector; y, Explicitar lineamientos generales de las políticas públicas para que sean políticas de Estado, en función de los acuerdos de paz, la agenda nacional compartida y el plan visión de país.

2.3.1. Instituciones policiales rebasadas por la inseguridad.

Las instituciones policiales se ven rebasadas por la creciente inseguridad y por la imposibilidad de generar nuevas estructuras que se dediquen tanto a la recolección y análisis de la información para la anticipación de la comisión del delito, como de la capacidad de investigación para la captura y juzgamiento de la mayoría de delincuentes que con facilidad salen de la cárcel otra vez a cometer los mismos delitos.

Lo anterior en el marco de crecientes problemas estructurales de exclusión social, pobreza y marginación cultural y política, tiende a poner en entredicho la capacidad de mantener la gobernabilidad por parte del Estado.

➤ Fortalezas

- a. Existe fuerza armada y policía nacional
- b. Existe gobernabilidad en los centros más importantes del país y especialmente de Guatemala.
- c. Existe una comunidad de estudiosos del tema de seguridad
- d. Existe una política nacional de defensa
- e. Existen valores familiares

➤ **Debilidades**

- a. **Corrupción**
- b. **Sistema carcelario caduco**
- c. **Falta de voluntad política y de consenso para erradicar los problemas**
- d. **Falta de coherencia institucional**
- e. **Poco involucramiento de forma integral de los ministerios y resto de instituciones estatales en el problema**
- f. **Policía en proceso de transición**

➤ **Amenazas**

- a. **Ubicación geográfica que permite considerable flujo y tráfico de personas en el país y fuera de él.**
- b. **Crimen organizado**
- c. **Territorio controlado por algunos narcotraficantes**
- d. **Terrorismo internacional**
- e. **Altos índices de pobreza**
- f. **Aumento acelerado de la población**
- g. **Cantidad de jóvenes sin empleo**
- h. **La drogadicción**
- i. **La violación a los derechos humanos.**
- j. **La impunidad**
- k. **El femicidio**

➤ **Oportunidades**

- a. Posibles inversiones económicas
- b. Cooperación regional
- c. Colaboración y donaciones para coadyuvar a la solución del problema a nivel nacional.
- d. Presencia y posicionamiento internacional del país en el concierto de naciones.

2.4. Seguridad en el marco jurídico

Seguridad es la capacidad de dar respuesta efectiva a riesgos, amenazas o vulnerabilidades, y de prevenirlos, contenerlos y enfrentarlos. La seguridad es una condición de carácter aspiracional que identifica una situación de ausencia o disminución de riesgos para un determinado entorno social y natural.

La Constitución Política de la República de Guatemala en sus Artículos dos, 182 y 183, establecen los deberes del Estado y las funciones del presidente de la república en materia de defensa.

En consecuencia el Presidente de la República, a través del ministro de defensa nacional que es el representante y el responsable de coordinar el diseño, conducción y ejecución de la política de defensa, así como de la administración y conducción del ejército de Guatemala, delegando la parte operativa, de organización y entrenamiento al jefe del estado mayor de la defensa nacional de la República de Guatemala, quienes integran en conjunto, el alto mando del ejército.

2.5. Seguridad de las personas

Es obligación del Estado prevenir y perseguir el delito en el marco del respeto de los derechos humanos, se recibieron valiosos testimonios y propuestas sobre los temas de seguridad ciudadana, violencia y delincuencia que afectan gravemente la vigencia del Estado de derecho.

Dentro de los principales objetivos de esta propuesta, se encuentran cada uno de ellos y es desarrollar un control más efectivamente todas las actividades, logística y capacitación de los agentes de policía nacional civil, y a la vez establecer requisitos mínimos para poder operar en el país.

Conciencia en la ciudadanía respecto del valor de la defensa como un bien común. Que la sociedad guatemalteca conozca, se integre y participe en torno a las grandes tareas nacionales, en este caso de la defensa nacional, por medio de mecanismos graduales y participativos.

Fortalecer la comunidad de defensa, que provea recurso humano calificado para el proceso de desarrollo y consolidación de la política de defensa de la república de Guatemala.

La seguridad pública implica que los ciudadanos de una misma región puedan convivir en armonía, cada uno respetando los derechos individuales del otro.

El Estado es el garante de la seguridad pública y el máximo responsable a la hora de evitar las alteraciones del orden social.

La seguridad pública es un servicio que debe ser universal para proteger la integridad física de los ciudadanos y sus bienes. Para esto, existen las fuerzas de seguridad como la policía, que trabajan en conjunto con el poder judicial.

Las fuerzas de la seguridad pública deben prevenir la comisión de delitos y reprimir éstos una vez que están curso. También es función de las fuerzas de seguridad perseguir a los delincuentes y entregarlos a la justicia, que será la encargada de establecer los castigos correspondientes de acuerdo a la ley.

Por lo general, las grandes ciudades sufren problemas de seguridad pública, al presentar altas tasas de delitos. En cambio, los pequeños pueblos suelen ofrecer mejores condiciones de seguridad.

2.6. Obligaciones del Estado en materia seguridad.

“El Estado es una institución de competencia delimitada por su finalidad específica. Su soberanía sólo puede existir, lógicamente, dentro de esos límites”¹³. Seguridad nacional es el grado relativo de garantía que, a través de acciones políticas, económicas, psicosociales y militares, un Estado puede proporcionar, en una determinada época, así como a los recursos y estrategias para conseguirla principalmente a través de la defensa nacional.

Mientras que los objetivos clásicos de la seguridad nacional consistían en prevenir o rechazar amenazas militares de Estados la guerra clásica, en la actualidad las amenazas a la seguridad nacional son más difusas, e incluyen el terrorismo, los riesgos ambientales y fenómenos

¹³ www.estuderecho.com (1 de abril 2009)

sociales de escala global como las migraciones masivas en el país.

La ley de marco nacional de seguridad tiene como fuente principal los deberes del Estado establecidos en la Constitución Política de la República, los acuerdos de paz, la agenda nacional compartida la cual ha sido elaborada por todos los partidos políticos.

2.7. Ministerio de gobernación

El ministerio de gobernación, ante el reto de lograr integra la eficiencia y eficacia en su gestión institucional, contempla dentro de su planificación y acciones de trabajo, dar una respuesta integral al problema de la inseguridad en el país, a través del tercer viceministro, asignándole la implementación de planes.

Le corresponde asegurar los recursos humanos y técnicos para contribuir en su área de acción, a garantizar la seguridad, el orden interno, la preservación de los bienes públicos y privados, el pleno respeto a los derechos humanos amparados en la constitución política de la república de Guatemala mancomunado todo ello, con la seguridad del Estado y sus instituciones en *general*.

Debe formular las políticas, cumplir y hacer cumplir el régimen jurídico relativo al mantenimiento de la seguridad y orden público en general, la seguridad de las personas y sus bienes, la garantía de sus derechos y ejecución de las órdenes y resoluciones judiciales.

El ministerio de gobernación es el ministerio del gobierno responsable de la seguridad en general, con lo cual le corresponde formular las políticas, cumplir y hacer cumplir el régimen

jurídico relativo al mantenimiento de la paz y el orden público, la seguridad de las personas y de sus bienes, la garantía de sus derechos, la ejecución de las órdenes y resoluciones judiciales, el régimen migratorio y refrendar los nombramientos de los ministros de Estado.

2.8. La policía nacional civil

En cumplimiento de un compromiso se creó la policía nacional civil de la República de Guatemala, en donde se fusionaron los dos antiguos cuerpos policiales en uno solo, teniendo como fundamento jurídico el decreto 11-97 del Congreso de la República de Guatemala, la ley de la policía nacional civil.

La policía nacional civil es una institución indispensable para que el Estado de Guatemala cumpla con el mandato constitucional emitidos por el mismo Estado y la obligación d de garantizar la seguridad ciudadana, apegada estrictamente al respeto a los derechos humanos, cumpliendo con su misión principal de proteger la vida, la integridad física, la seguridad de las personas y sus bienes, el libre ejercicio de sus libertades, así como la seguridad pública.

El acuerdo sobre fortalecimiento del poder civil y función del ejército en una sociedad democrática, también establece las bases para la creación de la academia de la policía nacional civil y de la carrera policial.

Para ello señala criterios tales como que todos los integrantes de la nueva estructura policial reciban formación en la academia de la policía y asegurar que el ingreso a la carrera policial, los ascensos y la especialización tengan lugar a través de la academia.

El gobierno de la república decidió integrar la nueva fuerza policial formando personal nuevo y reeducando parte de los miembros de la policía nacional civil y de la guardia de hacienda.

La formación policial fue asumida por la unión europea y desarrollada por el programa de apoyo a la política nacional de seguridad a través de la guardia civil española.

La policía nacional civil fue creada 1997 con el fin de dar cumplimiento a los acuerdos de paz en el sentido de crear una mejor policía civil dirigida a solucionar los asuntos de seguridad interna. El correcto funcionamiento de las funciones asignadas a la policía nacional civil es vital para aumentar la seguridad y la percepción de seguridad ciudadanas, para mejorar las relaciones entre las fuerzas policiales y la ciudadanía, y para desmilitarizar la seguridad interna.

El Estado informó que la policía nacional civil cuenta con 20,553 policías activos. Ello representa alrededor de un oficial por cada 2,000 personas cuando lo recomendable es un agente por cada 300 personas de acuerdo a los informes.

Estas cifras son un avance hacia el cumplimiento de las obligaciones asumidas en los acuerdos de paz, pero aún es necesario aumentar la cantidad de policías por persona, especialmente en el en la capital ya que la delincuencia va en aumento.

Las fuerzas civiles muestran debilidades en materia de capacitación técnica, equipamiento y presupuesto, y el proceso de transformación de la policía nacional civil ha sufrido retrocesos, especialmente en aspectos de presupuesto, profesionalización, carrera policial, participación de agentes en corrupción, crimen organizado, narcoactividad y violación de derechos humanos.

La formación y capacitación de los miembros de la policía nacional civil es necesaria para

contar con una fuerza policial moderna, eficiente y respetuosa de los derechos humanos fundamentales de los individuos.

En cuanto a la capacidad de la policía nacional civil, conforme a la información suministrada por el Estado, ésta ha sido fortalecida de acuerdo a las posibilidades del Estado y con la colaboración de la comunidad internacional.

En cuanto al mejoramiento de la efectividad de la policía nacional civil a través de la modernización, desconcentración y descentralización, el Estado informó que se ha reparado el sistema de comunicación de la policía nacional civil; se creó una página en internet donde se pone a disposición información y estadísticas de las actividades de la policía nacional civil, en virtud de un convenio celebrado con la empresa de telecomunicaciones de Guatemala; se instalaron cinco terminales a nivel departamental para registro de antecedentes policíacos; y se ha iniciado el proceso de instalación de una red informática entre comisarías.

La academia de la policía nacional civil, además de tener problemas estructurales, de medios y organización, ha sido debilitada por recortes consecutivos en su presupuesto, lo que influye decisivamente en la selección y formación del nuevo personal policial, incidiendo eventualmente en problemas que debilitan aún más a la institución, como la corrupción y las violaciones a los derechos humanos.

Existe una profunda preocupación por las posibles consecuencias de la reducción del presupuesto de la academia de la policía nacional civil, dado su rol fundamental en la formación de una fuerza policial más democrática y respetuosa de los derechos individuales que debería ser lo más importante para que lo pongan en práctica.

En la academia de la policía nacional civil se enseñan las bases fundamentales en las cuales se formaran los agentes que saldrán a proteger la vida, la integridad física, la seguridad de las personas y sus bienes, el libre ejercicio de los derechos y libertades, así como prevenir, investigar y combatir el delito preservando el orden y la seguridad pública, ley de la policía nacional civil.

➤ **Por iniciativa propia, por denuncia o por orden del ministerio público son las siguientes:**

1. Investigar los hechos punibles perseguirles de oficio e impedir que éstos sean llevados a consecuencias ulteriores.
2. Reunir los elementos de investigación útiles para dar base a la acusación en proceso penal.
3. Aprender a las personas por orden judicial o en los casos de flagrante delito y ponerlas a disposición de las autoridades competentes, dentro del plazo legal establecido.
4. Prevenir, investigar y perseguir los delitos tipificados en las leyes vigentes de Guatemala.

➤ **Organización de la policía nacional civil.**

La escala de dirección de la policía nacional civil está compuesta por el director general, máxima autoridad de la institución, el director general adjunto y los subdirectores

generales de operaciones, de personal y de apoyo. Artículo 17 de la ley de la policía nacional civil.

➤ **Organización en la ciudad capital.**

El gobierno y la sociedad civil guatemaltecos tienen previsto firmar un acuerdo nacional para el avance de la seguridad y la justicia en un intento de frenar la delincuencia y la impunidad en el país. La policía y el sistema penitenciario, la investigación criminal y la impunidad y el sistema judicial son algunos de los asuntos que pretende mejorar este plan de organización.

➤ **Organización en los departamentos**

1. **Jefaturas de distritos:** De acuerdo a lo previsto en el Artículo 39 del reglamento de organización de la policía nacional civil, la institución policial se organiza territorialmente en jefaturas de distrito, concebidas como las unidades superiores en el despliegue operativo territorial y además en los departamentos.

Cada jefatura de distrito a cargo de un comisario general, tendrá como función la de dirigir y coordinar a una agrupación de comisarías a determinar. En función de lo antes expuesto, las jefaturas distritales tendrán jurisdicción supra departamental con excepción de la capital donde se constituirá una sola jefatura de distrito con jurisdicción territorial en el departamento de Guatemala.

2. **Comisarías:** Las comisarías, a cargo de un comisario son definidas y permitidas en el reglamento de organización como los órganos fundamentales de mando y coordinación a

nivel departamental, siendo su principal misión la de conseguir la mayor operatividad en el servicio de sus unidades subordinadas.

Por regla general en cada departamento existirá una comisaría con excepción de la capital donde en la actualidad se encuentran desplegadas un número de seis.

3. **Estaciones:** La estación es el órgano principal operativo y de control de servicios al mando de un oficial primero. Artículo 41 policía nacional civil.
4. **Sub-estaciones:** El reglamento de organización de la policía nacional civil establece en su Artículo 41 que cuando las necesidades del servicio lo requieran se podrán constituir unidades menores, que con la denominación de sub-estaciones y al mando de un oficial designado o en su caso a cargo, realizarán sus funciones en la demarcación correspondiente, las cuales podrán pertenecer a determinadas especialidades.

➤ **Los principios básicos**

Los principios básicos de actuación de la policía nacional civil en la República de Guatemala están enmarcados en la misma ley que los rige, en su Artículo 12 el cual establece lo siguiente:

1. Adecuación al ordenamiento jurídico.
2. Relaciones con la comunidad.
3. Tratamiento de los detenidos.
4. Dedicación profesional.



