

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

**IMPLEMENTAR EL SISTEMA DE PAGO ELECTRÓNICO EN EL TRANSPORTE
EXTRAURBANO, PARA PRESERVAR LAS TARIFAS AUTORIZADAS EN
GUATEMALA**

MYNOR FRANCISCO PÉREZ VALENZUELA

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2016

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

**IMPLEMENTAR EL SISTEMA DE PAGO ELECTRÓNICO EN EL TRANSPORTE
EXTRAURBANO, PARA PRESERVAR LAS TARIFAS AUTORIZADAS 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

MYNOR FRANCISCO PÉREZ VALENZUELA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, noviembre de 2016

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

DECANO:	Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL I:	Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II:	Licda. Rosario Gil Pérez
VOCAL III:	Lic. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br. Jhonathan Josue Mayorga Urrutia
VOCAL V:	Br. Freddy Noé Orellana Orellana
SECRETARIO:	Lic. Fernando Antonio Chacón Urizar

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
ELEXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidenta:	Licda. Mirian Lily Rivera Álvarez
Vocal:	Lic. Albert Klinton White Bernard
Secretario:	Lic. Moises Raúl de León Catalán

Segunda Fase:

Presidente:	Lic. Héctor René Granados Figueroa
Vocal:	Lic. José Dolores Bor Sequen
Secretario:	Lic. Jorge Mario Álvarez Quiroz

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



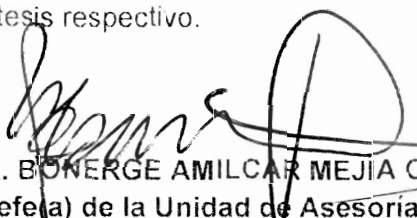
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 12 de marzo de 2015.

Atentamente pase al (a) Profesional, FREDDY ARMANDO VIRVES LOPEZ
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
MYNOR FRANCISCO PÉREZ VALENZUELA, con carné 200615849,
 intitulado IMPLEMENTAR EL SISTEMA DE PAGO ELECTRÓNICO EN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO, PARA
PRESERVAR LAS TARIFAS AUTORIZADAS EN GUATEMALA.

Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título de tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, la conclusión discursiva, y la bibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará que no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime pertinentes.

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


 DR. BONERGE AMILCAR MEJIA ORELLANA
 Jefe (a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción 2010712015

Asesor(a)





Licenciado Freddy Armando Virves López
15 calle 00-007, Interior 41, zona 1, Ciudad
Tel. 30232898

Guatemala, 17 de agosto de 2016

Doctor

William Enrique López Morataya

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala

Doctor López:

Atentamente me dirijo usted para manifestarle que he asistido con carácter de asesor de tesis al estudiante **MYNOR FRANCISCO PÉREZ VALENZUELA**, carné No. **200615849** en la elaboración del trabajo de tesis titulado:

“IMPLEMENTAR EL SISTEMA DE PAGO ELECTRNICO EN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO, PARA PRESERVAR LAS TARIFAS AUTORIZADAS EN GUATEMALA”

Al finalizar la elaboración del mismo, atentamente le informo:

- I. El trabajo de investigación fue enfocado en el área legal, doctrinaria y práctica, lo que permitió proporcionar información concreta y detallada acerca de:
 - a. Aspectos generales de los sistemas o técnicas de la administración pública, el transporte y su normativa con el objeto de centrar al lector en la necesidad de implementar el sistema electrónico en el transporte extraurbano, para preservar las tarifas autorizadas en Guatemala.
 - b. En el trabajo de investigación se utilizó la metodología de la observación y el método deductivo, tomando aspectos generales para llegar a la conclusión específica, lo que ha permitido presentar en este trabajo, el proceso y análisis para la implementación del sistema electrónica en el transporte extraurbano



para preservar las tarifas en Guatemala.

- c. Las consecuencias en la implementación del sistema electrónico en el transporte extraurbano.

- II. Considero que la investigación final cumple con los requisitos establecidos dentro de la metodología de investigaciones modernas, que la misma fue objeto de modificaciones solicitadas, las que dieron como resultado una investigación encaminada a acrecentar el conocimiento de los estudiantes y profesionales del derecho, cuya bibliografía ha sido un aporte importante en virtud que se tomó en consideración dentro de la misma, la problemática actual en relación al transporte extraurbano en Guatemala.

- III. Por lo expuesto, considero en el desarrollo de trabajo de tesis, puso de manifiesto su capacidad de investigación y constituye un gran aporte para los estudiantes de la facultad de Derecho, futuros Notarios y Abogados y en lo general para la sociedad y la comunidad universitaria, en virtud que es abordado en una forma sistemática, de fácil comprensión y didáctica.

- IV. Que no existe parentesco entre el estudiante y el asesor designado para el presente trabajo de investigación.

En consecuencia por las razones expuestas, la seriedad con que fue, abordado el trabajo de tesis y por las conclusiones que aporta el sustentante, estimo que el trabajo en cuestión llena los requisitos que establece el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, por lo cual opino que reúne los meritos suficientes para su aprobación.

Respetuosamente,


**Lic. Freddy Armando
Virves López
Abogado y Notario**

Freddy Armando Virves López

Abogado y Notario

Colegiado 9360



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 07 de octubre de 2016.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante MYNOR FRANCISCO PÉREZ VALENZUELA, titulado IMPLEMENTAR EL SISTEMA DE PAGO ELECTRÓNICO EN EL TRANSPORTE EXTRAURBANO, PARA PRESERVAR LAS TARIFAS AUTORIZADAS EN GUATEMALA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/srrs.










DEDICATORIA

- A DIOS:** Por su misericordia y amor para mi vida, bendito eres Dios; a ti sea la gloria, la honra poder, la grandeza por los siglos de los siglos, amén.
- A MIS PADRES:** Luis Ernesto Pérez Valenzuela y Candelaria Valenzuela Quevedo, quienes han sido mí sustento y fortaleza incondicional, los admiro y gracias por ser mis padres.
- A MIS HERMANOS:** Marlen, Luis, Ottoniel, Ingrid e Yuilian, por su apoyo y amistad, muestras de amor y todos los momentos compartidos. De forma absoluta e indefinida gracias.
- A MIS SOBRINOS Y SOBRINAS:** Keila, Jesúa, Keneth, Isai, Saima, Dereck y Lindin, quienes han sido de gran motivación para mí, y en el hogar, Dios los bendiga y los guarde siempre.
- A MIS CUÑADOS:** Juan Carlos, Isabela y Wendy, por sus consejos y apoyo.
- A LOS PROFESIONALES:** Por los sabios consejos y el apoyo que me han brindado.
- A MIS AMGIOS Y AMIGAS:** Con cariño. Gracias por todo el apoyo.
- A:** La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por la enseñanza brindada a mi vida estudiantil que me permitió adquirir los conocimientos para alcanzar este logro.
- A:** Tricentenario Universidad de San Carlos de Guatemala, por brindarme la oportunidad de alcanzar el cumplimiento de mis metas profesionales.



PRESENTACIÓN

El presente trabajo de tesis se encuentra inmerso específicamente en el derecho administrativo esencialmente la administración pública que constituye una serie de actividad administrativa del estado que necesita ordenarse adecuada y técnicamente. Se trata que a través de la administración pública se busque mejorar las necesidades del país y realizar cambios esencialmente en el transporte extraurbano, el tipo de investigación es cualitativa, reviste la realidad del problema al incrementar el precio del pasaje en el transporte extraurbano, afectando a las personas implicadas en el uso tal servicio colectivo. De acuerdo a la problemática del transporte extraurbano, el periodo en que se realizó la investigación es a partir del año 2013 a 2015.