5. Secreto profesional.

➤ **Escala jerárquica**

Se divide de la siguiente manera y cada uno de los cargos se tiene que cumplir conforme a lo establecido en el reglamento.

1. Dirección director general
2. Director general adjunto
3. Sub-directores generales
4. Oficiales superiores
5. Comisario(a) general
6. Comisario (a)
7. Sub-comisario (a)
8. Oficiales subalternos
9. Oficial primero
10. Oficial segundo
11. Oficial tercero

➤ **Básica**

Está dividida de la siguiente manera

1. Inspector
2. Sub-inspector

3. Agente

➤ **Dirección general**

La dirección general es la encargada de dirigir todos los asuntos relacionados con la institución.

Está dividida de la siguiente manera:

1. Secretaría general (sege)
2. Secretaría privada (sepri)
3. Secretaría ejecutiva (sejepol)
4. Secretaría de asistencia jurídica (sdaj)
5. Secretaría de comunicación social (secs)
6. Secretaría de tecnología y modernización (stm)
7. Secretaría de valor y servicio (svs)
8. Insectoría general policía nacional civil (igpnc)
 - Oficina de responsabilidad profesional (orp)
 - Oficina de derechos humanos (odh)
 - Régimen disciplinario (redis)
9. Tribunales disciplinarios (trid)
10. Unidad de auditoría interna (udai)
11. Oficina de derechos de petición y recursos administrativos (odpra)

➤ **Dirección general adjunta**

Es la encargada de dirigir coordinar e impulsar el funcionamiento de las sub-direcciones generales.

La dirección general adjunta se divide de la siguiente manera:

1. Secretaría general técnica (sgt)
2. Departamento de tránsito (dt)
3. Sub-direcciones generales (sdg)

➤ **Sub-direcciones**

Las sub-direcciones que actualmente funcionan son:

➤ **Sub-dirección general de personal.**

Es la encargada de todo el personal de la entidad; su función principal es el de regular a todo el personal activo.

Está dividida de la siguiente manera:

1. Secretaría técnica (stp)
2. Departamento de selección y contratación de personal (dep)
3. Departamento de asuntos administrativos de personal (daap)

4. Departamento de administración de compensaciones incentivos y remuneraciones (dacir)
 5. Departamento de asistencia al personal (dap)
 6. Departamento de archivo de personal (arp)
 7. Jefatura de enseñanza (jen)
 8. Hospital de la policía nacional civil (hpnc)
 9. Academia de la policía nacional civil (apnc)
- **Sub-dirección general de seguridad pública**

Es la encargada de mantener y restablecer el orden y la seguridad pública; su principal función es siempre la seguridad permanente en el país. Está dividida de la siguiente manera:

1. Secretaría técnica (stsp)
2. División de operaciones de seguridad pública (dosep)
3. División 110 (d-110)
4. División de comunicaciones, novedades y servicios (dicom)
5. División de atención a la víctima (dav)
6. División de fuerzas especiales de policía (difep)
 - Grupo de acción rápida (gar) o anti secuestros
 - Fuerza de intervención policial (fip) o anti motines
 - Grupo especial policial (gep)
7. División de análisis e información anti narcótica (daia)
8. División de protección y seguridad (diprose)
9. División de patrullaje motorizado (dpm)



10. División policía binacional (dpb)
11. Núcleo central de reacción (ncr)
12. División cuadrante seguridad preventiva (dcsp)
13. División de seguridad de mercados (polimerc21)
14. Jefaturas de distrito
 - o Comisarías.
 - o Estaciones.
 - o Sub-Estaciones
 - o Serenazgos

Se insta al organismo ejecutivo a través del ministerio de gobernación a que brinde a la academia de la policía nacional civil, los recursos para la contratación de mas personal capacitado y el apoyo necesarios ya que los esfuerzos realizados hasta la fecha no son suficientes para asegurar la continuidad de la labor de formación y capacitación especializada a los agentes de la policía, por parte de dicha academia.

2.9 Ejército de Guatemala

El ejército de Guatemala, conocido también como las fuerzas armadas de Guatemala, es una organización encargada de la defensa nacional de la República de Guatemala. Según el artículo 244 de la Constitución Política de la República de Guatemala es una institución destinada a mantener la independencia, la soberanía y el honor de Guatemala, la integridad del territorio, la paz y la seguridad interior y exterior. El mando máximo lo ostenta el Presidente de la República

de Guatemala quien es el Comandante General. El Ministro de Defensa es responsable del seguimiento de las políticas de gobierno y transmite sus órdenes a través del Jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional, quien es el responsable de la operatividad de las diferentes unidades.

2.9.1. Ministerio de la defensa nacional.

Dentro de la estructura de la defensa nacional, es el ministerio de la defensa el ente rector y a quien le corresponde formular las políticas o lineamientos para hacer que se cumpla el régimen jurídico relativo a la defensa de la soberanía nacional y la integridad del territorio.

Es a su vez el órgano de comunicación entre el ejército de Guatemala y los demás organismos del Estado, con atribuciones operativas, administrativas y político estratégicas.

En el orden operativo, bajo las órdenes del presidente constitucional de la República y comandante general del ejército de la República de Guatemala, ejerce el mando de la institución armada, contando con el soporte técnico y consultivo del estado mayor de la defensa nacional.

En el plano administrativo, con el apoyo del viceministro, dirige, tramita, resuelve e inspecciona lo relacionado con la defensa, sobresaliendo en este campo la existencia del departamento de derechos humanos, por medio del cual el ministerio promueve la ejecución y vigencia de los derechos fundamentales inherentes a la persona, la dignidad, la integridad física y psíquica, y el mejoramiento de la calidad de vida de los integrantes del ejército en servicio activo. Además, es el ente rector en lo relacionado con el control e inspección de entidades públicas o

privadas, en lo relativo al uso de armas, equipo o armamento de guerra, así como de las denominadas especies estancadas.

En el aspecto político estratégico, el ministerio de la defensa nacional se organiza en departamentos, para tratar lo relativo a las relaciones interinstitucionales a nivel nacional e internacional, así como a la política de defensa; contando para ello respectivamente con el departamento de análisis estratégico y el departamento de política de defensa. Dentro de este ministerio, el departamento de política de defensa es el encargado de coordinar el proceso de diseño y elaboración del libro de la defensa nacional, así como la formulación de la política de defensa, siendo el ente técnico asesor encargado de dar seguimiento a los procesos que contribuyen al desarrollo e instrumentalización de la política de defensa nacional en el ámbito jurídico e institucional.

El Estado mayor de la defensa nacional, además de las funciones de asesoría técnica, consultiva, y de conducción del ejército de Guatemala, es el ente encargado de apreciar, planificar, ejecutar y evaluar la movilización nacional dentro del esquema de defensa.

El ejército como institución parece estar buscando todavía su misión, su razón de ser y para ello intenta involucrarse en todo tipo de tareas: seguridad ciudadana, lucha contra el narcotráfico, guerra contra el terrorismo, que por otra parte Estados Unidos pretende desarrollar en la región.

Se establece que la seguridad es un concepto amplio que no se limita a la protección contra las amenazas armadas externas, a cargo del ejército, o la protección contra las amenazas al orden público y la seguridad interna, a cargo de la policía nacional civil.

El recrudecimiento de la violencia en el país se desarrolla en un clima de absoluta impunidad. Las fuerzas públicas han sido superadas por las del crimen y la delincuencia agrava aún más la crisis, inseguridad se ha convertido en el principal problema y la lógica es privatizar indirectamente la seguridad pública, y eso es un negocio sin control del Estado, debilitamiento de las instituciones de seguridad pública que ha provocado la proliferación de los negocios de la violencia

En lo que respecta al ejército de Guatemala, ha cumplido con la mayoría que le correspondía, en relación a todos los acuerdos de paz. Lo que falta no depende del ministerio de la defensa sino del Congreso de la República.

Con la idea de incorporar a los ex soldados a la policía nacional civil no sólo se militariza la seguridad ciudadana, sino que se asigna a ellos una misión para la que no han sido formados en el curso de la carrera policial en la academia de la policía nacional civil. La debilidad de la policía nacional civil, sometida a un constante proceso de depuración, con falta de agentes para cubrir las demandas de la sociedad, genera la excusa para que los militares pasen a formar parte de sus filas.

CAPÍTULO III

3. Concepto de transporte en general

El papel del transporte público, sus razones y posibilidades, en el conjunto de la movilidad urbana es el objeto de esta entrada en el glosario de términos relacionados con un urbanismo y una arquitectura más sostenibles.

Los efectos de la utilización del automóvil conocidos actualmente hacen al transporte público parecer no solo bueno sino indispensable. Se asumen sus problemas como entre los males el menor, o un mal necesario.

Es verdad que el transporte público puede contribuir a solucionar parte de los problemas generados por el uso masivo del automóvil y que es una de las alternativas a elegir para la movilidad de ciudades más sostenibles, pero es también verdad que los beneficios ofrecidos esconden injusticia y desigualdad social.

“Los habitantes y políticos de la ciudad deben elegir entre más espacios individuales, la extensión sin fin de las conurbaciones y el resultante aumento de la dependencia de los vehículos motorizados o un desarrollo más sostenible, basado en una ciudad más compacta y solidaria. Cabe en este punto volver a resaltar la importante relación de interdependencia entre transporte y planificación urbana y la importancia de insistir en el desarrollo de modelos de ciudad que demanden menos movilidad.”¹⁴

¹⁴ Porto Schettino, Mateus Madrid España febrero 2007. Transporte público urbano pág. 1.

3.1 Definición transporte

“Existía gran diversidad y complejidad entre las extensas redes de carreteras y caminos. Son dignos de importancia los *Sacbe’ob* (*Sacbe* en singular) que significan caminos blancos. En general, la construcción de las carreteras y caminos se realizaban mediante todo un conjunto de procedimientos laboriosos. En primer lugar, se podaba el camino previamente determinado, después, con la ayuda de gigantescas moles de piedra, alisaban la tierra. Posteriormente se cubrían con arena calcárea con el fin de que la maleza no obstruyera la vialidad, y por último, se cubrían con estuco. Un *Sacbé* muy conocido es el que comunica a Cobá con Yaxuná”.¹⁵ Es el 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 implicados 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.

El transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas y principalmente en Guatemala. Es importante que un sistema de transporte urbano en Guatemala o específicamente en la ciudad, sea eficiente adecuado y accesible para los habitantes del país, ciudad o población que lo utiliza, así mismo, considero que es de capital importancia el aspecto histórico, su inicio, cambios, evolución y desarrollo, la infraestructura del mismo, los precios, rutas, vías y medios que se han usado.

¹⁵ http://es.wikipedia.org/wiki/Cultura_maya#Transporte_terrestre (30 de marzo 2011)

Dejar plasmada una base, es decir, una reseña histórica de lo que fue nuestro transporte urbano en la capital de Guatemala, será sumamente útil para completar el conocimiento e información de un tema de actualidad.

Durante el periodo histórico del transporte urbano hubo diversos tipos de problemas relativos al mismo, los cuales fueron resultado, en primer termino, de la improvisación de los medios de movilización masiva, y en segundo, de disposiciones administrativas pasadas y el intento de resolver la crisis mediante medidas tomadas, lo cual genero el ahondamiento aun mayor de la crisis y por consiguiente la diversidad de problemas sociales que la crisis trae aparejada.

Tal y como se observa en la vida cotidiana, el transporte en nuestro país es un inmenso problema, el cual no obstante de existir planes y una aparente buena voluntad administrativo, para mejorarlo cada día que pasa se torna mas problemático y peligroso que puede degenerar en un desorden social con resultados impredecibles, lo seria derivado por la anarquía, la insuficiencia y la deficiencia que en la prestación del servicio impera.

3.2. Antecedentes históricos del transporte urbano de la ciudad de Guatemala.

Periodo desde la época colonial hasta 1840, desde la venida de los españoles a estas tierras, el único medio de transporte lo constituía el lomo de un caballo, una mula o los majestuosos corceles de los miembros de la nobleza o criolla de la sociedad con más posibilidades que los demás.

El crecimiento desmedido y acelerado de la población capitalina, exigió en determinado momento el reemplazo de los elegantes carruajes personales por medio de transporte de mayor

capacidad, pero de menor comodidad y elegancia, así sucesivamente, ha sido la historia de los medios de transporte en Guatemala. Y esta, a continuación es una parte de la historia de transporte urbano en la capital de Guatemala.

Del análisis de varios libros que relatan la historia de la capital instalada en la hoy Antigua Guatemala, hasta su posterior traslado al valle, muestra algo de lo que se refiere a los medios de transporte existentes en la época hasta 1840. La información documental existente en lo que se refiere al inicio de este periodo es muy escasa, la misma no se refiere en forma específica al tema, sino que hace mención al mismo en forma liviana y si se quiere accidental al mismo. A manera de ejemplo se puede mencionar lo siguiente: Pedro Pérez Valenzuela, en su libro la nueva Guatemala de la Asunción expone que las reales cédulas ordenaron el traslado de la capital al Valle de la Asunción, así como la que fijaba el nombre de la nueva capital, fueron transportadas a caballo en lo que se refiere al territorio del reino los carruajes mortuorios que se utilizaban para el traslado de los cadáveres y su familiares al cementerio; luego, a raíz de lo anterior surgen los carruajes que se dedicaban al transporte de personas llamados diligencias, estableciéndose las primeras exoneraciones a este tipo de transporte para incentivar y favorecer a las empresas que desearan dedicarse a esta nueva pujante actividad.

Periodo de 1840 a 1945, con la influencia del desarrollo industrial de países vecinos y los avances en la utilización de maquinas de vapor y eléctricas influyeron en la infraestructura nacional, específicamente en el transporte urbano en la ciudad de Guatemala, tan es así que en 1881, bajo la presidencia del general Justo Rufino Barrios se inician los trabajos del ferrocarril urbano. Tal ferrocarril tendría un costo al público de dos reales por viaje. Sus primeras rutas fueron, de la plaza de armas (hoy parque central), al parque concordia y de la misma plaza al parque colon. La población de la ciudad iba en aumento, extendiéndose a lugares ya poblados y

sectores cada vez mas alejados del centro de la misma, lo que obligo a establecer nuevos y mas largos recorridos y leyes de acuerdo a las necesidades de la época, así por ejemplo a partir de julio de 1892, todos los carruajes que circulan en horas de la noche debían llevar lámparas encendidas durante su trayecto, posteriormente también hubo necesidad de contar con un inspector de carruajes y en tal virtud la municipalidad aprueba un dictamen para nombrarlo.

A principios del siglo XX, las invenciones técnicas en la vida industrial y en el transporte, sufren un gran cambio por la obtención de nuevas fuentes de energía. Los tranvías que eran constituidos por dos o tres vagones conducidos por una locomotora de vapor en los años de 1900, se encontraban en pleno apogeo, sin embargo, los carruajes se habían convertido en el medio más eficaz para el traslado de personas pues ofrecían una diversidad de rutas y recorridos que se adecuaban a las necesidades de la época. En los primeros años del incipiente siglo XX, el municipio de Guatemala había crecido bastante, se anexan algunos cantones y el municipio de Jocotenango (hoy zona dos).

La ciudad que entonces se dividía en cinco cantones, alcanzaba los 100,000 habitantes, se principian a construir algunas de las principales vías de comunicación, tales como la séptima avenida que permite el acceso a las llanuras del fivoli, santa clara y poblaciones como la villa de Guadalupe (hoy zona diez). Pero la nueva Guatemala de la asunción no estuvo libre al igual que sus ciudades que la antecedieron de las catástrofes naturales.

Los terremotos de 1917 y 1918, causaron casi su total destrucción, caen grandes edificaciones, las vías de comunicación y las vías férreas resultan severamente dañadas, el desarrollo urbano retrocede y en 1922 un 40 porciento estaba formado por barracas. A través de los años, como

es del conocimiento de gran parte de guatemaltecos, el servicio urbano colectivo ha registrado cambios en la prestación de dichos servicios. Se inicio a principios de este siglo, siendo dirigidos los usuarios que se servían del transporte urbano publico a través de unas carretas llamadas taxis o diligencias, siguiendo así esta forma hasta el año de 1921, fechas en que el descontento social y la inestabilidad política provocaron serios conflictos que llevaron al borde de la crisis al país.

Periodo de 1986 a 1990, dentro de nuestro medio el transporte urbano en la ciudad de Guatemala garantiza la movilidad de la población dentro de la ciudad de Guatemala, el mismo esta conformado por las vías, rutas, unidades y tránsito urbano. Se estima que la red vial en la ciudad de Guatemala ha aumentado únicamente al ritmo del uno punto dos por ciento anual en los últimos 25 años.

El transporte colectivo no es ajeno a la problemática del crecimiento desmesurado del parque vehicular, pues es afectado directamente por los niveles de congestionamiento causados por éste. De hecho, buena parte de los recorridos de buses ya tenían en 1992 secciones con velocidades de operación menores a cuatro kilómetros por hora y se calcula que la velocidad de operación promedio actual de buses urbanos y extraurbanos es entre seis y diez kilómetros por hora, según la ruta.

En el periodo del siglo XXI específicamente en el año 2007 un nuevo lanzamiento en el transporte urbano colectivo guatemalteco visto como una empresa sin fines de lucro, sino de servicio a la ciudadanía en general. Buscando alcanzar ese objetivo se concibe el proyecto transmetro en la ciudad de Guatemala, que se inicia en la administración del alcalde Fritz García Gallont, y se culmina y entra a operar, en su primer eje, en la administración del alcalde

Álvaro Arzú, siguiendo la misma estructura el llamado transiga.



➤ **Características**

1. Adquisición de nuevas unidades de transporte colectivo. Se compraron ochocientos nuevos buses (setecientos cincuenta estándares y cincuenta articulados) que se dieron en concesión a todos operadores privados del sistema en la ciudad capital.
2. Escalonamiento de horarios. En mil novecientos noventa y seis se logró un acuerdo con el sector público para correr el horario de ingreso de ocho de la mañana a nueve de la mañana. No pudiéndose concretar otros acuerdos de escalonamiento de horarios con el sector privado.
3. Reestructuración de rutas. El planteamiento original era jerarquizar las rutas en troncales, alimentadoras, interbarrios y locales, cada una con una función y tipología específica.
4. Reformas a la ley y el reglamento de tránsito actualizado. En cooperación con la municipalidad de la República de Guatemala, el gobierno central aprobó una nueva ley y un nuevo reglamento de tránsito a nivel general, que como aspecto innovador tenía el poder delegar la administración de tránsito a las municipalidades.
5. Creación de la policía municipal de tránsito. Derivado de la nueva ley de tránsito, se hizo posible la creación de la policía municipal de tránsito, que en la actualidad cuenta con más de 400 agentes. Asimismo, fue en este momento que se crea emetra, como ente regulador del sector del transporte público.
6. Sistema de cobro automatizado. El objetivo de esta medida fue el eliminar el contacto del piloto con el dinero de la tarifa que día con día recibía, pero no fue posible implementar esta medida. Sin embargo se hicieron primeras pruebas con la instalación de molinetes en el interior de las unidades de transporte.

7. Subsidio directo o tarifa real. La propuesta original era implementar una fórmula de tarifa que se revisara periódicamente de acuerdo a los costos de operación y otorgar un subsidio directo a los usuarios que lo necesitasen, pero no fue posible hacerlo.
8. Remoción de buses antiguos. Paralelamente a la adquisición de los ochocientos nuevos buses se obligó a los empresarios a retirar mas de setecientos cuarenta y cuatro unidades viejas de más de 20 años de antigüedad que circulaban en toda la ciudad.
9. Vías exclusivas para buses. Se realizó el primer intento para implementar una vía exclusiva para buses en el área del trébol, pero por distintas razones intrínsecas al diseño y la operación el experimento no fue un éxito.

3.3. El transporte en la Constitución de la República de Guatemala.

Artículo 131.- Servicio de transporte comercial. Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce la utilidad pública y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidos las naves, vehículos, instalaciones y servicios.

3.4. El transporte de personas

En nuestro derecho no existe una definición legal de lo que debe entenderse por contrato de transporte de personas. Los Artículos 1601 a 1603 del Código civil establecen escasas normas y aplicables al transporte cosas. El código de comercio sólo le dedica específicamente el art. 352 que establece el contenido de los billetes o cartas de porte para los viajeros y equipajes.

3.5. Sistema de transporte urbano

“El sector del transporte es el principal responsable del efecto invernadero, de los más graves problemas de contaminación atmosférica y contaminación marina, de la urbanización de suelo, del ruido, de la degradación del paisaje natural y urbano”¹⁶

Para mantener este sistema, la industria del transporte debe ser alimentada y para ello es indispensable generar demanda de movilidad. “En este mecanismo de inducción de movilidad, necesario en la nueva economía global, están atrapados la mayoría de los habitantes urbanos, y con él la urbanización expansiva y dispersa sobre el territorio establece una relación de interdependencia y retroalimentación.”¹⁷

El servicio de transporte urbano está constituido principalmente por el servicio de buses urbanos, existen 336 rutas y en su mayoría los buses están en mal estado y cobran una tarifa de un quetzal. El problema de tránsito se debe a que la cantidad de vehículos que circulan en el sistema vial ciudadano se duplica cada cinco años y al deterioro paulatino del transporte público en la ciudad capital. Para remediarlo la municipalidad de Guatemala ha iniciado un proyecto integral que da respuesta a estas dificultades y demandas y ha puesto a operar la primera fase del tranmetro, un metro de superficie, sobre la calzada Raúl Aguilar Batres, que tiene capacidad para transportar a las personas que transitan por ese tramo con una eficiencia diez veces mayor al tradicional proveyendo un servicio de transporte público eficaz, veloz, confiable y seguro. La empresa municipal de transporte de la ciudad de Guatemala tiene como fin el prestar servicio de transporte urbano público a los vecinos y visitantes de la ciudad. Este nuevo

¹⁶ Estevan Antonio (1994) *Contra transporte cercanía archipiélago*, pág 18

¹⁷ Fernández, Ramón (2000) *Transporte versus sostenibilidad*, boletín 28 enero 2005.

servicio utilizará únicamente el sistema de pago, un quetzal de lunes a viernes, y un quetzal con veinticinco centavos los fines de semana y días festivos con el objetivo de evitar las extorsiones y asesinatos de pilotos, así como hacer del transporte urbano un medio más seguro. Para ello los empresarios de transporte han creado las paradas seguras, que contarán con cámaras de vigilancia y agentes de seguridad municipal lo cual ha impedido que se cometan hechos delictivos tanto dentro de los buses como en las paradas de los mismos, ya que a la presente fecha no se ha oído de algún asalto a estas unidades de transporte urbano colectivo. El nuevo servicio beneficiará a cerca de un millón doscientos mil personas que a diario se desplazan en transporte público en la ciudad de Guatemala, la más grande y poblada de Centroamérica.

Con este nuevo servicio, que contará con máximas medidas de seguridad respaldadas en tecnología de última generación, según las autoridades, también se reducirán substancialmente los niveles de violencia que a diario sufren los conductores y pasajeros a manos de grupos de delincuentes. En lo que va de este año han sido asesinados cerca de 300 personas, entre chóferes, ayudantes y pasajeros, a manos de delincuentes que se dedican a asaltar y extorsionar a los usuarios. Los trabajadores del servicio de transporte público son constantemente acorralados por las pandillas juveniles o maras que les exigen cuantiosas sumas de dinero como extorsión a cambio de dejarlos circular y no matarlos.

3.6. Definición

Se define transporte público, a los medios de transporte en que los pasajeros no son los propietarios de los mismos, siendo servidos por terceros. Los servicios de transporte público

pueden ser suministrados tanto por empresas públicas como privadas”.⁷²

3.7. Características

Los transportes públicos ayudan al desplazamiento de personas de un punto a otro en un área de una ciudad.

El transporte público urbano es parte esencial de una ciudad. Disminuye la contaminación, ya que se usan menos automóviles para el transporte de personas, además de permitir el desplazamiento de personas que no teniendo auto y necesitan recorrer largas distancias. Tampoco debemos olvidar que hay personas que, teniendo auto, a veces no lo usan por los tacos o las dificultades de estacionar y prefieren al menos en algunas ocasiones el transporte público.

Los autobuses son prácticos y eficientes en rutas de corta y media distancia, siendo frecuentemente el medio de transporte más usado a nivel de transportes públicos, por constituir una opción económica. Las compañías de transporte buscan establecer una ruta basada en un número aproximado de pasajeros en el área a ser tomada. Una vez establecida la ruta, se construyen las paradas de autobuses a lo largo de esa ruta.

Sin embargo, dada su baja capacidad de pasajeros, no son eficientes en rutas de mayor uso. Los autobuses, en rutas altamente usadas, producen mucha contaminación, debido al mayor

⁷²http://es.wikipedia.org/wiki/Autob%25C3%25BA%25de_tr%25C3%25A1nsito_r%25C3%25A1pid
o (4 marzo 2011)

Otra posibilidad es la construcción de un tramo único y especial para los autobuses, es decir, la implementación de un sistema de vías de buses de tránsito rápido, con lo cual es posible llegar a capacidades cercanas a las de un sistema de metro, y mucho mayores que las de un sistema de tranvías.

3.7.1. Mantenimiento económico

Las compañías que administran el sistema de transporte público urbano casi nunca son autosuficientes, es decir, los ingresos generados por las tasas de entrada y propaganda no son suficientes para cubrir los gastos con salarios de operarios. El resto de los ingresos necesarios para el mantenimiento del sistema de transporte público urbano necesitan ser subsidiados por las administraciones públicas.

Esta financiación puede costar caro a las arcas públicas de la ciudad y que causa frecuentemente querrelas públicas y debates políticos. Sin embargo, no debemos obviar el hecho de que la construcción de calles, carreteras, circunvalaciones, aparcamientos sin pago, también constituye una especie de subsidios.

3.8. Importancia

El problema del transporte urbano ha sido un dolor de cabeza para las autoridades desde 1932 y con la crisis actual de los combustibles los empresarios han amenazado con aumentar la tarifa; ante la incapacidad y resistencia de la población para pagar más, se busca solucionar dicho conflicto a través del subsidio.

Una mejor opción sería el transmetro, implementado en la ciudad capital por el alcalde Álvaro Arzú, en el 2007, porque permite la reducción de costos, pues por su tamaño transporta más pasajeros; la crisis del transporte urbano obliga a las autoridades a buscar soluciones drásticas y radicales, el gobierno debe poner fin a décadas de subsidio que no se traduce en mejoras al servicio y en beneficios al usuario.

Los abusos continuos cuando un usuario aborda un transporte urbano colectivo suelen suceder ya que en un 90 por ciento las unidades están en pésimo estado, sin ventanas, sin asientos, tampoco tiene el tubo para hacer la famosa tercera fila; los pilotos y ayudantes son abusivos e irrespetuosos, manejan en forma imprudente, no cumplen con la ruta completa, no permiten que personas de la tercera edad suban gratis, después de las cuatro de la tarde ya empiezan a cobrar dos, tres, cuatro y hasta ocho quetzales.

Estamos en pleno siglo XXI y el servicio de transporte urbano de la ciudad capital de Guatemala no ha evolucionado significativamente, aun los guatemaltecos seguimos de pie en los autobuses urbanos colectivos siendo abusados y maltratados físicos y verbalmente en nuestro diario vivir, a mano de los mareros que se dicen pilotos y ayudantes de camioneta.

Transmetro es la respuesta institucional al problema del transporte colectivo urbano en la ciudad capital, que hace suyas las recomendaciones de la última comisión multisectorial. Constituye un sistema brt formal, con todos los componentes básicos que se requieren de él, incluyendo además una jerarquización del resto del sistema en cuatro distintos tipos de rutas. Es un proyecto de ciudad de diez rutas troncales de tipo brt, diseñado para completarse en el año 2020.

A criterio de la autora del presente trabajo, como parte de la solución del problema del transporte público, es necesario que el Congreso de la República de Guatemala apruebe la iniciativa de ley propuesta por el diputado José Roberto Alejos Cámbara registrada con el número 4140, y que contiene La iniciativa de la ley "Para el fortalecimiento y mejoramiento del transporte público urbano de pasajeros de la ciudad de Guatemala", que conoció el pleno de dicho organismo el cuatro de marzo dos mil diez, teniendo como base a los siguientes argumentos, sabido es que la flota de autobuses que prestan el servicio de transporte publico urbano en la ciudad de Guatemala no cuenta con los estándares necesarios para prestar un servicio de categoría, así como la seguridad de los bienes de las personas o, incluso la vida, puesto que las estadísticas demuestran que las personas inocentes han perdido la vida al ser víctimas de la delincuencia común u organizada, que han despojado de sus pertenencias o, incluso, los pilotos y ayudantes de los autobuses que se han opuesto a que les despojen del importe del pasaje, han perdido la vida en la prestación de un servicio personal.

Los nuevos buses que se importaran y que prestaran el servicio de transporte publico urbano en la ciudad de Guatemala, cuentan con la seguridad mínima para los pilotos y los pasajeros al permitir adoptar el sistema prepago, que proporciona a los conductores la seguridad necesaria, puesto que no contarán con la facultad de cobrar el pasaje y contar con el efectivo del costo del pasaje, toda vez que se pagara previamente a subir el mismo, en lugares específicos establecidos para ello.