Es por ello que el objeto de estudio es el Acuerdo Gubernativo 42-94 Reglamento de Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y el sujeto de estudio en la presente investigación es el sistema de pago electrónico en el transporte extraurbano para preservar las tarifas autorizadas en Guatemala.

El aporte académico en el presente trabajo de tesis se puso de manifiesto y con propiedad lo referente a las consecuencias del incumplimiento de dicho Acuerdo Gubernativo señalando sanciones de tipo administrativo y legal para los portadores del servicio colectivo, es de suma importancia para el país la necesidad de realizar cambios y actualizar el transporte extraurbano, a lo que la población a conocido por décadas, llevando una posible solución en las constantes violaciones al momento de recolectar el dinero del transporte colectivo y proponiendo un cambio actualizado al sistema del transporte público.



HIPÓTESIS

El transporte extraurbano sobrepasa las leyes y sobre todo el Acuerdo Gubernativo No. 42 – 94 que describe el Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera; donde se describe cuáles son las tarifas del pasaje a cobrar, las compañías del transporte incrementan la tarifa del pasaje, sin ninguna autorización por la Dirección General de transporte, entidad que verifica el cumplimiento del sistema de tarifas autorizadas



COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS

De acuerdo a las constantes violaciones en el pasaje del transporte extraurbano, es necesario la Reforma al reglamento de Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, a través de Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda del cual depende la Dirección General de Transportes, por cuanto se ha comprobado el constante cobro ilegal de parte de los transportistas extraurbanos, la reforma debe garantizar las necesidades que tiene la población para movilizarse, sobre todo la clase trabajadora que son ellos quienes cada día dan su aportación denominada pasaje impulsando la economía del país, es importante su modernización e implementar el sistema de pago electrónico en el transporte extraurbano, para preservar las tarifas autorizadas en Guatemala.

El método que se implementó en la presente investigación fue el método deductivo, este método nos ayuda a subrayar que el transporte colectivo, su función principal es el traslado de personas y bienes de un lugar a otro pero con el alza del pasaje sin ser autorizados por las autoridades, no solo afecta la economía de la población, sino incrementado la inseguridad y deficiencia del transporte que ha venido en decadencia por lo que ha incrementado la inseguridad en la población.



ÍNDICE

Pág.

Introducción..... i

CAPÍTULO I

1	Sistemas o técnicas de organización de la administración pública.....	1
1.1	Sistema.....	1
1.2	Técnica.....	1
1.3	Definición sistemas de la organización de la administración pública.....	3
1.4	La centralización o concentración administrativa.....	4
1.4.1	Definición centralización o concentración administrativa.....	5
1.4.2	Características.....	5
1.4.3	Elementos.....	6
1.4.4	Ventajas.....	7
1.4.5	Desventajas.....	7
1.5	Desconcentración administrativa.....	8
1.5.1	Definición desconcentración administrativa.....	9
1.5.2	Características.....	9
1.5.3	Ventajas.....	10
1.5.4	Desventajas.....	10
1.6	Descentralización administrativa.....	11
1.6.1	Definición descentralización administrativa.....	12
1.6.2	Características.....	12
1.6.3	Ventajas.....	12
1.6.4	Desventajas.....	13
1.7	Autonomía administrativa.....	14
1.7.1	Clases de autonomía administrativa.....	15

CAPÍTULO II

2	Origen del transporte.....	17
	2.1 Evolución histórica del transporte.....	17
	2.2 El transporte en la edad antigua.....	18
	2.3 El transporte en la edad media.....	20
	2.4 El transporte en la edad moderna.....	24
	2.5 Transporte marítimo.....	28
	2.6 Transporte aéreo.....	29
	2.7 Transporte terrestre.....	30

CAPÍTULO III

3	Dirección general de transportes.....	35
	3.1 Antecedentes.....	35
	3.2 Funciones.....	36
	3.3 Servicio del transporte comercial.....	38
	3.4 Legislación del sector transporte.....	38
	3.4.1 Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, Acuerdo Gubernativo número 42-94.....	39
	3.4.2 Reglamento para la contratación de seguro obligatorio en el trans- porte extraurbano de personas, Acuerdo Gubernativo Número 265-2001.....	39
	3.4.3 Reglamento Interno de la Dirección General de Transportes, Acuerdo Gubernativo número 24-75.....	39
	3.5 Estructura administrativa de la Dirección General de Transporte.....	40
	3.5.1 Dirección.....	40
	3.5.2 Subdirección.....	40
	3.5.3 Oficina de programación.....	41

3.5.4	Oficina de presupuesto y contabilidad.....	42
3.5.5	Secretaria general.....	42
3.5.5.1	Sección de recepción, información y notificación.....	43
3.5.5.2	Sección de archivos.....	43
3.5.5.3	Sección de servicios generales.....	44
3.5.6	Departamento de análisis económico y jurídico.....	44
3.5.7	Departamento de control.....	45
3.5.7.1	Sección de inspección.....	45
3.5.7.2	Sección de vigilancia de infracciones.....	46
3.5.7.3	Sección de expertaje mecánico.....	46
3.5.8	Departamento de coordinación de transporte regional.....	46
3.6	Transporte seguro.....	47
3.7	Recomendaciones para el transportista.....	48
3.8	Recomendaciones para el usuario.....	48

CAPITULO IV

4	La implementación del sistema de pago electrónico en el transporte extraurbano.....	49
4.1	Definición de transporte extraurbano.....	58
4.2	Clasificación de transporte.....	59
4.3	El transporte colectivo en la división de servicio público.....	59
4.4	Sistema de pago electrónico.....	60
4.4.1	Tarjeta electrónica.....	60
4.4.2	Características de la tarjeta.....	60
4.4.3	Forma de pago.....	61
4.4.4	Clases de tarjeta electrónica.....	62
4.4.4.1	Tarjeta para ciudadano.....	62



4.4.4.2	Tarjeta para niños.....	63
4.4.4.3	Tarjeta para adultos.....	63
4.5	Control de tarjeta electrónica.....	63
4.6	Breve análisis del Acuerdo Gubernativo de servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera número 42-94.....	64
4.7	Autoridad encargada del control y supervisión de los porteadores.....	65
4.8	Necesidad de reformar el reglamento de servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera Acuerdo Gubernativo 42-94.....	66
4.9	Centro de control.....	71
4.10	Seguridad.....	71
4.10.1	Señales preventivas.....	73
4.10.2	Señales restrictivas.....	73
4.10.3	Señales informativas.....	74
	CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	75
	BIBLIOGRAFÍA.....	77



INTRODUCCIÓN

El Acuerdo Gubernativo número 42-94 o sea el Reglamento de Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, fue emitido durante el gobierno de Ramiro de León Carpio, con el objeto de regular el servicio público de transporte extraurbano, garantizando la seguridad, impulsar la economía nacional con un sistema ramificado de servicio en el transporte extraurbano con una competencia lícita y leal para las personas confiadas a tal servicio.

El tema principal del presente trabajo, es un análisis sobre el incremento en el alza de pasajes en el transporte extraurbano, y así como la implementación para realizar el pago de forma electrónica en el transporte extraurbano de pasajeros por carretera, fundándose en la hipótesis que las autoridades que regulan el servicio del transporte le interesa obtener más recursos económicos que verificar el cobro de pasajes en el servicio de transporte colectivo, dejando de cumplir con los objetivos de la ley que son, seguridad, eficiencia y protección a las personas bienes e intereses.

En Guatemala el transporte extraurbano es de gran importancia y el objeto general, es que si bien se utiliza a diario necesariamente, lo cierto es que a veces no se tiene exactamente la importancia del transporte en distintos ámbitos de la vida socioeconómica. La economía del transporte surge con la necesidad de trasladar, eficientemente en una sociedad, bienes y personas de sitios de origen a destinos finales.