En base a los considerando tres, cuatro y cinco de la Iniciativa de ley que establecen Que la condición social de los guatemaltecos en la capital, los obliga al uso del sistema de transporte publico urbano el cual se encuentra en estado de deterioro y obsoleto, brindando un mal servicio e inseguridad para los usuarios del servicio, que incluso ha permitido que personas

inocente pierdan la vida, debiendo el Estado dictar las medidas propicias y promover la excelencia del servicio, a efecto que las entidades del transporte publico urbano presten un servicio eficiente y confieran seguridad a los usuarios.

Que la urgente necesidad de mejorar el servicio de transporte publico y la buena voluntad de la asociación de autobuses urbanos de Guatemala, decidió realizar la inversión para la adquisición de un sistema de control de pasajeros eficiente y cobro de tarifa por medio de una tarjeta prepago, que comprende un sistema de cobros moderno y seguro así como un sistema de control de usuarios que erradique la utilización de dinero en efectivo, para pago de servicios de buses, el Estado debe proporcionarla normativa jurídica necesaria para la adquisición de nuevos buses que guarden la seguridad de las personas y se preste un servicio eficiente en beneficio de la ciudadanía guatemalteca.”

Que la implementación del sistema prepago del transporte publico urbano en la ciudad de Guatemala, es necesaria la adquisición de nuevos buses que permitan cumplir con esta finalidad.

Dicha iniciativa de ley en su Artículo uno establece: “Se exonera a la asociación de empresas de autobuses urbanos del pago de impuestos al valor agregado -IVA- y demás derechos arancelarios a la importación de equipos para la implementación del sistema prepago, sistema de control de pasajeros, sistemas de gestión de flotas, sistemas de información en los autobuses, sistemas de gps y grabación digital, sistemas de computo, molinetes de control de pasajeros, y equipamiento para la implementación de los buses, las estaciones por un periodo de 24 meses a partir de la presentación de la publicación de la presente ley, aparentemente se esta beneficiando al transportista lo que en ultima instancia vendrá a beneficiar al usuario, ya

que los implementos que tiene cada autobús será utilizado por todos los usuarios y nos evitaremos de extorsiones que hoy en día es tan común y por lo cual asesinan a la gran mayoría de pilotos de autobuses.”

Como dije al principio, existe este proyecto de ley que en parte vendrá a beneficiar al servicio de transporte público urbano colectivo de pasajeros lo que considero que no es suficiente, en consecuencia todas las instituciones inmersas en este problema deberán de dar soluciones prácticas e inmediatas y además el Congreso de la República de Guatemala deberá emitir leyes no paliativas, sino integrales a manera de hacer seguro y eficiente el transporte público urbano colectivo de pasajeros en la ciudad de Guatemala y que la población en general ya no tenga el miedo o temor que hasta el día de hoy siente.

CAPÍTULO IV

4. Estrategias de seguridad en el Estado dentro del servicio de transporte urbano colectivo.

El Estado tendría que implementar una política de planificación estratégica y operativa para mantener la seguridad y el orden público en Guatemala ya que las fuerzas civiles muestran debilidades en materia de capacitación técnica, equipamiento presupuesto y el proceso de transformación de la policía nacional civil y que con esta finalidad se llegue al objetivo principal seguido de los pasajeros teniendo que ampliarse y cubrir mas sectores en donde existan mayores ataques así poder brindar la protección que necesitan los habitantes y con esto el Estado estaría cumpliendo con lo que preceptúa la constitución política de la república de Guatemala en el Artículo dos que preceptúa "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."

Estrategia de seguridad nacional es el conjunto de opciones y directrices gubernamentales que en determinada coyuntura, orienta la nación cuando el empleo de los medios de que dispone para superar las amenazas a sus objetivos permanentes.

4.1. Estrategia nacional

Los principales estudiosos de la estrategia definen la estrategia nacional como el arte de preparar y aplicar el poder nacional para superando los óbices, conquistar y mantener los

objetivos nacionales permanentes, de acuerdo a la orientación establecida por la política nacional.

La creación del consejo asesor de seguridad por medio del acuerdo gubernativo número 48-2003, de fecha 26 de febrero de 2003, cuyo fin es estudiar y presentar estrategias para responder a los riesgos prioritarios que enfrente el país y hacer las recomendaciones correspondientes al presidente de la república. Dada la preocupante situación de la seguridad ciudadana en Guatemala, la comisión espera recibir noticias sobre su pronto funcionamiento, así como de los resultados de sus funciones.

Como parte de una estrategia de seguridad implementada por el ministerio de gobernación decidió que la policía nacional civil integraría una nueva fuerza policial, pero hasta el momento no ha funcionado como se esperaba ya que la inseguridad y la violencia esta en aumento y la población vive atemorizada por los constantes ataques ocasionados a la población en general pero especialmente a los buses urbanos colectivo de pasajeros.

En la planificación de un sistema de transporte público urbano es preciso tener en cuenta su eficiencia, permitiendo a sus usuarios tomar el mínimo de rutas posibles o la menor distancia posible, puede decirse que el servicio prestado por el sistema de transporte colectivo actual es deficiente. Debido a este hecho, es necesario ajustar la tarifa: por un lado, la población y las autoridades sólo están dispuestas a un aumento de tarifa si se mejora el sistema, y por otro, los operadores sólo están dispuestos a una mejora del sistema si se aumenta la tarifa.

A criterio de autora de la presente investigación una de las alternativas o soluciones que se tienen que aplicar es que en cada patrulla de la policía nacional civil se le tendría que colocar

un número de teléfono específico para que la reacción de los agentes sea efectiva y rápida y no como hasta la fecha que hay que llamar al número 110 que a veces contestan, otras veces lo dejan en espera o peor aun contestan y le indican a la personas que no hay patrullas para esa zona porque están cubriendo otra denuncia.

4.2. La impunidad

“La violencia y la impunidad en nuestro país, como fenómenos estructurales son procesos dirigidos y controlados, destinados a desarrollar objetivos políticos que en última instancia buscan hacer del hombre un ser dócil y servil al servicio del grupo dominante.”¹⁹ El ente encargado de administrar justicia se volvió inoperante en una de sus funciones fundamentales de protección del individuo frente al Estado y perdieron toda credibilidad como garante la legalidad vigente. Permitieron que la impunidad se convirtiera en uno de los más importantes mecanismos para generar y mantener el clima de terror que genera. La respuesta contra la delincuencia y el crimen organizado ha sido sumamente pobre, porque no se cuenta con capacidad o porque no se tiene voluntad para investigar y dar con los responsables materiales o intelectuales de la inseguridad.

4.3. Violencia e inseguridad (causas y efectos)

Existe debilidad en las instituciones del Estado de Guatemala, especialmente del ministerio de gobernación que no cuenta con un plan de seguridad y el ejército ha ocupado espacios que le competen a la policía nacional civil, que se encuentra sumamente debilitada y desprestigiada

¹⁹Rodríguez Alejandro. *El problema de la impunidad en Guatemala*, trabajo ganado del concurso de ensayo. Editorial Avancso pág. 5

que es producto del involucramiento de estos en actos delictivos.

Guatemala se ha convertido en un país sumamente violento, que presenta graves dificultades para vivir y para desarrollarse, en 2005 cerca de dos mil muertes en las que se aplicó violencia extrema constituyen tan solo uno de los factores que viene generando descomposición y debilidad institucional que se traduce en ingobernabilidad total.

Limpieza social dirigida contra supuestos integrantes de maras o bandas pequeñas de delincuentes. Existen estructuras especializadas en ejecutar personas, estas estructuras cuentan con personal, equipo y recursos económicos, considero que están al servicio de sectores que tienen la capacidad de pagar por sus servicios.

➤ **Los patrones para que se cometan este tipo de crímenes es el siguiente:**

- Existe estructura organizada que cuenta con equipo (radio comunicadores, vehículos, armas, casas, dinero)
- Capacidad de planificación.
- Ejecución del crimen.
- Desapariciones forzadas. Con suma preocupación encontramos que nuevamente se están produciendo desapariciones de personas, las víctimas son jóvenes en la mayoría de los casos.

4.4. Muerte de pilotos

Con suma preocupación encuentro que se están dando muerte de pilotos del transporte urbano

colectivo, lo cual se debe a que muchas veces no pagan el mal llamado impuesto de circulación, y es aquí donde se ve la debilidad del Estado para contrarrestar esta ola de crímenes, por lo que espero que con el nuevo sistema de transporte público de la ciudad capital, en el cual los pilotos de las unidades ya no manejaran dinero en efectivo se ponga fin a la muerte de los mismos ya que los delincuentes no dan tregua a las autoridades, las desafiaron con ataques a autobuses con el saldo infortunado de muertos.

Pilotos y ayudantes que manejan buses urbanos colectivos manejan con temor a ya no regresar a sus casas a tal extremo y tan grave es la situación que hay varias plazas vacantes en el transporte urbano colectivo, ya que nadie quiere arriesgar ni mucho menos dejar solos a sus hijos y a sus esposas ya que muchos pilotos que han fallecido han dejado en la orfandad a sus hijos y viudas a sus esposas sin ningún beneficio.

- **Hasta el momento las autoridades no han dado respuesta a la criminalidad que existe en el país, lo que ha obligado a los guatemaltecos a adoptar posiciones que generan ingobernabilidad y ponen en peligro la construcción de la paz y la democracia.**

Entre las cuales encontramos:

- **Mayor cantidad de armas en la población civil.**
- **Incremento de agentes privados de seguridad, que en la actualidad es un negocio que genera más de 20,000 millones de quetzales. La mayoría de las empresas privadas de seguridad pertenecen a militares.**

- Colocación de puertas en las colonias y barrios, lo que los convierte en guetos, en donde la sociedad se aísla en pequeños bloques de vivienda.
- Es urgente que las autoridades inicien políticas encaminadas a garantizar la seguridad y tranquilidad de los guatemaltecos y guatemaltecas, de lo contrario corremos el riesgo de retornar a prácticas del pasado.

4.5. La inseguridad

La inseguridad se ha convertido en el principal problema y la lógica es privatizar indirectamente la seguridad pública, y eso es un negocio sin control del Estado, y que actualmente trabajan con estrategias para su eficaz aplicación. La inseguridad implica la existencia de un peligro o de un riesgo que refleja una cierta duda sobre un asunto determinado y que afecta emocionalmente.

Actualmente de cada 1.000 delitos que tienen lugar en la ciudad capital, aproximadamente 250 son denunciados por la ciudadanía o por lo afectados. De ellos apenas 40 personas resultan arrestadas, de las cuales sólo 20 reciben sentencia, y finalmente, entre cinco y seis de prisión efectiva. "No hay políticas de prevención, fundamentalmente para evitar que la juventud en general y los menores en particular, se involucren en el mundo del delito. Tampoco hay disuasión por problemas de organización, funcionamiento, corrupción y de recursos en las fuerzas policiales, lo que genera que haya una elevada cantidad de delitos".²⁰

Esto, aunque no lo veo como una solución, lo colocaría como una valiosa alternativa que valdría la pena que se pongan en práctica ya que hay una gran mayoría de opciones que sería

²⁰ Ovalles, Eduardo. Libro Crisis de la seguridad Tusques Editores 2005 Pág. 1

necesaria estudiar y analizar cada una de ella aunque esta podría frenar un poco el crecimiento de los índices de violencia y dar una pausa para encontrar una verdadera solución a largo plazo del problema.

La inseguridad está influenciada por el fenómeno de las pandillas juveniles, más conocidas como maras.

La policía nacional civil sólo cuenta como 23076 agentes para proteger a más de 13 millones de guatemaltecos en todo el país. El clima de inseguridad empaña la percepción de los guatemaltecos respecto a los avances logrados tras los acuerdos de paz de 1996, con los que se puso fin a más de tres décadas de guerra civil, informó hoy una fuente oficial.

La inseguridad, está influenciada por el fenómeno de las pandillas juveniles, más conocidas como maras, entre las que figura la sanguinaria mara salva trucha y la mara de la zona dieciocho

En la actualidad la violencia afecta a todos los segmentos de la población, tanto en el campo como en la ciudad, y su origen es más disperso como consecuencia del fortalecimiento del crimen organizado y la marcada debilidad institucional.

➤ **La inseguridad en las calles y en los medios de transporte.**

La mayoría de rutas urbanas de la ciudad de Guatemala tiene como destino la terminal de autobuses de la zona cuatro, la 18 calle de la zona uno y el centro histórico de la ciudad. Los usuarios manifiestan que debido al recorrido de los buses necesariamente deben de utilizar

esos lugares como puntos de partida para asistir a sus centros de trabajo y retornar a sus hogares; siete de cada diez usuarios del transporte público manifiestan que han sido víctimas de asaltos y robos en dichas intersecciones.

Generalmente los hechos violentos que se registran dentro de los buses del transporte público ocurren a partir del medio día, cuando los buses viajan sin muchas personas, el peligro se convierte en realidad. Existe un temor justificado de los usuarios por ciertas rutas. En mayor medida mencionan las rutas que van del centro de la ciudad a las colonias como bethania, el paraíso zona 18, belén, la chácara en la zona cinco y las rutas que cubren la catzada Roosevelt y san Juan. Existe ya un conocimiento de las rutas y paradas en donde los delincuentes utilizando armas cortas y cuchillos roban con toda impunidad, hiriendo y en algunos casos asesinando a los pasajeros que se opongan a ser robados. Es una forma muy común de ser asaltado en la ciudad de Guatemala.

Por las noches la situación no difiere, en muchas colonias los recorridos de los autobuses se acortan y se terminan antes que entren a determinada zona, principalmente porque son asallados los choferes y los pocos pasajeros que se atreven a viajar a esas horas.

En promedio se registran 35 asaltos mensuales a los buses urbanos de la ciudad de Guatemala y según el instituto nacional de ciencias forenses el 82 por ciento de cadáveres que ingresan al mismo se debe a la inseguridad eso significa que nadie esta libre del alcance de la delincuencia organizada o desorganizada, ya que esto sucede frecuentemente y ya no es ninguna novedad. Los rasgos más sobresalientes de estos delitos son los asaltos con violencia, lo cuál en la mayoría de casos provoca heridos con armas de fuego o armas blancas, y muertos con armas de fuego o arma blanca.

La forma como se cometen los delitos dentro del sistema de transporte público de la ciudad de Guatemala, permite visualizar las variaciones en la forma de operar en las distintas zonas urbanas que se compone la ciudad. Por ejemplo en la zona uno y cuatro, por lo general los asaltos son cometidos utilizando principalmente armas de fuego, como principal instrumento de coerción y muerte. En zonas marginales, principalmente en las zonas peri urbanas, se utilizan más armas blancas para lograr el objetivo. En todo caso los delincuentes utilizan la fuerza física y psicológica para coaccionar a sus víctimas.