El presente trabajo se desarrolla en cuatro capítulos, que tratan de cubrir todos los puntos relacionados al pasaje en el transporte extraurbano por carretera, el capítulo uno se refiere a sistemas o técnicas de organización de la administración pública, lo que lleva inmerso la centralización, desconcentración, descentralización y autonomía administrativa; el capítulo dos trata sobre el origen del transporte los diferentes medios de transporte a lo largo de la historia de la humanidad; el capítulo tres trata sobre la Dirección General de Transportes su estructura, legislación que regula los sectores del transporte y funcionamiento en los diversos departamentos; el capítulo cuatro que se



basa en implementar el sistema de pago electrónica en el transporte extraurbano preservando las tarifas autorizadas en Guatemala.

Para fundamentar la tesis utilicé el método analítico-sintético, así como las técnicas a utilizar en la presente investigación las cuales son técnicas de observación y documental, por cuanto interpreté y resumí toda la información recolectada en libros, textos, acuerdos y leyes, así como me base en las teorías existentes, las que estudié y analicé en el transcurso del trabajo que fueron la base de la investigación realizada hasta llegar a la conclusión final. El método inductivo lo utilice para el análisis y síntesis del material recolectado y el método deductivo para la conformación de los capítulos que contiene el trabajo final y que incluye los aportes respectivos.

Concluyo diciendo, que a lo largo de toda la investigación obtuve conocimientos muy valiosos e importantes, que me servirán en el futuro para ser un profesional capaz y preparado. Además espero que con la información recolectada, este trabajo sirva de base para realizar muchos más, ya que traté de enfocarme en el problema del alza de pasaje en el transporte extraurbano que representa un problema social, difícil de resolver para las autoridades que regulan la dirección del transporte colectivo.



CAPÍTULO I

1. Sistemas o técnicas de organización de la administración pública

1.1 Sistema

Según el autor Rogelio Román “Un sistema es un módulo ordenado de elementos que se encuentran interrelacionados y que interactúan entre sí, se utiliza tanto para definir a un conjunto de conceptos como a objetos reales conferidos de una organización, que vincula a la administración como un acto de administrar, organizar o gestionar recursos.”¹ Por lo anteriormente manifestado es de considerar que la administración pública como tal es un ente, que debe funcionar en conjunto y en armonía para poder cumplir el objetivo para el cual ha sido establecida.

1.2 Técnica

Esencialmente son formas o métodos que permiten lograr un resultado, mejorando la programación de actividades, comprende determinados procesos, estilos de gestión y acciones que son necesarias efectuar para transitar de una situación a otra.

La administración pública guatemalteca, se encuentra inmersa dentro una serie de órganos, por los cuales actúa el estado, el poder ejecutivo funciona a nivel nacional de órganos, por ejemplo las gobernaciones departamentales, los municipios con sus órganos tales como el consejo municipal y el alcalde; las regiones, a través de los consejos de desarrollo urbano y rural, los órganos investidos de personalidad jurídica,

¹ <http://rogeroman.definicion.desistema./sistema> (consulta: 3 de septiembre de 2015).



las empresas del Estado, las sociedades anónimas con aporte estatal y privado, la administración pública es de gran importancia en el orden del estado, esto ayuda al crecimiento en la estabilidad estatal del estado, en los últimos años ha sido de gran inestabilidad.

Según algunos autores acerca de los sistemas o técnicas de organización administrativa, les denominan formas de organización administrativa.

El autor Acosta Romero, les denomina formas de organización administrativa: “Formas de organización de la administración pública. Organizar significa ordenar y acomodar sistemáticamente, desde un punto de vista técnico. Un conjunto de elementos para llevar a cabo una actividad, cumplir un fin y obtener un objetivo. La administración pública, como todo elemento del Estado, necesita ordenarse adecuada y técnicamente, es decir organizarse, para realizar su actividad de manera pronta, eficaz y conveniente. Para ello se ha tratado, a través de la evolución de la administración pública, de buscar formas de organización que respondan lo mejor posible a las necesidades del país en un momento determinado”.²

Según el autor José Roberto Dromi: “Se entiende por organización administrativa el estado, entidad abstracta, al igual que toda otra institución jurídica, no está en situaciones de existir y de actuar sino a través de las personas físicas, del factor humano que dinamiza la acción del ente y lo pone en movimiento invistiendo la calidad de órgano. La organización es el fenómeno por el cual las personas físicas asumen una posición dentro

²Teoría general del derecho administrativo, Pág. 46

de las entidades abstractas y le permiten a estas vitalizar y concretar la actuación de la administración.

Estas entidades abstractas adquieren poderes jurídicos a través de la norma positiva, legal o reglamentaria, que proyecta dichas potestades dentro de cierto espacio territorial o ámbito funcional, dotando así al ente de la competencia necesaria para actuar dentro de ciertos límites. La diversidad de órganos con atribuciones y competencias diferentes tiende a garantía para los terceros y una precisa determinación de las responsabilidades".³

La función administrativa comprende:

- a. Las potestades o poderes, de que están dotadas las instituciones administrativas.
- b. El límite territorial o técnico funcional para ejercer la competencia administrativa.
- c. La jerarquía si son órganos centralizados, la descentralización, la autonomía, según guarden los entes públicos, relación de dependencia o independencia dentro del cuadro administrativo integral de la administración. La organización administrativa adopta diversas modalidades, pero que todas ellas pueden reducirse a dos principales: La centralización y descentralización.

1.3 Definición sistema de la organización de la administración pública

El profesor Rafael Godínez Bolaños, en su trabajo sobre los sistemas de la Organización de la Administración Pública, nos dice: " Los Sistemas de Organización de

³Instituciones de derecho administrativo, Pág. 427



la Administración Pública, son las formas o el modo de ordenar o de estructurar las partes que integran el Organismo Ejecutivo y las entidades públicas de la Administración Estatal, con la finalidad de lograr la unidad de acción, dirección y ejecución, evitar la duplicidad de los esfuerzos y alcanzar económicamente, los fines y cumplir las obligaciones del Estado, señalados en la Constitución Política de la República de Guatemala.

El Organismo Ejecutivo y demás entidades públicas se pueda formalizar un orden en su estructura, en la teoría del derecho administrativo se ubican tres sistemas o técnicas de organización de la actividad administrativa del Estado o sistemas o técnicas de organización administrativa. Estos reciben las denominaciones de: centralización o concentración, desconcentración y descentralización administrativa.”⁴

1.4 La centralización o concentración administrativa

Según el autor José Roberto Dromi: “La centralización administrativa o administración directa que tiene lugar cuando el conjunto de competencias administrativas se concentran en uno o más órganos superiores de la Administración que reúne las facultades de decisión. Presupone un proceso de unificación, de coerción, de elementos que se concentran en torno a uno órgano central que absorbe a los órganos locales.”⁵

En Guatemala, la administración pública, es eminentemente centralizada, con un mínimo de descentralización, significa que la administración pública se encuentra dentro de una

⁴Los sistemas de organización de la administración pública. Pág.1

⁵ Op. Cit. Pág. 432



escala jerárquica rígida y las decisiones y políticas generales, depende del órgano superior, que es el presidente de la República, hacia abajo, vicepresidente de la República, ministros y viceministros de Estado, direcciones generales, y gran influencia de entidades descentralizadas que se encuentran dentro de la política y lineamientos de su función especializada, esto enmarca dentro de la línea que sigue el estado.

1.4.1 Definición centralización o concentración administrativa

La centralización o concentración administrativa, es una forma de organización administrativa que tiene su función principal en la jerarquía, en donde se encuentra concentrado todo el poder de mando y decisión como órgano, en donde los demás órganos administrativos van a depender del órgano central como superior de la administración. Ese enlace de órganos y sus titulares con el jefe de gobierno sigue una escala, ello permite una línea decisoria unificada, y en eso radica la primordial ventaja de esta forma de organización administrativa; es por esa vía que la voluntad del órgano superior se impulsa hasta llegar al que la ha de externar o ejecutar.

1.4.2 Características

La centralización administrativa se caracteriza especialmente en los siguientes aspectos:

- a. Dentro de la centralización administrativa existe un superior jerárquico, como el más alto jerárquicamente, que es el presidente de la República, donde se encuentra concentrado todo el poder de mando y decisión como órgano, en donde los demás órganos van a depender del órgano central.
- b. Existe la relación de subordinación de los órganos administrativos, que pertenecen a



Jerarquía administrativa como el vicepresidente, ministros y viceministros de Estado.

- c. La jerarquía dentro de los órganos administrativos se manifiestan tales poderes como:
Poder de mando, disciplinario, avocación, delegación, revocación y de control.
- d. En la centralización existe un enlace de órganos y sus titulares.
- e. Existe un poder del órgano superior donde radica la primordial ventaja.

1.4.3 Elementos

Los cuatro elementos de la centralización: La unidad, la jerarquía, el control, potestad de revisión y otros que autores los establecen como la facultad de dirimir competencias:

- a. La unidad de mando, inicia en el vértice de la pirámide jerárquica, que es el presidente de la república y que termina con el último de los empleados del organismo ejecutivo.
- b. La jerarquía, como elemento de la centralización, lógicamente se establece con las relaciones de subordinación que existe dentro los órganos de la administración y en su base principal.
- c. El control que ejerce el superior, el que es una de las potestades de la jerarquía.
- d. La potestad de revisión de la actuación de los subordinados, por el órgano superior.
- e. Facultad de establecer relación con los órganos, en el vértice de la pirámide de una relación subordinada.
- f. Control sobre los órganos.
- g. Mantener el orden jerárquico.
- h. La orden es inmediata.
- i. Existe una jerarquía directa.
- j. Existe una supervisión entre los subordinados.



1.4.4 Ventajas

Dentro de la centralización o concentración administrativa, encontramos una serie de ventajas, según son las que encuadran dentro de las más importantes, conforme lo establece el profesor Godínez, son:

- a. “El órgano supremo, asegura el control político dentro de todo el territorio;
- b. Las actuaciones de los subordinados es controlada por el centro político y hay moralidad administrativa;
- c. Los procedimientos administrativos son uniformes y los particulares a saben a dónde dirigir sus peticiones;
- d. Se logra prestar los servicios públicos en forma económica, porque el Estado atiende todo el territorio y el costo es repartido entre toda la población.”⁶

1.4.5 Desventajas

El profesor Godínez, regula los inconvenientes de la centralización administrativa, y dice:

- a. “hay centralismo burocrático y las oficinas administrativa se ubican en su mayoría, en la sede política del gobierno o capital del estado;
- b. La administración se torna ineficiente en los territorios alejados de la capital;
- c. Las peticiones planteadas por los particulares, deben seguir un largo trámite hasta llegar al centro de la decisión, lo que genera gasto de dinero y de tiempo;
- d. En los países con territorio extenso, este sistema resulta inconveniente por la falta de atención adecuada y porque se politiza excesivamente la administración.

⁶ Op. Cit. Pág. 2.



e. Tiende al favoritismo político.”⁷

La centralización o concentración administrativa genera como resultado corrupción dentro de los órganos administrativos, lo que tiene como consecuencia que el Estado resulta con déficit financiero y la falta de solvencia en las instituciones, lo que deriva de la falta de cumplimiento de sus obligaciones tributarias y obstaculiza el desarrollo del país.

1.5 Desconcentración administrativa

La organización administrativa desconcentrada, surge para eliminar al centralismo, hace que la administración pública se torne lenta en sus decisiones y evita el centralismo burocrático.

Según el autor Dromi dice en sus anotaciones: “Que la desconcentración administrativa aparece como un fenómeno jurídico desligado del concepto de sistema administrativo. Para el autor la desconcentración no se presenta como un principio de técnica de organización de los servicios públicos, sino como una entidad jurídica con una específica conceptualización que le permite ser considerada como autónomas respecto de otras instituciones similares. Aunque el autor la señala como autónoma, es de hacer notar que los órganos desconcentrados no gozan de una autonomía, sino de una facultad eminentemente técnica, pues en este sistema no desaparece del todo la jerarquía administrativa pues el órgano sigue dependiendo de las directrices y de las políticas del

⁷ **Ibid**

órgano central.”⁸

1.5.1 Definición desconcentración administrativa

La desconcentración permite, delegar en sus funcionarios u órganos subalternos las responsabilidades del ejercicio de una o varias funciones que le son legalmente encomendadas, excepto las que por disposición legal debe ejercer personalmente, y por otra, transferir los recursos presupuestarios y apoyo administrativos necesarios para el desempeño de tales responsabilidades, sin que el órgano desconcentrado pierda la relación de autoridad que lo supedita a un órgano central. La desconcentración administrativa es una solución a los problemas generados por el congestionamiento en el despacho de los asuntos de una dependencia de gobierno, mediante las delegaciones de funciones, responsabilidades operativas y recursos a órganos desconcentrados ubicadas en las distintas regiones del país.

El servicio público en la desconcentración administración tiene por objeto mejorar el servicio, disminuyendo la jerarquía y amplia facultades para tomar decisiones que se acerca a los particulares especialmente para otórgales un servicio eficiente y seguro en la prestación del servicio, a través de este sistema se beneficia y es mucho más eficiente en el servicio público.

1.5.2 Características

Para Acosta Romeros una de las características más importantes de la

⁸ Op. Cit. Pág. 444.

desconcentración administrativa consiste:

- a. “En que se otorga al órgano desconcentrado determinadas facultades de decisión limitadas;
- b. Un manejo autónomo de su presupuesto o de su patrimonio;
- c. No deja de existir el nexo de jerarquía;
- d. El organismo desconcentrado tiene cierta autonomía que le llaman autonomía técnica, que significa otorgarles facultades de decisión y cierta autonomía financiera presupuestaria;
- e. Invariablemente el órgano desconcentrado depende del órgano central.”⁹

Como se puede establecer, de las características señaladas, lo principal de este sistema es que no desaparece la facultad o potestad de mando del órgano central, sino como una alternativa para mejorar la prestación de servicios públicos.

1.5.3 Ventajas

Acosta Romero señala las ventajas siguientes de la desconcentración administrativa:

- a. La acción administrativa es más rápida y flexible.
- b. La acción administrativa se acerca a los particulares.
- c. Aumenta la responsabilidad de los órganos inferiores.

1.5.4 Desventajas

Asimismo, existe la desventaja de la desconcentración:

⁹ Op. Cit. Pág. 87.

- a. La politización de los órganos desconcentrados.
- b. Se aumenta la burocracia, es decir mayor gasto público.
- c. El servicio es ineficiente debido a la no capacidad técnica de sus titulares.

1.6 Descentralización administrativa

La descentralización administrativa constituye una forma de administración en que se reconoce personalidades jurídicas propias a los entes estatales y el poder de decisión que le corresponde ejercerlos a funcionarios que no están sometidos al poder disciplinario del órgano central y tampoco están subordinados jerárquicamente al mismo, es decir, no reciben orden del órgano central.

La descentralización, se encuentra ante órganos que son creados como personas jurídicas públicas y que se encargan de prestar un servicio público específico, las entidades descentralizadas normalmente se encuentran a cargo de órganos colegiados, un ejemplo las entidades municipales, que se integran con el consejo municipal, la Universidad de San Carlos de Guatemala, se encuentra a cargo del Consejo Superior Universitario. La descentralización implica la transferencia de competencias y funciones a personas jurídicas distintas del Estado, sobre las cuales va a existir un control de tutela sobre este tipo de instituciones, dentro del órgano colegiado existe un órgano unipersonal, que es el órgano de ejecución, el presidente de la junta directiva, el alcalde municipal, el Rector Magnífico de la Universidad.