Aún cuando no existen datos estadísticos de los hechos violentos ocurridos dentro de unidades del transporte público, por las denuncias hechas y por la cantidad de víctimas de estos hechos, se deduce que el principal motivo de muertes violentas ocurridas durante un asalto se debió principalmente por la resistencia de las víctimas al entregar sus pertenencias.

Casi la mitad de los residentes del área metropolitana de la ciudad de Guatemala, 47 por ciento indicaron que ellos o sus familiares habían sido víctimas de un crimen o delito dentro del último año. La conclusión del estudio sobre la posibilidad de ser víctima de un delito, esta asociado a la condición de residencia de la víctima. En general, se desarrollan más hechos violentos dentro del sistema de transporte urbano en la zona metropolitana de ciudad de Guatemala cuando estos se encuentran en las zonas marginales o están próximos a ingresar a los territorios en donde existen maras dentro de las colonias.

Las pandillas juveniles que existen en las diferentes zonas de la ciudad, han optado por la táctica de cobrar una cuota de entrada para los buses, para no ser asaltado por sus integrantes. Una vez el piloto del transporte urbano paga la cuota de seguridad el autobús puede ingresar

sin ningún problema a la colonia en cuestión. De lo contrario, tanto el piloto como los usuarios se exponen a ser atacados violentamente con todas las consecuencias que esto implica. También se dan casos en donde el piloto esta de acuerdo con los delincuentes y propicia los asaltos.

En el contexto urbano marginal, en donde la presencia del Estado y los organismos encargados de velar por la seguridad de los ciudadanos se diluye por la inoperancia de estos, la subcultura de la violencia que subyace dentro de esta lógica hace que los pobladores de dichas zonas, obtén por pagar una cuota mensual para no ser agredidos.

Otro factor que promueve la violencia dentro del transporte colectivo es el propio sistema de operar de las empresas. Gran número de empresas tiene a los llamados brochas, los cuales no gozan de la simpatía del público usuario, por ser gente de la peor calaña, hostigan a las mujeres, insultan a los usuarios, incluso algunos participan dentro de las propias maras que asaltan los autobuses. Pese a esta percepción de los usuarios, un reciente estudio llevado a cabo por la comisión multisectorial creada a raíz del conflicto del transporte público por la municipalidad de Guatemala, reveló que los brochas actúan como una garantía de seguridad para el bus y sus pasajeros, por la vinculación que existe entre el brocha y las maras. La mayoría de estas personas tienen una participación en alguna mara de la colonia que cubre la ruta del bus en donde trabaja como ayudante, lo que impide que sus compañeros ataquen el bus.

La mayoría de estas personas son jóvenes, cuyo pago proviene directamente del piloto y actúan como protectores y guardianes de los propios pilotos y los buses, en muchos casos estas

personas se encuentran armados, generalmente con armas blancas como cuchillos o machetes.

➤ **La percepción sobre las causas de la violencia en Guatemala.**

Es importante identificar las causas de la violencia, con los hechos violentos sufridos en los últimos años por los guatemaltecos. Algunos datos que pueden explicar esa percepción se dan por ejemplo con la violencia sexual; principalmente las violaciones, el abuso sexual y el acoso sexual fueron expresado cinco veces más por las mujeres que por los hombres. No todos los hechos violentos se pueden considerar delitos, y viceversa, o sea un delito es una transgresión de la ley que puede no ser violento. Aquí lo importante es conocer la percepción que los guatemaltecos tienen de la violencia y como está los afecta. En todo caso se exponen los efectos y las causas que a criterio de los guatemaltecos se vive en un clima de violencia.

➤ **Las primeras cinco causas de la violencia en Guatemala son:**

- Falta de educación a los niños y niñas
- Desempleo nueve por ciento
- Pobreza y miseria ocho por ciento
- Drogadicción narcotráfico seis por ciento
- Desintegración familiar seis por ciento

Al agrupar las causas por motivos, las consideraciones morales están en primer lugar. Las personas mencionan que la violencia se debe fundamentalmente a la falta de educación, la desintegración familiar, la falta de comunicación entre padres e hijos, la falta de valores, el

abandono de hijos y la falta de temor a Dios. El 36 por ciento de las personas considera que estos elementos son las causas principales por las cuales existe un clima de violencia en el país.

Es importante mencionar que implícitamente las personas creen que la pérdida de valores sociales hace que aflore la violencia. Al revisar los datos de la encuesta, el 61% de las personas encuestadas manifestó tener menos de 18 años, y solamente el tres punto tres por ciento de las personas estaban comprendidas entre 46 y 55 años como rango de edad. O sea que, son los jóvenes los que cuestionan la pérdida de valores en la sociedad, aquellos valores sustentado por las generaciones de sus padres o anteriores, en donde la lealtad a los principios y valores era una cuestión fundamental de la formación.

La violencia tiene un difuso origen y una lógica de ataque indiscriminado que afecta por igual a todos, en ese sentido, la investigación sociológica sobre los determinantes de la violencia debe considerar los hechos violentos sufridos por las personas como una elegibilidad de los propios individuos. O sea sin incidir dentro de las clasificaciones o tipologías de la violencia que describíamos al principio de este trabajo.

La mayor proporción de hechos violentos sufridos por los guatemaltecos en las zonas urbanas metropolitanas está compuesta por el asalto y el robo. El asalto es una acción delictiva constituida por el robo con agresión, en donde la víctima fue tomada por sorpresa y el hecho se hace con alevosía y premeditación, y generalmente existe una acción violenta de parte del agresor.

La situación actual de la violencia constituye un problema de salud pública. La organización mundial de la salud considera que existe una epidemia en términos sanitarios cuando se da una tasa superior a los diez homicidios por cada 100.000 habitantes en un período de un año. En estos momentos, en Guatemala esa tasa se encuentra en el orden de los 45 homicidios, con un índice de 15 muertes violentas diarias promedio, cifra que crece imparable y que hace un año se mantenía alrededor de 12-13.

Algunos estudios contemplan la posibilidad de llegar a 20 para el final del actual período de gobierno. Sin ánimos de ser pesimistas ni agoreros, técnicamente se puede decir que desde el punto de vista de la seguridad y la convivencia cotidiana, ahora la sociedad está en una situación comparativa que no es sustancialmente mejor que durante el conflicto armado. No hay enfrentamientos armados entre ejército o fuerzas estatales y movimiento guerrillero insurgente, pero la situación de inseguridad que se vive a diario, en zonas urbanas y rurales, comparativamente es más preocupante. Han aparecido nuevas expresiones de violencia en estos últimos años: además de la tasa extremadamente alta de homicidios, asistimos a una explosión del crimen organizado manejando crecientes cuotas de poder económico, y por tanto, político. Ante todo ello, la percepción generalizada de la sociedad raya en la desesperación. La violencia cotidiana ha pasado a ser el tema dominante, desplazando otras preocupaciones de la población. Contribuye a agigantar esta percepción el continuo bombardeo de los medios de comunicación, que hacen de la violencia mostrada en términos sensacionalistas el pan nuestro de cada día. Ya pasó a ser frecuente la expresión la delincuencia que nos tiene de rodillas, con lo que se logra un efecto de desesperación en la población sin proponer ninguna salida, asimilando así violencia con delincuencia pero sin tocar las causas estructurales de este fenómeno.

En la conciencia colectiva actual el fenómeno de las maras, por ejemplo, tiene más importancia que la pobreza estructural crónica o que la guerra recién vivida y su reforzamiento de la impunidad como conducta que marca toda la historia del país. Sin negar los índices alarmantes de violencia delincriminal que existen, es preocupante que la prensa aborde la violencia sólo en relación a la comisión de delitos, dejando por fuera otras expresiones tan o más nocivas, como la exclusión económico-social, el racismo, el machismo. El autoritarismo y la impunidad como constantes que recorren todos los ámbitos de la sociedad y toda la historia del país, no se mencionan. El fantasma azuzado de esta forma no hace sino reforzar un clima de militarización donde la única respuesta posible ante la epidemia de violencia en marcha es más violencia, más control, más militarización.

El ejercicio de cualquier forma de violencia es siempre la expresión de una relación de poder. Por ello, al abordar la persistencia de la cultura de violencia que no cesa y al indicar los posibles pasos para afrontarla, se estará tocando el ámbito mismo de los poderes, de su dinámica y enraizamiento, de su ejercicio efectivo. Dado que la violencia se mantiene, o se acrecienta, recordando así que la guerra interna, en cierto sentido, no ha terminado del todo, se deben ver en forma crítica las relaciones de poder establecidas en el seno de la sociedad guatemalteca, poderes entre grupos económicos, entre géneros, entre etnias, entre adultos y jóvenes; entrecruzamientos, en definitiva, que son los que explican por qué se da la violencia, y eventualmente, qué hacer para buscarle caminos alternativos. Muchos de los encargados de hacer funcionar el Estado represivo que se generó durante las décadas de guerra, han reconvertido su trabajo hoy y siguen manejando cuotas de poder, en algunos casos desde las sombras de esa estructura estatal, habiéndose hecho cargo de negocios ilegales muy rentables por cierto con los mismos criterios de militarización de años atrás. El Estado sigue siendo débil

y continúa permeado por esos intereses sectoriales que se mueven con características mafiosas.

Los robos cotidianos, los asesinatos y las maras parecieran tener a toda la población paralizada al menos así lo presentan a diario los medios de comunicación, desarticulada, aterrorizada. Pero esta ola imparable no es tan imparable, como dice un estudio de Unesco y la universidad San Carlos del año 2005 algo es posible hacer ante la epidemia en juego, más que seguir militarizando la cultura y la cotidianeidad, poniendo alambradas electrificadas y llenándonos de guardias armados. Como primeros pasos algunos han puesto delante la lucha contra la impunidad para enfrentar este mal.

El miedo, el silencio, la apatía y la falta de interés en la esfera de participación política son algunas de las secuelas más importantes que resultaron y suponen un obstáculo para la intervención activa de toda la ciudadanía en la construcción de la democracia, concluía la comisión para el esclarecimiento histórico luego de estudiar los mecanismos íntimos de la guerra. Esa misma estrategia pareciera seguir estando presente hoy.

Ya no hay desapariciones forzadas de personas ni campañas de tierra arrasada, pero hay una marea delincencial que produce similar miedo y silencio. Ahí están las maras como nuevo demonio invadiendo todo, los asaltos en una unidad de transporte público, el asesinato de un transeúnte para quitarle un teléfono celular o un anillo, situaciones que, sin dudas, nos tienen de rodilla.

Pero al adentrarse en el estudio de las actuales formas de violencia, son más las dudas que se abren que las respuestas que se encuentran. Es muy significativo que, en el discurso que se ha

impuesto cotidianamente en el que mucho tienen que ver los medios de comunicación la violencia haya quedado ligada casi exclusivamente a delincuencia.

La situación no es reprimir al marero sino empezar a desarticular los circuitos que posibilitan esas realidades sociales. Si no se desarticula la pobreza de base, es imposible pensar en desarticular la epidemia delincencial.

Se habla mucho de transformar la cultura de violencia que nos legó el conflicto armado, encaminarnos hacia una cultura de paz. Eso, en sí mismo, está muy bien, es loable. Pero es irrealizable si no cambian al mismo tiempo las estructuras sociales en que se apoya la violencia: la pobreza, la exclusión social, la ignorancia. Tal como lo expresara una dirigente maya hablando de la actual democracia guatemalteca: Nunca tuvimos tantos derechos como ahora, pero tampoco nunca tuvimos tanta hambre como ahora.

4.6. Estrategias de seguridad

Las continuas muertes violentas de pilotos de autobuses en lo que va del presente año han puesto al mandatario y al ministro en aprietos, que parecen insalvables para un gobierno que a duras penas está reconociendo el terreno en el que se mueve. Luego de las últimas muertes, se afianza la creencia de que el crimen organizado está midiendo la capacidad de las autoridades y que para lograrlo utilizan al crimen organizado, lo cual genera un ambiente de zozobra y tensión.

El asunto es que debe presentar resultados inmediatos y tangibles a una sociedad desesperada y que no da tregua a los procesos. Y la condición delicada en que se encuentra, tomará un



buen tiempo observar avances reales.

La otra versión que hay sobre el origen de los crímenes contra los pilotos, proviene de un informe de inteligencia divulgado en parte por prensa libre el cual señala a personas allegadas a 72 oficiales del ejército que el presidente pidió fueran puestos en situación de disponibilidad por sus vínculos con partidos políticos y grupos paralelos. Esta teoría tiene sustento cuando se piensa que los asesinatos ocurridos, fueron ejecutados de forma muy coordinada y planificada, tal como se aprende a hacer las operaciones en lo militar. Además hay un ambiente de inestabilidad de esos que expertos en inteligencia pueden armar en un país tan susceptible a los comentarios de calle.

Sin embargo, es más creíble pensar que la secuencia de crímenes no proviene ni del ejército ni de pugnas internas en el Gobierno, sino más bien obedece a una forma de tomar terreno y afianzar poder de grupos del crimen organizado. Aunque suene perverso, los crímenes parecen una forma de presentarse y de demostrar la fuerza con la que cuentan estos grupos oscuros. Más detallado aún sería precisar qué o cuáles grupos de estas organizaciones clandestinas son las que están detrás de los asesinatos y la creación de la zozobra. Mientras tanto los miembros del ejército de Guatemala salieron a las calles de la capital para apoyar a la policía nacional civil, a detener la ola de violencia que mantiene en vilo a la población.

El personal militar se desplaza en patrullas conjuntamente con la policía, principalmente en las zonas consideradas como de alto riesgo para brindar seguridad a las unidades de transporte que en las últimas semanas han sido blanco de ataques armados por grupos delictivos, por ahora son 500 los soldados que participan en estas patrullas y su permanencia en las calles durará el tiempo que sea necesario.

A estas alturas de la situación, el gobierno no sólo está llamado a detener los asesinatos y proveer seguridad a las unidades de transporte colectivo, y a la sociedad en general, sino a identificar con mayor detalle y sustento a esa o esas fuerzas que están ejecutando las muertes. Se está generando la idea que el plan de seguridad del mandatario no funciona o, peor aún, que no tiene plan; prueba de ello son los cambios constantes de ministros de gobernación, lo segundo, la delincuencia no le dio tregua al gobierno para avanzar en su estrategia de seguridad y estas acciones del crimen son solamente una demostración de fuerza; tercero, hay en la forma que ocurrieron los asesinatos evidencias claras de que se trata de un mensaje muy claro al nuevo gobierno, a las fuerzas de seguridad; y el mandatario podría no estar exagerando cuando ve en los ataques un complot para desestabilizarlo.