1.6.1 Definición descentralización administrativa

La descentralización administrativa, puede ser definida en una forma muy concreta como, un sistema de organización administrativa que consiste en crear un órgano administrativo, dotándolo de personalidad jurídica y otorgándole independencia en cuanto a funciones de carácter técnico y científico, pero con ciertos controles del Estado.

1.6.2 Características

- a. Transferencia de poderes de decisión.
- b. La creación de una persona jurídica distinta del Estado.
- c. Que esa persona jurídica sea de derecho público, es decir, que este encuadrada en la organización general del Estado.
- d. Tutela o control sobre los entes descentralizados.
- e. Maneja su propio presupuesto.
- f. Es eficiente en la prestación del servicio público.
- g. Es más rápido y flexible el servicio público.
- h. Una de las características más importantes que puede tener la descentralización es la transferencia de competencias, poderes o decisiones que el Estado hace, y la persona jurídica nueva a la cual se le transfiere la competencia administrativa.

1.6.3 Ventajas

Las ventajas de la descentralización para mejorar la eficacia del órgano administrativo como una persona jurídica dentro de la organización general de estado son las siguientes:

- a. Se descongestiona a la administración central de presiones sociales y de la obligación de prestar servicios.
- b. Los particulares se benefician porque reciben un servicio más eficiente, técnico y generalizado en todo el territorio.
- c. El servicio se moderniza y sin llegar a lucrar el mismo se torna autofinanciable.
- d. El patrimonio se utilizar con criterio económico y se racionaliza los beneficios entre toda la población y las utilidades se reinvierten para mejorar o ampliar el servicio.
- e. Se erradica el empirismo.
- f. Se aleja el espectro de la influencia político partidista.
- g. Los usuarios y los pobladores son quienes eligen a las autoridades de esas entidades.
- h. Los particulares también tienen la oportunidad de organizarse para prestar el servicio. (concesiones, cooperativas).
- i. Los particulares también pueden satisfacer sus necesidades mediante la autogestión (Consejos de desarrollo urbano y rural).

1.6.4 Desventajas

A la descentralización administrativa, se le puede criticar, pero es la más idónea para el sistema de administración para el estado de diversos puntos de vista:

- a. Existe una manipulación política, en estas entidades y se otorgan puestos a políticos, sin ninguna preparación técnica.
- b. Los resultados de la actividad de esta entidad no satisfacen a plenitud las necesidades y consecuencia de ello, no se cumple a cabalidad la finalidad que se propone el Estado al crear esta clase de instituciones.

- c. Al no poderse cumplir con las finalidades que se propone el Estado, con la creación de estas organizaciones se generan pérdidas y estas deben ser absorbidas por el Estado, incrementado la deuda para el mismo estado y creando deficiencias en los demás órganos.
- d. No existe una planificación adecuada de la labor que deben desarrollar estas instituciones, razón por la cual los resultados no son los que se propuso el Estado al crearlas.

Aun con las serias críticas que se puede señalar a la descentralización, al igual que la desconcentración, tiene grandes logros al presentar alternativas viables para el desarrollo integral del país. Modernizando el servicio siendo más eficiente y técnico que sea de utilidad hacia la población, es así como el servicio público es más avanzado y útil en su desarrollo. La descentralización es la más idónea para el sistema de administración para el estado esto permite un orden jerárquico no se altere y exista transparencia en cada entidad.

1.7Autonomía administrativa

Los entes autónomos son aquellos que tiene su propia ley y se rigen por ella, se considera como una facultad de actuar en una forma independiente y además tienen la facultad de darse sus propias instituciones que le regirán y lo más importante el autofinanciamiento, sin necesidad de recurrir al presupuesto general del Estado.

Además los entes autónomos deben contar con sus propios recursos, un patrimonio propio, independencia total del organismo centralizado y no deben de tener ningún tipo

de control, pues no manejan fondos públicos, sino los privados. Esto indica que la entidades autónomas deben de reunir requisitos indispensables para que se otorguen como aprobadas en lo jurídico, económico, jurídico y científico especialmente en la capacidad de auto administrarse, esto permite que el servicio sea eficiente y rápido a la población y solicita dicho servicio.

En muchas ocasiones se ha mencionado que la autonomía de las entidades descentralizadas se refiere a su total independencia del órgano administrativo superior, independencia que enfoca hacia al aspecto económico-financiero negando que existe tal autonomía en aquellas entidades en las que forzosamente debe ser aprobado su presupuesto por el órgano central.

Cuando un ente autónomo participar del presupuesto general del Estado, no quiere decir que haya una injerencia directa del Estado, más bien no la hay porque el órgano autónomo goza de independencia en la distribución adecuada de su presupuesto sin solicitar autorización a ningún otro órgano administrativo en su utilización.

1.7.1 Clases de autonomía administrativa

Entre las clases de autonomía administrativa es importante señalar las siguientes:

- a. Autonomía territorial: Se basa en el territorio, y puede adoptar diversas formas de organizaciones: regiones, zonas, divisiones, circunscripciones o bien territorios.
- b. Autonomía Institucional: Se basa en los servicios públicos o en las funciones técnicas a cargo de las organizaciones autónomas.



c. Autonomía por colaboración: Se basa en funciones administrativas propias del Estado y que se trasladan a entidades autónomas privadas, que trabajan con entera independencia del poder ejecutivo.



CAPÍTULO II

2. Origen del transporte

2.1 Evolución histórica del transporte

Según el autor Juan Carlos Baca relata: “que en los comienzos de la era primitiva se calcula que el hombre apareció en la tierra hace 6000 años aproximadamente, conforme al desarrollo que el hombre fue ejerciendo a través del tiempo sus capacidades físicas para moverse fue más rápida aun así la existencia de ciertos animales lo superaban en rapidez, podemos mencionar verbigracia un ciervo, una liebre; tampoco el hombre nació con las capacidades de volar como las aves, tampoco sumergirse en las profundidades de los océanos por un tiempo prolongado como lo es la vida de los peces, pero, si logro tener una ventaja muchas más amplia al poseer un cerebro desarrollado con una imaginación espectacular creadora y proactiva, esto le ha permitido viajar llevando cuantas veces así ha deseado personas, bienes alrededor del planeta, abordando diversos transportes por diferentes vías como agua, tierra y aire.”¹⁰

A través de los años los diferentes imperios se han construido en base a comunidades, lo cual las mismas se movilizaron de un lugar a otro, utilizando medios de transporte que rigieron su economía, terrestre, marítima y aérea, ha funcionado para el desarrollo de los países y entre continentes.

¹⁰ [https://profebaca.wordpress.com/2013/05/17/los-medios-de-transporte-origen-evolucion.](https://profebaca.wordpress.com/2013/05/17/los-medios-de-transporte-origen-evolucion/) **Los medios de transporte origen y evolución.** (consulta: 29 de enero de 2015).



2.2 El transporte en la edad antigua

Desde el primer momento de su existencia, el hombre se mueve, anda y desplaza quiere ir cada vez más lejos y para satisfacer sus propósitos, indudablemente tiene que inventar.

Siempre se ha hablado de la economía del mundo, los transportes implican un factor relevante en cuanto a su eficiencia, la realidad es que en donde el transporte no existe o su existencia es mínima, así la actividad económica se reduce a niveles de subsistencia y autoconsumo, todo lo contrario desde el momento que surge el transporte se comprueba su eficiencia y su función en el desarrollo económico durante el avance y el movimiento del transporte.

Los recursos naturales distantes se han valorizados promoviendo una intercomunicación con los diversos grupos sociales, es en estos precisos momentos que la función principal del transporte funcione como una integración de todos los elementos tanto de personas como de bienes, desde un punto de vista geográfico y mucho más amplio lo cual ha traído como consecuencia la ampliación de un marco económico, social y político en que se desarrolla la actividad humana.

En la historia no se revela quien inventó los medios más antiguos para transportar objetos de un lugar a otro, de acuerdo a la necesidad en los grupos de personas se dio origen a ideas en el traslado de objetos en diferentes tiempos y espacios, el hombre una vez que supero la etapa de recolección, caza, agricultura y dominio sobre el fuego, aprendió a domesticar a los animales, descubre que estos le podían ser útiles aprovechando la

carne, leche, piel y demás productos que le proveían las crías, entonces comienza a criar rebaños y trasladarlos a diversos lugares.

- a. Es posible que los perros hayan sido los primeros animales que el hombre llevo a su caverna y otros tales como asnos, caballos, bueyes, camellos y elefantes que ayudaron al hombre a conquistar la tierra, de esta manera el hombre logra su expedición hacia lo desconocido y lograr llegar a lugares remotos que jamás imagino alcanzar.
- b. Los esquimales utilizan perros para jalar sus trineos como lo hacían en épocas antiguas, incluso los niños esquimales al jugar con los cachorros cerca de los iglúes, empiezan a adiestrarlos haciéndolos halar algún trineo, antiguamente existió una ruta comercial entre Palestina y Egipto por donde las caravanas transportaban téx, seda y perfumes que posteriormente llegaban a mercaderes de la Meca y de Bagdad.
- c. El invento de la rueda, que originalmente fue solo una sección de invento circular de un árbol, aumento la posibilidad de transportar más peso y a una velocidad mayor, de ahí que surgieron los vehículos provistos de ruedas, Es más avanzado y eficiente que se ha comprobado en la historia.

Según el autor Juan Carlos Baca aclara. "Se ignora donde comenzaron a utilizarse y como se idearon, el más antiguo se conoce es un carro militar descubierto en Kish Mesopotamia al que se le calculan 5500 años de antigüedad los vehículos provistos de ruedas no se podían utilizar sin caminos adecuados sobre los que pudiesen rodar, los romanos realizaron vías adecuadas para el transporte y de esa forma preparar

el traslado de su mercadería y vías que les permitía llegar a conquistar.”¹¹

2.3 El transporte en la edad media.

Según la autora Laura Rosales Espil a través de la historias se han marcado en distintas épocas los diferentes medios de transporte que han sido de gran resarcimiento para la humanidad el desarrollo, competencia y traslado de diferentes civilizaciones. “Los caminos estaban instalados, en muchos casos, sobre viejas calzadas y caminos ya existentes. Eran viejas vías militares y económicas, de ordenación del territorio, usados ya por todas las civilizaciones anteriores a las medievales, que fueron abandonados durante la invasión. El traslado de esos viejos caminos se habían ejercido con un criterio similar para todos ellos, en tierra hay que atravesar las montañas por caminos que, si bien no tan malos como se ha mencionado a veces y más elásticos que los caminos empedrados y pavimentados de la edad antigua.

Sin duda en los progresos realizados en los medios de acarreo a partir del siglo X fueron una de las condiciones para el desarrollo del comercio, pero en los caminos sin pavimentar, los resultados de estos adelantos fueron muy limitados, por eso los pesados carros de cuatro ruedas y las carretas más ligeras de dos ruedas, los animales de carga con sus albardas y sus sacos fueron los agentes usuales del transporte. Agregar a eso los bandidos, la inseguridad, los señores feudales, o las ciudades ávidas de allegar recursos por medio del simple robo o por la confiscación más o menos legalizada de los cargamentos de los mercaderes, impuestos, derechos, peajes de todas las clases que

¹¹ Ibid

los innumerables señores feudales, las ciudades o comunidades cobraban por pasar un puente o vado, y por el simple tránsito a través de sus tierras, en tiempos de extremo parcelamiento territorial y político.

El transporte durante la edad media contó con algunas innovaciones de gran importancia. La navegación marítima quizá fue el campo más trascendente, en principio con el desarrollo de la quilla y la introducción de la vela latina triangular que permitía a la embarcación realizar las maniobras más de forma fácil con respecto a otros tipos de vela como las cuadradas.

En el campo del transporte terrestre, durante la edad media se realizaron algunas innovaciones que permitieron una amplia difusión en diversas áreas, particularmente tuvo su trascendencia el transporte a través de caballos, y los elementos que permitían el enjaezado, como el árbol de varas. La herradura, aunque siendo un elemento sencillo de las caballerizas, constituyó un avance importante que mejoró notablemente las condiciones de animales de tiro y la autonomía de los transportes.

Las vías fluviales donde la navegabilidad de los ríos lo permite, se practican a gran escala el transporte de la madera por flotación y de las demás mercancías mediante barcas chatas. Hay tres redes fluviales que por la importancia de su tráfico deben destacarse: la de Italia del N, que con el Po y sus afluentes constituían la mayor vía de navegación interior del mundo mediterráneo. El enrejado que forman los ríos flamencos, completas a partir del siglo XII. Por toda una red artificial de pantanos y canales, esto fue mucho más difícil para el transporte marítimo por cuanto el transporte acuático era más estrecho, las



vías fluviales se fueron desarrollando y ampliando en el transcurso del tiempo de forma eficiente para el comercio.

El transporte marítimo el medio por excelencia del comercio internacional medieval, el que hará la riqueza de estos grandes mercadores que son quienes nos interesan en particular. También los obstáculos en ese terreno siguen siendo enormes. El riesgo de naufragio y la piratería, esta última actuó siempre en gran escala. Primero fue obra de marinos particulares que la practicaban alterándola con el comercio, de lugares extraños y que recorrían grandes distancias sobre el mar, logrando la entrega de mercadería.

Estos marinos, para el desarrollo de su actividad establecían verdaderos contratos que se aseguraban su parte de beneficio a sus honorables comerciantes que financiaban sus empresas. Obra también de las ciudades y de los estados, en virtud del derecho de guerra o un derecho de precio ampliamente interpretado; Si bien es cierto este Jus naufragio fue abolido en el mediterráneo siguió existiendo durante mucho más tiempo en el dominio nórdico, practicado especialmente por ingleses y bretones a lo larga de una tradición ininterrumpidas, que conducía a la guerra de corso en los tiempos modernos.

Solamente las grandes ciudades marítimas pueden organizar convoyes regulares escoltados por naves de guerra. Otro obstáculo la poca capacidad de naves, desde luego la capacidad comercial y el crecimiento del tráfico hace que aumente el tonelaje a fines de la edad media. No representa en conjunta más que un escaso tonelaje, la mayoría de las naves tenía menor capacidad. Los koggens hanseáticos que transportaban lana inglesa y el vino francés o alemán por el mar del norte y el báltico, las carracas genovesas

o españolas cargadas de especias, esto lo hacía más interesante pero a la vez mucho más difícil en las embarcaciones.

El transporte por tierra se hacía a lomo de animales: camellos, mulas, caballos; en los carruajes tirados por esos mismos animales, en las pocas carreteras que había. Pero el transporte de grandes mercancías se hacía por mar o por vías fluviales; con la cocas en la edad media, las carabelas de unas trescientas toneladas de carga, permitía que la mercancía llegara a su destino.

El transporte por tierra era de mercancías ligeras y de alto valor añadido, mercancías y personas. Normalmente en los circuitos en que se movían los artículos eran cortos, ya que no solían pasar el ámbito interregional. Era llevado a cabo por arrieros profesionales especializados, que durante muchos siglos se agruparon en torno a gremios privilegiados.