El mandatario responsabilizó al crimen organizado, específicamente al contrabando y mafias, de estar detrás de los actos violentos cometidos recientemente contra pilotos del transporte urbano y extraurbano, además el mandatario espera más hechos similares en los próximos días, pero aseguró estar preparado, y descartó la participación de miembros de la policía nacional civil en las ofensivas. Reiteró que lo acontecido corresponde a un intento de desestabilizar al Estado. Como primera medida, se inicia el plan parada segura que consistente en la reducción y reordenamiento y vigilancia de paradas de las unidades del transporte urbano.

El ministro de gobernación Carlos Menocal, realizó un recorrido para supervisar cómo opera el sistema de cámaras instaladas en las paradas la ruta del transurbano, las cuales tienen como propósito evitar los asaltos y extorsiones. Al finalizar la actividad, dio a conocer que el sistema está listo para atender posibles eventualidades. El funcionario explicó que en el monitoreo

participarán 175 oficiales que estarán pendientes de las 490 cámaras que se ubican en las 295 paradas de buses del eje sur de transurbano.

La logística consiste en que las personas que sean víctimas de algún hecho violento en las estaciones, podrán oprimir un botón que alertará a los centros de mando donde se monitorean las cámaras. Luego se alertará a los agentes de la policía nacional civil, quienes se mantendrán en las cercanías de las paradas.

4.7. Junta local de seguridad

Juntas Locales de Seguridad es abrir un espectro sumamente amplio y complejo de definiciones, instituciones y formas de organización ciudadana además de una amplia variedad de acciones que van desde la simple organización comunal y vecinal hasta acciones vigilantistas, violentas e ilegales. Por un lado están quienes defienden el modelo argumentando que el problema radica en la falta de institucionalización de éste, en los controles, en la falta de cultura de prevención y en la debilidad de la policía nacional civil. Aquí se ubican organismos internacionales y algunas organizaciones de la sociedad civil que esperan que el Estado asuma en el corto plazo una serie de acciones que suponen la existencia de bases institucionales históricamente inexistentes. También están las diversas instituciones públicas que promueven la participación ciudadana con fines de seguridad tales como la policía nacional civil, el vice ministerio de apoyo comunitario y las municipalidades.

Los ciudadanos que legítimamente han buscado encontrar medios de protección ante una real o percibida inseguridad y ante un Estado que se ausenta de sus funciones básicas. Ya sea promovidas por instituciones públicas o bien organizadas espontáneamente, los comités, juntas,

asociaciones o comisiones de seguridad han proliferado como una respuesta ante la necesidad de generar protección. La forma de accionar de estas organizaciones varía en relación a un gran número de variables, entre ellas el nivel de criminalidad, la cultura y tradiciones organizativas, la historia de la región, mayores o menores niveles de confianza interpersonal.

El papel activo o inactivo del Estado es central en la posibilidad de que sus acciones se mantengan dentro de lo legal o bien se radicalicen. Pese a sus diferencias, estas organizaciones persiguen un fin común que es la generación de protección ante un conjunto determinado de amenazas. La forma en que dichas amenazas se define es ambigua y conlleva el riesgo de implementar acciones que van desde patrullajes con armas de fuego y rostros cubiertos, cierre de calles y accesos, sistemas de alarma, cateos, extorsiones, ejecuciones extrajudiciales, amenazas, abusos de poder, linchamientos

El modelo de policía comunitaria ha sido ampliamente defendido por organismos internacionales y organizaciones nacionales e internacionales de la sociedad civil. Asimismo, ha sido un modelo apropiado por instituciones policiales en proceso de reforma en sociedades en transición. El policía comunitario, surgió en Inglaterra y Estados Unidos, en contextos y épocas muy particulares. Luego fue trasladado a sociedades en transición con instituciones policiales en proceso de reforma especialmente en Chile, Ecuador y Centroamérica así como en otras regiones del mundo.

En 1999, a solo tres años de haber iniciado una infructuosa reforma policial, se giró una orden general para crear en todo el territorio nacional juntas locales de seguridad. No se definió con claridad qué eran ni qué exactamente debían hacer, mucho menos, quien debería fiscalizar su trabajo. Los asesores internacionales insistían en que las juntas debían ser parte de un nuevo

modelo de prevención de la criminalidad y la violencia. Paralelamente surgió un grupo de organizaciones de la sociedad civil especializadas en el tema que defendían el modelo e insistían en la debilidad de la policía para implementarlo.

No obstante, también se creó un conjunto de celos institucionales con la policía y la sociedad civil lo que terminó con el distanciamiento del vice ministerio y, por consiguiente, con un aumento de la confusión institucional relativa a las juntas. Paralelamente, las municipalidades y en especial la de la ciudad de Guatemala, integró el modelo de las juntas a su propio organigrama institucional y llevó así por su lado el tema de la participación comunitaria con lo que agregó un nivel más a la confusión institucional. Al final, las instituciones organizaron Juntas o como les llamaran y luego las dejaron funcionar autónomamente, eso sí, legitimadas para implementar lo que mejor entendieran como prevención de la criminalidad.

Rápidamente empezaron a aparecer los casos de excesos, por ejemplo, en Bárcenas, San Juan Sacatepéquez, Palín, Quiché, San Marcos y algunas colonias del área metropolitana, entre otros muchos casos. Hasta hoy se desconocen cuántas juntas o sus derivados hay, dónde están y no digamos quiénes son.

La policía nacional civil hace un gran esfuerzo por recuperar datos, pero es un equipo limitado y sumamente aislado del resto de la institución policial. Además, poco ha sido el avance en mejorar los lazos colaborativos entre el vice ministerio de apoyo comunitario, las municipalidades y algunas organizaciones de la sociedad civil que apoyan algunos proyectos. De hecho, el vice ministerio ha tenido largas temporadas sin dirección y las unidades encargadas de la participación comunitaria al interior de la policía nacional civil han cambiado múltiples veces de estatus institucional y con ello, de recursos.



Entendamos por un momento la autodefensa como una función social que se orienta al sostenimiento de un particular orden social ante un conjunto de amenazas. En esta función un grupo de actores es designado o auto-designado como representante de la comunidad o grupo social para implementar un conjunto de acciones tendientes a reducir el riesgo y las vulnerabilidades dada la inexistencia o ineficacia de los actores el Estado supuestamente responsables de proveer dicha protección.

En su inicio esta función se implementa por delegación oficial o bien por imposición, pero es reproducida por los aparentes beneficios que produce, esto es, un sentimiento o situación real de protección.

Finalmente, su reproducción depende de la naturaleza histórica de las amenazas, es decir, del hecho de que éstas cambian y de que siempre, por definición, habrá algo de que proteger el estatus quo y el orden social. En este sentido, la motivación política o ideológica que impulsa la organización queda en un segundo plano ante el hecho de que, al margen de sus diferencias, todas reproducen por igual la autodefensa como función social.

Se perseguía a aquellos definidos como una amenaza al orden social tales como consumidores de alcohol, prostitutas, infieles, acusados de brujería, peleadores callejeros, enemigos personales, opositores, personas extrañas a la comunidad y por supuesto, todo tipo de supuestos criminales y delincuentes. La amenaza era variada, por un lado, la insurgencia y por otro los militares, en la mayoría de los casos, ambos; con el paso del tiempo la lucha contra la criminalidad pasó a formar parte de sus tareas. La función de autodefensa se extendió más allá del ámbito rural y llegó a abarcar grandes zonas urbanas e incluso establecimientos públicos las

patrullas escolares fueron originalmente formadas para control del tránsito pero luego fueron rebautizadas como patrullas escolares de seguridad para la disciplina y control al interior de los establecimientos educativos.

Fue en ese contexto que llegaron las juntas locales de seguridad en 1999. Hubo en algunas comunidades incluso resistencia a organizarlas debido a la sombra de las recientes PAC. No obstante, dicha resistencia duro poco incluso en aquellas zonas donde las PAC cometieron la mayor cantidad de violaciones a los derechos humanos.

“Con el reconocimiento que el efectivo ejercicio de la seguridad pública ciudadana requiere el fortalecimiento de la relación policía sociedad, la policía nacional civil de Guatemala, en el año de 1999, a través de la orden general 11-99, emanada de la dirección general de la policía nacional civil, creo la junta local de seguridad, cuya misión es proporcionar apoyo, formación y acercamiento entre la policía nacional civil y los habitantes de la república, con el objetivo general de brindar seguridad ciudadana, esto para el desarrollo de programas encaminados a la prevención del delito”.²¹

Seguridad pública ciudadana, es la dinámica resultante de la participación e involucramiento democrático de los distintos actores y sectores sociales en la formulación y desarrollo de políticas y programas preventivos encaminados a la disminución del delito en sus respectivas comunidades.

Reducción de asaltos a peatones, en la época de cosecha, especialmente de café, secuestros

²¹ Argueta Otto, historiador de la Universidad San Carlos de Guatemala, Maestría en Ciencias Sociales de la Flacso Guatemala 2007.

rápidos, así como evitar que los jóvenes se unan a la maras son parte de los aportes hechos por esta instancia, que involucra a la comunidad en la seguridad.

Las juntas locales de seguridad aportan a la policía nacional civil, información confidencial que ayuda a prevenir y a reforzar la seguridad ciudadana, además de fiscalizar la labor de los agentes asignados en sus comunidades.

➤ **Factores internos**

Débil liderazgo e inexperiencia para organizar, convocar y dirigir procesos de participación ciudadana. Esta actitud reflejada en algunos de los mandos medios responsables de la administración, control y supervisión del personal policial en las demarcaciones municipales, aunado con su desconocimiento teórico sobre seguridad pública ciudadana, en su más amplio sentido, ha incidido de forma crucial en la conformación, desarrollo y eficaz funcionamiento de las juntas locales de seguridad.

➤ **Factores externos**

Desconfianza en la institución policial. Por el pasado represivo de las fuerzas de seguridad del Estado, entiéndase policía y ejército, la población, principalmente de regiones con mayor población indígena, mayormente afectada durante el conflicto armado interno, aún tiene temor de participar en espacios promovidos por la policía.

Esta percepción social se agrava cuando, en una concepción muy llana, la fuerza policial sigue siendo considerada por la ciudadanía, como un mero instrumento de represión social, debido a

su constante intervención en pro del restablecimiento del orden público y resguardo de la propiedad privada, verbigracia, el cumplimiento de órdenes judiciales de desalojo de fincas o terrenos invadidos por grupos de campesinos.

➤ Incidencia

Son varios los resultados obtenidos del buen ejercicio de las juntas locales de seguridad, entre ellas pueden mencionarse:

- Mejor participación ciudadana
- Efectivo desarrollo de programas para la prevención del delito
- Disminución de la criminalidad y violencia
- Fortalecimiento de la relación policía sociedad
- Mejor fiscalización ciudadana
- Participación ciudadana es el proceso por medio del cual una comunidad organizada, con fines económicos, sociales o culturales, participa en la planificación, ejecución y control integral de las gestiones del gobierno nacional, departamental, municipal para facilitar el proceso de descentralización. Decreto 14-2002, general de descentralización. Guatemala.
- Seguridad pública ciudadana es la dinámica resultante de la participación e involucramiento democrático de los distintos actores y sectores sociales en la formulación y desarrollo de políticas y programas preventivos encaminados a la disminución del delito en sus respectivas comunidades.
- El Artículo uno de la orden general 11-97, define a la junta local de seguridad como la agrupación de un conglomerado de vecinos de una población en que existe policía

nacional civil con el objeto de prestar su colaboración para mejorar la seguridad ciudadana.

4.8. Política de seguridad

Nuestra política de seguridad preocupa a las mafias y al crimen organizado. Esto ha provocado una reacción violenta, a transportistas y ha motivado a estudiar un plan que permita la seguridad del servicio.

Han sido acciones planificadas, realizadas por profesionales del crimen, que las primeras investigaciones han permitido establecer que los asesinos se desplazan en vehículos de modelos modernos y de gran cilindrada, característicos de los ataques de estas mafias.

4.9. El incumplimiento de estrategias de seguridad por parte del Estado en el transporte urbano colectivo en Guatemala.

Guatemala sigue sin recibir la famosa estrategia de seguridad pública ofrecida por el actual presidente de la república, por cuanto aquel plan nunca apareció en este escenario dominado por la violencia e inseguridad, solo queda como consuelo, la suposición irónica y catártica, de que ese planteamiento es tan secreto que por eso no ha sido empleado para proteger a la población.

Son tan precarios los recursos y la creatividad del gabinete de seguridad en el manejo de esta crisis, que aparte de no aportar ni una acción efectiva para tener la abyecta ola de asesinatos, carece de opciones para frenar la descomposición policial, una de las razones del fracaso en el

combate delictivo y de mandos que sean honorables y confiables para desempeñar las distintas jefaturas de la policía nacional civil.

Es creciente el convencimiento público de que la policía nacional civil ya colapso y que al haberse agotado su viabilidad como organismo de seguridad, al Estado solo le queda la opción de sustituirla por una entidad con personal distinto al actual, que esta profundizada por desmotivación, ignorancia, corrupción y sobre todo por el crimen organizado.

El grupo de apoyo mutuo, observa como se ha manifestado un recrudecimiento de la ola de violencia. Llama la atención el fracaso del plan caracol, implementado por el ministerio de gobernación y de la policía nacional civil. Se han desarrollado protestas por parte de los choferes del transporte urbano y paralizaciones a la prestación de este servicio, debido a que los miembros de las pandillas juveniles, no sólo les cobran un impuesto de circulación, sino que también asesinan con absoluta impunidad a los miembros de este gremio.

La situación puede tener efectos que pueden influir en la conflictividad social, debido a que los representantes del gremio de transporte urbano han amenazado con realizar un paro general en la ciudad capital, como el único mecanismo para garantizar que las fuerzas de seguridad del Estado guatemalteco, les proporcionen la seguridad necesaria para garantizar la prestación del servicio.

El incremento del patrullaje de la policía nacional civil y las continuas revisiones a los pasajeros, para establecer si cargan armas con las cuales pudieran ejecutar acciones contra los pilotos, demuestra la insuficiencia técnica del plan caracol. La inteligencia civil, debería contar con la información sobre la forma de operar de las pandillas juveniles, sobre sus

miembros y las acciones cometidas o a cometer con el fin de prevenir y no de castigar. En función a lo anterior, deberían contar con una estrategia que garantice la captura de los principales cabecillas de estos movimientos.

En ese sentido más que difundir información publicitaria sobre las acciones de requisa que se realizan a la ciudadanía que utiliza este medio de transporte, las autoridades del ministerio de gobernación y de la policía nacional civil, deberían capturar y procesar a los responsables de esa ola de violencia.