El transporte de carga pesada y voluminosa requería más medios. También tenían tener circuitos cortos, de ámbito local o regional, que dependían de las ferias y los mercados. Que de manera temporal y de forma estacional, al finalizar las tareas agrícolas se dedicaban al comercio, turno entre jóvenes y adultos del pueblo, era así como de esta forma se comenzó a expandir toda la productividad de esa época y a desarrollarse de una manera masiva el transporte, la gran mayoría de transporte terrestre se realiza sobre ruedas, esto hizo que países mejorarán el sistema de carreteras.

Existían por entonces dos tipos de vías, los caminos de herradura por lo que solo podían transitar mulas, caballos, bueyes y personas y las carreteras por las que podían circular

los carros, las carreteras eran escasas, y solo unían las principales ciudades, eran caminos inseguros.”¹²

En la edad media sucedieron cosas fuera de lo normal, que cambiaron la forma en que vivimos en ámbito político, económico y social, en esta época de la edad media se caracterizó por tener una organización social diferente a la de la edad antigua, en esta época se sentó una base fundamental para el comercio, principalmente en la agricultura y la implementación de transporte facilito el entre ciudades de larga distancia el comercio.

2.4 El transporte en la edad moderna

Después de 1840, el maquinismo industrial se complicó en termino de cincuenta años todas las industrias fueron reequipadas eficaz y completamente. En las ciudades se concentró la industria con sus grandes fábricas y los talleres desaparecieron progresivamente.

El obrero ya no fue responsable del producto final, sino un pequeño engranaje dentro del proceso productivo. Prueba de ello fueron los nuevos métodos de trabajo, estos intentaban tener al máximo de rendimiento en el menor tiempo posible. La especialización y la producción en serie fueron rasgos típicos de este periodo, la explotación del ser humano en esta época fue dura para cada trabajador.

Los transportes y las comunicaciones alcanzaron gran despliegue a partir de la segunda mitad del siglo XIX, merced a los grandes avances científicos, descubrimientos

¹²Laura Rosales Espil. **Transportes edad media** <https://endrina.wordpress.com/category/transportes/> (consulta: 2 de junio de 2015).

de nuevas fuentes de energía, esto abre un campo en el recorrido del transporte en la edad moderna, y se permite el desarrollo de grandes rutas comerciales a nivel mundial en grandes países.

El transporte marítimo se vio favorecido por la adopción del barco a vapor en reemplazo del velero, esto posibilitó no solo una mayor rapidez, sino que permitió el traslado de gran cantidad mercancía a lugares distantes.

Así el mercado internacional creció de forma notable. También aparecieron grandes trasatlánticos que favorecieron el traslado de emigrantes europeos hacia América, los puertos cambiaron su fisonomía y fueron remodelados para adecuarlos a las nuevas necesidades comerciales.

La gran revolución del transporte terrestre fue protagonizada por el ferrocarril, los malos caminos y la precariedad los vehículos no podían competir con el ferrocarril, el barco de vapor y el ferrocarril ampliaron el mercado internacional ya que partía de los centros de producción industrial y agrícolas hasta las terminales que se encontraban de los puertos donde los productos eran exportados.

La segunda revolución del transporte terrestre se introdujo con cuatro automóviles, hasta mediados del siglo existían ciertos vehículos propulsados con vapor, sin embargo eran demasiado peligrosos, pesados y lentos, lo que involucraba un gran riesgo y un derroche de dinero en la fabricación pero siendo pocos eficientes para lo que se pretendía su fabricación, fue una época de no muchos alcances en la historia del hombre.

En 1884 se inventó el motor de gasolina, mucho más liviano que el anterior, la industria automotriz creció y se desarrolló cambiando el aspecto y la atmosfera de nuestras ciudades hasta alcanzar el nivel y de la importancia que se goza hasta nuestros días, esto también logro el mejoramiento de puentes y caminos.

Las protagonistas en esta época fueron las máquinas, los descubrimientos científicos, los nuevos productos industriales. De esta manera, el mundo parecía afrontar con optimismo creciente los conflictos internacionales que, día a día, eran más profundos. Así se festeja el comienzo de una nueva era cuyo progreso y desarrollo se creía no tendría límites y cuyos alcances posibilitarían el mejoramiento de nivel de vida medio. En el siglo XX es cuando más se ha desarrollado la red viaria, gobiernos han realizado grandes inversiones hasta conseguir unas vías básicas de gran capacidad como lo son autopistas y autovías que permiten el desplazamiento de gran número de personas y mercancías por el territorio, el sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930, siendo en la actualidad aceptable en muchos casos.

El transporte extraurbano de pasajeros es un ente económico prestador de servicio con fin lucrativo, siendo un medio por el cual se puede realizar el traslado de un lugar a otro, por una vía más rápida, de los objetos y las personas desde su origen a un lugar determinado, su servicio es de gran importancia por cuanto a través de él se movilizan grandes cantidades de personas de un lugar a otro, en América los países como Brasil, Argentina y México poseían, ya en 1945, un 75% del transporte en una escala mayor que los otros países, otorgando pasó al transporte por carretera, tanto de pasajeros como por carretera.



“En nuestro país la prestación del servicio de transporte extraurbano de pasajeros se considera un servicio público, debido a que satisface una necesidad colectiva de carácter económico o cultural mediante prestaciones que, por virtud de regulación especial del poder público deben ser reguladas, continuas y uniformes. Por lo anteriormente expuesto, las empresas que realizan esta actividad han sido autorizadas por la Dirección General de Transporte, quien concede la autorización de rutas a cubrir por los porteadores.”¹³

El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas, entidades que regulan el servicio se han visto en la necesidad de observar mecanismo y mejorar el flujo del transporte.

En general se ha utilizado cinco formas de transporte en el transcurso del tiempo, acuático, por carretera, ferroviario, aéreo y oleoducto pero los de mayor uso para el traslado de personas y objetos como punto de economía es el transporte marítimo, aéreo y terrestre.

¹³Quiroa Cuyum Mónica Del Rosario, **Tesis contabilidad de costos aplicando costo directo para empresas de transporte extraurbano**. Pág. 1

2.5 Transporte marítimo

El transporte Marítimo estuvo al servicio de las poblaciones a concentrarse en las costas o las vías fluviales, los antiguos romanos utilizaban embarcaciones a vela equipadas con varios bancos de remos para transportar a sus ejércitos hasta Cartago y otros lugares de operaciones, las grandes movilizaciones y estrategias de guerras hizo que se realizaran, la construcción de barcos y el aparejo y manipulación de las velas fueron mejorando con el tiempo con estos cambios, junto con la adopción de la brújula marinera hizo posible la navegación en mar abierto sin avistar la costa, permitiendo de forma más eficiente llegar al destino.

“Este tipo de transporte es el que se realiza en las rutas fluviales como: mares, océanos, ríos, lagos, y demás, por medio de barcos, vapores, buques, lanchas, canoas y otros. Algunas de las ventajas de este tipo de transporte es que presta el servicio a un bajo costo, y tiene capacidad para transportar grandes cantidades de mercancías a países, regularmente se utiliza para el servicio de transporte de carga y en algunos lugares para transportar personas, dándose en los lugares donde no existen carreteras, en ocasiones es mucho más eficiente este tipo de transporte para sobrellevar la carga y el tiempo es mucho más corto.