En el informe sobre la situación de los derechos humanos en Guatemala, el grupo de apoyo mutuo advierte que si bien es cierto que estas violaciones no están directamente relacionadas con una política de Estado, si existe responsabilidad de parte del gobierno de Guatemala, al no contar con políticas públicas que garanticen la seguridad de la ciudadanía honrada del país.

Por lo anteriormente expuesto se exige la puesta en marcha de planes de seguridad serios, para enfrentar la delincuencia, antes de que un paro general del transporte genere una situación de ingobernabilidad que ponga en peligro la estabilidad de Guatemala. La crisis del transporte urbano obliga a las autoridades a buscar soluciones drásticas y radicales, el gobierno debe poner fin a décadas de subsidio que no se traduce en mejoras al servicio y en beneficios al usuario, es hora de crear un nuevo modelo de transporte.

4.10. La problemática del sistema de transporte urbano colectivo en Guatemala

El sector movilidad urbana muestra severas deficiencias que impactan negativamente a la

región del área metropolitana de Guatemala. El sistema de transporte colectivo es parte integral de estas deficiencias, que muchas veces se dan a notar por los altos niveles de congestión o la alta inseguridad vial.

La problemática del sector, según el plan de movilidad urbana para el año 2020, es la siguiente: ineficiencia, inseguridad y diferencias en el sistema de transporte del área metropolitana de Guatemala causan altos índices de congestión y accidentalidad, así como inequidades sociales que, finalmente, se traducen en una baja competitividad económica, una degradación del medio ambiente y un alto costo social para la región.

Las deficiencias identificadas muchas veces son consecuencia de un problema y a la vez causa de otro problema, por lo que no pueden verse aisladamente, sino deben comprenderse como un sistema de deficiencias interrelacionadas. Los problemas claves y en común de los distintos documentos pueden resumirse en los siguientes puntos:

- Operación deficitaria, muchas veces relacionada a las fugas no contabilizadas
- Tarifas politizadas y no relacionadas a los costos reales de operación
- Reducida capacidad económica de empresarios y autoridades para invertir en el sistema
- Inseguridad vial y ciudadana para los usuarios del transporte colectivo
- Tarifas no integradas entre los distintos prestadores del servicio
- Organización y administración empresarial inadecuada e ineficiente
- Flota de buses antigua, en mal estado, de baja capacidad e inaccesibles para las personas con discapacidad
- Altos costos de operación; no se utilizan las ventajas de economías de escala

- Servicio y frecuencias irregulares, particularmente de noche
- Bajas velocidades de operación que implican tiempos de viajes excesivamente largos
- Servicios no diferenciados entre buses urbanos, extraurbanos cortos (suburbanos) y extraurbanos largos
- Competencia por el pasaje entre unidades de transporte colectivo
- Altos niveles de contaminación del aire y de ruido
- Infraestructura inadecuada que promueva la accesibilidad universal o diferenciada para todos.

“En la región metropolitana existe una fuerte centralización de problemas de movilidad, que contrasta enormemente con las condiciones en el interior del país: De todos los vehículos registrados, el 62 por ciento está registrado en el departamento de Guatemala, y durante los últimos años el parque automotor ha sufrido aumentos anuales de cinco punto seis por ciento en promedio.”²²

“No obstante, el sistema de transporte colectivo actual de la Ciudad de Guatemala presenta varias deficiencias internas, que han sido identificadas por varias fuentes”.²³

Buscan el sistema de transporte ideal para el futuro. Cuando la circulación de vehículos sobrepasa la capacidad de la red vial en la ciudad, el caos se apodera de las calles y avenidas, lo cual provoca serios problemas de contaminación en el medio ambiente, ineficiencia en los sistemas productivos y enfermedades en las personas. Todo apunta a que ha llegado el

²²<http://www.sat.gob.gt/estadisticas/prueba/Parque%20vehicular%20por%20Departamento.htm> (15 junio 2010)

²³ ceur.usac.edu.gt/pdf/DH/DH_CEUR_06.pdf (15 junio 2010)

momento de planificar la instalación de un sistema de transporte colectivo que sea efectivo en el presente e ideal para el futuro.

En los últimos años, el volumen del tránsito vehicular de la ciudad capital se incrementó de la mano con la densidad poblacional y la urbanización, complicando cada vez más la locomoción de los ciudadanos.

En otras metrópolis, el aumento en la demanda de transporte se resolvió con la instalación de sistemas de movilización colectiva, que hicieron innecesaria la compra masiva de automóviles, mientras que en Guatemala prevaleció el uso de autobuses, que aún se encuentra vigente.

El tener buses ineficientes, desde hace varios años, obligó a una parte de la población a comprar carros, mientras que la mayoría tuvo que adaptarse a ese sistema, que a final de cuentas no resuelve de forma efectiva el problema de la movilización. La reciente instalación del transmetro, por la municipalidad de Guatemala, fue un paso importante en el proceso de modernización del transporte, que solucionó diversas dificultades para los capitalinos.

Este año debe iniciar la búsqueda del sistema de transporte ideal, que permita la configuración de dos o más sistemas de movilización factibles para la población de los próximos 50 años. Es necesario implementar un diseño futurista y audaz para reforzar el sistema de transporte urbano en el país.

En el corto plazo, se espera la renovación de 3150 buses y la implementación del sistema de cobro prepago en estos, como resultado de un convenio suscrito entre un grupo de empresarios



del transporte y el gobierno.

No se puede pensar que exista un plan para el corto plazo y otro totalmente distinto para los próximos 50 años. Cuando se habla de planificar para el futuro, hay que estar conscientes de que las cosas tienen que avanzar según una estrategia interinstitucional.

Este es el momento en el que la población, el sector privado y las autoridades locales y del gobierno tienen que pensar el sistema de transporte que van a heredar a las futuras generaciones.

El análisis de un nuevo sistema de transporte también se debería considerar distintos aspectos importantes, relacionados con el entorno y crecimiento demográfico de la población capitalina, así como la situación de los alrededores, que se convierten en pequeñas poblaciones dormitorio mientras que la ciudad se consolida como un centro de productividad.

La visión de ciudad establecida en el plan Guatemala 2020 es el de un desarrollo sostenible tanto desde el punto de vista ambiental, como económico y social para lograr obtener una mejor calidad de vida para todos los habitantes del municipio.

1. En este sentido, el sector movilidad urbana es de vital importancia, pues es el que asegura una movilidad de personas eficiente, segura y equitativa, haciendo accesibles las oportunidades de trabajo, vivienda, educación, salud y esparcimiento a los habitantes de la región. Y el transporte colectivo urbano es esencial para la movilidad urbana, tomando en cuenta que alrededor de dos terceras partes de los viajes realizados.

2. Es por esto que el transporte colectivo es un componente integral para lograr los objetivos específicos trazados por el plan de movilidad urbana para reducir el congestionamiento, los accidentes y la inequidad modal, siendo éstos:
 - a. Reducir los altos costos de operación de vehículos
 - b. Reducir el tiempo de viaje promedio de los habitantes
 - c. Reducir el consumo innecesario de energía
 - d. Reducir los altos niveles de contaminación del aire y por ruido
 - e. Reducir el nivel de estrés de los usuarios de la vía pública
 - f. Reducir la destrucción por vehículos e infraestructura del entorno urbano
 - g. Reducir las pérdidas de vida por accidentes de tránsito
 - h. Reducir los costos médicos de accidentes de tránsito, así como los costos de oportunidad perdidos
 - i. Reducir las pérdidas materiales por accidentes de tránsito
 - j. Reducir las marcadas diferencias de calidad de servicio de modos de transporte utilizados
 - k. Reducir la inaccesibilidad a los servicios de transporte colectivo
3. Estos objetivos, a su vez, reflejan el desarrollo sostenible indicado con anterioridad: en su conjunto más no necesariamente de manera individual ellos apuntan hacia una ciudad socialmente justa, ambientalmente responsable y económicamente competitiva.
4. Los problemas que se han dado con el sistema actual durante las últimas tres décadas se deben a que se trata de resolver un conflicto puntual sólo desde uno de éstos ángulos.
5. Por tanto, a lo que debe invariablemente dirigirse una propuesta de solución de fondo es a un sistema de transporte colectivo que logre efectivamente cumplir con la mayoría de estos objetivos. En este sentido, varias fuentes coinciden en tres condiciones generales para

poder lograr un cambio perceptible: debe ser un sistema de transporte masivo de alta capacidad, debe ser un sistema jerarquizado de rutas, y debe ser un sistema integrado tarifariamente, con el cobro del pasaje desligado del piloto.

6. Cuál es la tecnología y administración de transporte más adecuada, sabiendo que deben considerarse estos tres aspectos. Es claro que un sistema de buses como el actual no puede tomarse en cuenta, pues no es para transportar masivamente personas, ni es jerarquizado y el cobro es a través del piloto, además de no ser accesible para las personas con discapacidad.
7. Usualmente, cuando se piensa en un sistema de transporte colectivo masivo, jerarquizado y con integración tarifaria, se visualiza un sistema de metro, de ferrocarril liviano, o, al menos, de tranvía de alta capacidad. El problema con este tipo de tecnologías es el elevado costo de su infraestructura, los altos costos de operación, y los extendidos tiempos de construcción.
8. Para la ciudad de Guatemala, todos los estudios de factibilidad financiera han determinado que, dada las condiciones socioeconómicas de la población y la demanda existente de transporte colectivo en la ciudad, al menos hasta el año 2010 no es factible la introducción de un sistema de metro o de tren liviano porque han surgido diferentes tipos de criterios de implementar estas acciones.
9. Debido a que lo más caro de un sistema sobre rieles es la infraestructura física y el material rodante (vagones), no hay que desestimar la utilización de buses para la reestructuración del sistema. Es importante hacer notar que la utilización per se de buses no es la inadecuada. Los problemas de congestionamiento, pelea de pasaje, contaminación ambiental y otros apuntados con anterioridad no se dan por la utilización de unidades de tipo bus, sino que por la organización administrativa y el uso que los operadores dan a la vía

pública.

10. La utilización de buses para crear un sistema de transporte colectivo masivo, jerarquizado e integrado tarifariamente ha sido ampliamente demostrado alrededor del mundo. De hecho el sistema de 'bus rápido' (o transporte masivo, por sus siglas en inglés) se origina en América Latina en los años 70 como una opción viable económicamente a los sistemas sobre rieles. En la actualidad existen sistemas de transporte masivo implementados en más de 42 ciudades en los cinco continentes.
11. El éxito de los sistemas de transporte masivo, particularmente a partir de los años 90, ha sido debido a que (a) manejan volúmenes de pasajeros altos, comparables a otros sistemas de transporte colectivo masivos, (b) los costos de implementación y de operación son sustancialmente más bajos que para sistemas sobre rieles, y (c) los tiempos de implementación son también mucho más cortos.
12. "No obstante todas las ventajas expuestas para un sistema de transporte masivo, es importante hacer notar que existen ciertos componentes imprescindibles para que la implementación de un sistema de este tipo sea un éxito. Si uno de ellos hace falta, es altamente probable que su implementación sea un fracaso. Los diez componentes esenciales son:"²⁴
 - * **Vías exclusivas separadas del resto del tránsito.** Mucho del tiempo perdido en los recorridos de los buses actuales se debe a que se encuentran supeditados a las condiciones del resto del tránsito. Al dejarle al transporte colectivo su propia vía para uso exclusivo con una cantidad de cruces transversales mínima, los tiempos perdidos se reducen sustancialmente.

²⁴ Wright, Lloyd. Bus rapid transit pág. 1

- **Buses modernos de alta capacidad.** Debido a que el sistema tiene que ser masivo, es decir poder transportar a altos volúmenes de pasajeros, es necesario contar con unidades de alta capacidad. En sistemas de transporte masivo alrededor del mundo se utilizan, de acuerdo a las necesidades específicas del lugar, buses articulados (165 pasajeros), buses bi-articulados (220 pasajeros) y hasta buses tri-articulados (280 pasajeros), con acceso a nivel, es decir, sin escaleras.
- **Concesión a un solo operador.** La razón de dar la exclusividad a una empresa para operar las unidades que circulan en la vía exclusiva es eliminar la competencia entre buses que causa mucho del desorden vial. Esto también incluye la restricción de que no haya ningún otro bus circulando sobre la misma arteria que la de la vía exclusiva, aunque no se excluye que éstos circulen en calles aledañas.
- **Restricción de ingreso de buses extraurbanos a ciudad.** Más allá de evitar la competencia entre los buses urbanos y extraurbanos (correspondiente al punto anterior), los buses extraurbanos no deben seguir entrando a la ciudad para evitar los problemas causados por este tipo de transporte en sus terminales formales o informales en la parte céntrica de la urbe. Además, implica una reducción en los costos de operación de las rutas extraurbanas, pues el costo por kilómetro recorrido es mucho mayor en área urbana que en área rural.
- **Estaciones de transferencia.** El hecho que no puedan existir otras rutas circulando junto a la troncal que usa la vía exclusiva, hace necesario terminales de transferencia en los puntos de la periferia en los que ya no es eficiente continuar con un sistema masivo. Los trasbordos en estos puntos son desde/hacia buses extraurbanos y alimentadores urbanos, y también se puede proveer facilidades para el intercambio intermodal.
- **Mantenimiento constante.** Como parte de los costos de operación, es esencial tener

un programa de mantenimiento constante para unidades, paradas y terminales de trasbordo.

- **Centro de control.** Tener centralizado el control de la operación tiene varios objetivos: obtener información en tiempo real sobre los movimientos de personas y buses en las paradas, poder asignar el número adecuado de unidades de acuerdo a las necesidades del momento, coordinar con eficiencia el movimiento de pilotos y responder a cualquier problema o emergencia que surja a lo largo del recorrido en el menor tiempo posible.
- **Recaudo centralizado.** El principal beneficio de eliminar el cobro de tarifa por parte del piloto es que desaparece la necesidad de pelear el pasaje con otras unidades, pues no existe ya un incentivo económico. Pero el recaudo centralizado también permite realizar compensaciones al final del día a todos los operadores.
- **Sistema de prepago.** El recaudo centralizado funciona mucho mejor si va de la mano con un sistema de prepago, donde el usuario no paga en efectivo al ingresar a la parada, sino que tiene una tarjeta inteligente donde compra tiempo o una cantidad de dinero a utilizar en el sistema.
- **Paradas elevadas de acceso controlado.** Al ubicar el sistema prepago antes de ingresar a la parada, se crea un sistema de transporte cerrado, donde todo usuario que esté adentro de los molinetes puede utilizar y trasbordar a las rutas que desee sin que se tenga que volver a pagar. El tener las paradas elevadas al nivel del piso del bus facilita el abordaje / la salida del bus y garantiza que el bus sólo pare en los lugares asignados. Ambas cosas hacen posible proveer seguridad ciudadana al sistema a un costo aceptable, además de ser accesibles para todas las personas.

13. Adicionalmente a estos 10 componentes, existen otros 8 que usualmente se utilizan en la

implementación de sistemas tipo transporte masivo, pero que no son esenciales para su funcionamiento, estos son:

- Sistemas de localización de unidades, por ejemplo a través de gps
- Sistemas de información al usuario sobre tiempos de viaje y arribo de unidades
- Recuperación del espacio público en áreas aledañas a las paradas del sistema
- Reurbanización a lo largo de la vía exclusiva de buses, sea a través de re densificación o re desarrollo
- Integración con otros modos de transporte en las paradas y en las terminales
- Proyectos de reordenamiento vial para el tránsito impactado por la introducción del sistema de transporte masivo.
- Pasos a desnivel complementarios para evitar interrumpir el paso a los buses y proveer una opción al tránsito transversal

14. Los 10 componentes esenciales del sistema de transporte masivo (y también los ocho componentes complementarios) colaboran en su conjunto para con el cumplimiento de los objetivos de movilidad. De un sistema de transporte masivo se pueden esperar los siguientes resultados:

- i. Reducción de tiempo de viaje: Es posible reducir sustancialmente los tiempos de viaje promedio de los usuarios al aumentar la velocidad de operación a 25 km/h, lo que corresponde a un incremento de más de 150% sobre niveles actuales.
- m. Reducción de costos de operación de vehículos: En comparación con un sistema tradicional de buses, un sistema de transporte masivo puede lograr la reducción de los

costos de operación en hasta un 60%.

- n. Reducción de consumo innecesario de energía: Para mover a 10,000 personas un kilómetro, un bus estándar necesita 50 litros de diesel, mientras que un bus articulado sólo requiere de 35 litros, lo que representa una economía de un 30%.
- o. Reducción de contaminación. De sistemas de transporte urbano colectivo masivo pueden esperarse mejoras en las emisiones entre un 12 y un 46% por unidad, dependiendo el contaminante, y una reducción sonora de hasta un 30%.
- p. Del sistema en su conjunto generaliza, que utiliza menos buses urbanos pero de mayor capacidad exponiéndolo a la población, con motores ecológicos, y todos circulando con menos interrupciones y con paradas más espaciadas, pueden lograrse reducciones de contaminantes de hasta 60-70%.
- q. Reducción de niveles de estrés. Aunque los niveles de estrés no son fácilmente cuantificables, es evidente que los usuarios obtienen una mejor calidad de servicio al utilizar buses nuevos, con abordaje al nivel del piso del bus, paradas de acceso controlado con adecuada seguridad y una certeza sobre el tiempo que ocupan para llegar de un punto a otro. No es por nada que políticos que han implementado con éxito esquemas de transporte masivo se han visto recompensados por altos niveles de popularidad.
- r. Reducción de la destrucción del entorno urbano. El entorno urbano, o la habitabilidad de una ciudad es amenazado por los altos volúmenes y las altas velocidades vehiculares. Un sistema de transporte masivo ocupa sólo un 20% del área requerida para transportar a la misma persona en un vehículo particular.
- s. Reducción de accidentes de tránsito. Luego de la implementación de sistemas de transporte masivo se han logrado obtener reducciones de hasta el 90% de muertos en

accidentes y una cifra similar en el número de percances, debido principalmente a la circulación en vías exclusivas separadas del resto del tránsito.

- t. Reducir las marcadas diferencias de calidad de servicio de modos de transporte utilizados en el AMG. Los niveles de aceptación de sistemas de transporte masivo en América Latina rondan por el 80%, debido principalmente a que los resultados son palpables para los usuarios. La reducción de tiempos de viaje, que fácilmente pueden reducirse en un 35%, contribuye a aminorar la enorme disparidad entre los usuarios del sistema y los que se transportan en vehículos privados. Adicionalmente, un sistema eficiente, limpio y seguro atrae a usuarios que antes no hubieran pensado utilizar transporte colectivo es decir, transporte masivo tiene también el potencial de cambiar la distribución modal.
 - u. Reducir la inaccesibilidad a los servicios de transporte colectivo. Las evidentes bondades de un sistema de transporte masivo propician una conciencia de equidad y dan inicio a concretar la accesibilidad universal o diferenciada para todas las personas a los sistemas de transporte colectivo.
15. Las ventajas de un sistema del transporte masivo son, pues, numerosas y difíciles de lograr con un sistema de transporte colectivo alterno. No obstante, existen varios potenciales riesgos a su implementación, que deben tomarse en cuenta. Los más importantes son los siguientes:
- = Voluntad política. Los expertos catalogan este riesgo como el más grande a superar. Muchas veces la presión de grupos de intereses o la inercia pública que se resiste ante cualquier cambio hace que los políticos no tomen las decisiones más adecuadas. No

obstante, los potenciales réditos de popularidad ante la implementación exitosa de un proyecto de tipo de transporte masivo son muy altos. Es esencial, por tanto, mostrar a funcionarios de alto nivel in situ sistemas de transporte masivo implementados con éxito en países socioeconómicamente similares al propio.

- **Cambios de administración.** El proceso de planificación, diseño, ejecución y operación de un nuevo sistema de BRT puede ponerse en peligro si existen cambios en la administración local, regional o nacional, particularmente si existe un cambio en el partido a cargo. Funcionarios claves pueden cambiar, así como las políticas y prioridades del nuevo equipo. Es importante, pues, haber consensuado ampliamente con todos los sectores de la población el proyecto, para que la misma sociedad civil se lo apropie y lo defienda como un proyecto de ciudad, no de partido político como generalmente sucede.
- **Financiamiento.** Aunque se explica por sí solo, es necesario contar con el financiamiento adecuado para lograr cumplir, al menos, con los 10 condicionantes obligatorios para implementar un sistema de bus rápido. Ahorros mal entendidos pueden dar al traste con las expectativas del público, de los operadores y los actores políticos involucrados.
- **Falta de información sobre sistemas de transporte masivo.** Mucho de la oposición de los actores directos y del público en general a un proyecto de gran envergadura, como lo es un sistema de transporte masivo, nace del desconocimiento sobre el mismo. Es esencial contar con una estrategia de información focalizada para los formadores de opinión y generalizada para la ciudadanía en su conjunto.
- **Capacidad y autoridad institucional.** Muchas veces, no está claro qué institución tiene competencia sobre la regulación y/o la operación de un sistema de transporte masivo. Las atribuciones del ente encargado del sistema deben estar claros y no dejar lagunas ni

permitir traslapes.

- Capacidad técnica. Echar andar un sistema de bus rápido implica mucho más que meter buses en un carril delimitado por bordillos. Es necesario contar con el número adecuado de técnicos especialistas en distintos campos que, en conjunto, logren planificar, diseñar, ejecutar y operar el sistema.
- Limitaciones propias del lugar. La condición propia del lugar donde se localiza cada nueva línea de bus rápido impacta fuertemente sobre su viabilidad económica. Hay que tomar en cuenta la demanda de transporte, la geografía y los obstáculos físicos que hay que superar para planificar una vía para transporte masivo.

Finalmente, la violencia e inseguridad que afecta a los usuarios y trabajadores del sistema de buses, como resultado de planes de estabilización o criminalidad, es un tema primordial. Nos enfrentamos a un proyecto que requiere de un cuidadoso análisis de los escenarios futuros que le esperan a la ciudad de Guatemala.

Vemos un avance por fin en el sistema de transporte urbano, donde todos nos esperamos en pensar que no iban a haber mas ataques armados por contar con un sistema de seguridad organizado, pero ahora nos damos cuenta que podemos contar con autobuses de la mejor tecnología pero si no se combate la delincuencia desde estrategias implementadas por los entes encargados de velar por la integridad de los ciudadanos, estos delincuentes inventaran otras formas para terminar con la vida de estos pobres y angustiados choferes, que día a día tienen que vivir con el miedo de que un delincuente exigirá un pago nuevo de extorsión, por el simple hecho de que nuestra policía nacional este tan mal organizada, educada, pagada, instruida, no hay liderazgo, no hay una visión, mucho menos una misión. Estamos, débiles

hasta que no haya voluntad política ni capacidad por parte de los mismos para combatir la delincuencia. Mientras a seguir escuchando a diario este tipo de noticias, pero arriba pueblo que esto no nos pare en la lucha ni esperanza porque nuestro pueblo salga vencedor.

La salida de los militares a las calles, ante la incapacidad de la policía para controlar la criminalidad, era un clamor de distintos sectores, entre ellos los empresarios y partidos de oposición, que consideran que la presencia del ejército puede disuadir a la delincuencia.

Los militares apoyarán a los efectivos de la policía nacional civil en la vigilancia en las paradas de autobuses de las zonas peligrosas de la capital y barrios además en patrullajes en los sectores más conflictivos, denominados zonas rojas, que es donde viven la mayoría de delincuentes, los patrullajes de las fuerzas combinadas (policía-ejército) estarán coordinados por las diferentes comisarías para dar seguridad a los 1800 autobuses que conforman 43 rutas cortas que dan servicio a 1,5 millones de usuario.

A pesar de que las juntas locales de seguridad tienen más de diez años de haber sido creadas, las mismas han pasado por diversas situaciones que inclusive estuvieron a punto de desactivarlas por completo, es hasta el año 2007, a través del plan fortaleza, la institución policial retoma la implementación y fortalecimiento de las mismas.





CONCLUSIONES

1. La aplicación de nuevas estrategias de seguridad se torna necesaria, cuando la población no posee y no cuenta con la seguridad necesaria para proteger su vida y la de su familia.
2. Constantemente se escucha de crímenes realizados por las denominadas maras, ladrones o extorsionistas, y los agentes de La Policía Nacional Civil no se encuentran para brindar protección a usuarios de transportes públicos urbano.
3. El Ministerio de Gobernación no aplica nuevas estrategias de seguridad en el servicio de transporte público colectivo por esta razón las muertes de pilotos de transporte urbano van aumentando a diario.
4. Es muy importante que el Ministerio de Gobernación por medio de la Policía Nacional Civil cuente con personas que se especialicen en las áreas mas afectadas ya que el problema principal es la planificación y la poca temporalidad en los cargos que a los funcionarios se le han asignado y esto impide la continuidad de las estrategias que empezaron a aplicarse.



5. Las juntas locales no tienen ningún apoyo ya que integrantes de los comités han tomado justicia propia porque no reciben apoyo ni acercamiento entre La Policía Nacional Civil y los habitantes de la República guatemalteca.



RECOMENDACIONES

1. Resulta necesario que se deben implementar las estrategias de gobierno por medio del Ministerio de Gobernación y La Policía Nacional Civil para el sistema de transporte urbano colectivo, ya que hasta el día de hoy han sido insuficientes para garantizar la vida de los usuarios del transporte público colectivo.
2. Es recomendable que La Policía Nacional Civil realice planes a corto mediano y largo plazo, para que exista una efectiva protección de todos los usuarios del transporte público colectivo que en la actualidad con temor abordan los buses urbanos colectivos, ya que la impunidad, inseguridad, y violencia extrema están en aumento.
3. Es importante que el Congreso de la República de Guatemala apruebe el proyecto de ley que existe para que el Organismo Ejecutivo que es el encargado y tenga las herramientas necesarias y las pueda aplicar para beneficio de toda la ciudadanía.
4. Los agentes de La Policía Nacional Civil, deben actualizarse constantemente y recibir capacitaciones en los problemas mas relevantes para que sea efectivo el trabajo que desempeñan en la calle con la población afectada.
5. Es importante que La Policía Nacional Civil refuerce las juntas locales de seguridad que existen a nivel nacional ya que en varios municipios de la capital han sido comprobados los beneficios para la seguridad de la población y seria al criterio de la autora la mejor opción.





BIBLIOGRAFÍA

- ACOSTA ROMERO, Miguel. **Compendio de derecho Administrativo parte general segunda ed.;** actualizada Ed. Porrúa México 1998.
- ANDRADE SANCHEZ, Eduardo. **Teoría general del estado ed.** colección textos jurídicos universitarios México, D.F. año 1987.
- ARGUETA, Otto. **historiador de la Universidad San Carlos de Guatemala con Maestría en Ciencias Sociales de la Flacso Guatemala 2007.**
- BAEZ, Guatterio. **El concepto de seguridad,** Buenos Aires 2003.
- CASTILLO GONZALEZ, Jorge Mario. **Derecho procesal administrativo 2000.**
- ESTEVAN, Antonio. **Una primera aproximación a las cuentas del transporte en España, a la luz de la economía ecológica, Ciudad y territorio: Estudios territoriales, n° 100-101, pp. 313-333. Existe una reedición en Archipiélago: Cuadernos de crítica de la cultura, n° 21, pp. 91-114 (1995).**
- FERNANDEZ, Ramón. (2000) **Transporte versus sostenibilidad boletín 28 enero 2005**
- FRAGA, Gabino. **Derecho administrativo Ed. Porrúa 1977 494 págs.**
- GALLO, Antonio. **Introducción a los valores. Tesis Universidad Rafael Landívar 2007.**
- HELLER, Hermann. **Libro: Teoría Fundamental del Estado (Universidad de Navarra, pamplona, 1990) Supuestos históricos del Estado actual", Pag. 142.**
- Supuestos históricos del Estado actual.**
- INSTITUTO DE INVESTIGACION Y ANALISIS DE LOS PROBLEMAS NACIONALES DE LA UNIVERSIDAD SAN CARLOS DE GUATEMALA. **Aplicación de la ley de comisiones de postulación.**
- MAQUIAVELO, Nicolás. **El príncipe ed.;** original, Florencia 1513, Ed. Electrónica año 2004.



Ministerio de la Defensa Nacional de la República de Guatemala. **Libro Defensa Nacional de la República de Guatemala** tercera parte.

OVALLES, Eduardo. **Libro crisis de la seguridad** Tusques ed.; 2005.

PORTO SCHETTINO, Mateus. Madrid España febrero 2007. **Transporte público urbano**

RODRIGUEZ, Alejandro. **El problema de la impunidad en Guatemala**, trabajo ganado del concurso de ensayo. Ed. Avancso

SABINE, George. **Historia de la teoría política fondo de cultura económica Estados Unidos de América** 3ª. ed.; 2000.

WRIGHT, LLOYD. (2002). **Bus Rapid Transit: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities**. Eschborn, Alemania: GTZ.

Legislación:

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

Código Civil. Decreto-Ley No. 106, 1964 de Guatemala.

Ley Policía Nacional Civil. Decreto 11-97 del Congreso de la República de Guatemala 1997.

Ley de Tránsito. Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala 1990.

Ley del Marco del Sistema Nacional de Seguridad. Decreto 18-2008 del Congreso de la República de Guatemala 8 de abril de 2008.

Ley del Organismo Ejecutivo. Decreto Número 114-97 del Congreso de la República 1997.

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