Como desventaja se puede mencionar que la carga y descarga de las mercancías debe hacerse forzosamente en el puerto. Los puertos marítimos más grandes están ubicados en los dos litorales: sobre el Atlántico, el Puerto Santo Tomás de Castilla operado por una empresa descentralizada y autónoma; sobre el Pacífico, el Puerto Quetzal, que posee

instalaciones adecuadas para albergar grandes embarcaciones y traficar grandes volúmenes de mercadería.”¹⁴

Este medio de transporte ha ido evolucionando hasta llegar a fabricar embarcaciones con motor diesel, barcos modernos un funcionamiento más económico que ha reemplazado en gran medida a los motores de vapor. Otros desarrollos en la navegación moderna son el aerodeslizador, embarcación que va sobre un colchón de aire a unos centímetros del agua o del terreno, con reactores o con alas parecidas a las de un avión. En el transcurso del tiempo se han inventado gran variedad de transporte sobre todo el marítimo que ha evolucionado y facilitando el traslado de personas y bienes.

2.6 Transporte aéreo

“El transporte Aéreo a medida que la ciencia y la tecnología avanzan, el hombre ha logrado vencer las leyes naturales de gravedad y así poder dirigir naves que transportan personas y mercancías a través del aire a grandes alturas. Existen varios medios de transporte aéreo y los que más se utilizan para transportar productos y personas son: Aviones, avionetas y helicópteros. Este tipo de transporte se caracteriza por ser un medio de transporte rápido, puede transportar un gran número de personas y gran variedad de mercancías, cuenta con suficientes lugares de entrega y recepción de productos en todos los países del mundo por lo que se caracterizado como eficiente y seguro en la mayoría de los países que utilizan este tipo de transporte. ”¹⁵

¹⁴ **Ibid**, pág. 3

¹⁵ **Ibid**, Pág. 7

El transporte aéreo ha tenido un gran crecimiento en los últimos 40 años en Latinoamérica unos de los países con mayor avance han sido Argentina, Brasil, Colombia, México y Venezuela son los países con mayor número de kilómetros volados en líneas aéreas regulares son el principal punto de origen y destino de la región, aunque regularmente sus líneas aéreas realizan vuelos hacia Europa, Estados Unidos y Canadá. Colombia, en 1919, fue el primer país que tuvo líneas aéreas comerciales, siendo de gran influencia a nivel del continente americano y expandiéndose en las creaciones de líneas aéreas.

2.7 Transporte terrestre

El transporte terrestre se desarrolló más despacio durante siglos los medios tradicionales de transporte, restringidos a montar sobre animales, carros y trineos tirados por animales facilita el traslado de personas y objetos con la importancia del comercio el ser humano se dio a la necesidad de establecer rutas comerciales por vías terrestres, calles, caminos y carreteras, derivado de la continua movilidad de las personas, lo cual es una característica de la vida moderna, este tipo de transporte resulta eficiente desde el momento que se empieza a invertir y a desarrollar en la construcción de grandes distancias de carreteras.

La ciudad de Guatemala durante el siglo XX transcurriendo más de la mitad del mismo, no era problema el transporte, sin embargo a partir del año 1945 se creó el primer reglamento que permitía regular lo relacionado al transporte extraurbano. Y así permitir un orden en el tránsito vehicular circulando de forma ordenada y pacífica.



En el transcurso de los años no muy lejos de la creación del primer reglamento del transporte extraurbano, se incrementa el uso de automotores en el país, los países Centroamericanos comienzan relaciones internacionales y comienza una gran importación y exportación de productos entre ambos países.

Guatemala no fue la excepción a este paso importante en la economía, debido a impulso del mercado en Centroamérica, se empieza a trabajar en carreteras que fueran principales vías y fluidas para el tránsito, una de las primeras carreteras que se empiezan a trabajar es la carretera del Pacífico que objetivo principal fuera su construcción hasta el occidente.

En la ciudad de Guatemala, se empieza a concentrar una gran cantidad de personas que empiezan a realizar viajes desde el interior, a partir ahí tiene relevancia el tránsito y el trabajo de carreteras para que los productos llegaran a su destino, se construyó lo que es el Trébol hoy en día, comienza acrecentar y expendirse gran cantidad de tierra urbanizable, al momento que en la ciudad capital empieza a ser el centro de desarrollo y a ser unos de los puntos de capitales, esto atrajo gran cantidad de población de diferentes puntos del país, que permitió un desarrollo paulatinamente.

A partir de los años sigue atrayendo gran cantidad de personas, con un solo objetivo trabajar, de igual forma que crecía la población en la ciudad, crecían la admiración de vehículos y la estructura física.

Se tenía programado construir un anillo periférico para acelerar la urbanización y abrir

paso a nuevas vías pero esto no ocurrió debido a que en las zonas aledañas a la ciudad personas se apoderaron de terrenos que estaban congelados.

En la actualidad la administración del sector transporte es el resulta que empezó de una reorganizaciones los años noventa, es el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, que es el órgano encargado de dirigir toda las políticas y la organización del transporte terrestre en Guatemala, a través de la Dirección General de Transporte único ente en todo el territorio a nivel nacional, que está autorizado para ejecutar la administración y organización del mismo.

En el ordenamiento jurídico, se encuentra regulada la actividad del transporte extraurbano por la Dirección General de Transporte, siendo la institución encargada de regular y otorgar licencias de transporte así como el manejo, renovación, revisión y cumplimiento de las mismas lo cual se puede determinar que este tipo de servicios se encuentra establecida en todo el país siendo una necesidad básica de comunicación trasladado, pero en muchos lugares, se encuentran en actividad gran cantidad de porteadores proporcionando los servicios de transporte extraurbano y por no cumplir con los requisitos no obtienen los permisos correspondientes, siendo deber primordial de esta institución que se cumplan e imponer las sanciones correspondientes a esta falta.

En la actualidad las sanciones impuestas por la Dirección General de Transporte, son de carácter pecuniario, en donde los montos son elevados, pero sin una medida de coerción para obligar a su cumplimiento, ya que se puede imponer multas las cuales son impugnables ante el mismo órgano, en donde este proceso es muy lento y las unidades de transporte pueden seguir funcionando y laborando con normalidad, hasta que se



resuelva dicha impugnación o bien continúan sus labores haciendo caso omiso a la misma, siguiendo de esta forma y sin emplear los mecanismos legales y administrativos no existirá una mejora para dicha entidad.





CAPÍTULO III

3. Dirección General de Transportes

3.1 Antecedentes

La Dirección General de Transportes, esta es una dependencia adscrita inicialmente al Ministerio de Economía, el reglamento interno fue creado según Acuerdo Gubernativo número 84-75 de fecha seis de octubre de 1975, pocos años después esta Dirección fue trasladada mediante el Decreto Ley 19-83 de fecha veintidós de marzo de 1983 al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, actualmente denominado Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Esta dirección está organizada según su reglamento interno, en los siguientes órganos administrativos y se describen a continuación:

- a. Dirección
- b. Subdirección
- c. Oficina de programación
- d. Oficina de presupuesto y contabilidad
- e. Secretaria general
- f. Departamento de análisis económico y jurídico
- g. Departamento de control
- h. Unidad coordinadora del transporte regional
- i. Comité de coordinación



j. Consejo consultivo.

El objetivo fundamental de la Dirección General de Transporte es el registro, control y regulación de los servicios públicos de transporte por carretera, extraurbano e internacional.

3.2 Funciones

El organismo Ejecutivo siendo el encargado de administrar el Estado, actuando dentro del marco de la Ley, su autoridad delegada a los diversos ministerios y estos delegan funciones a sus respectivas direcciones, por consiguiente el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda delega a la Dirección General de Transporte las siguiente funciones:

- a. Asistir al ministerio en la formulación de la política de desarrollo del transporte terrestre extraurbano.
- b. Dirigir, organizar, coordinar y controlar las actividades de la dependencia de la dirección.
- c. Cooperar con la oficina de programación sectorial del ministerio, en la elaboración de los programas y proyectos del transporte extraurbano.
- d. Realizar estudios sobre tarifas, fletes, itinerarios y todo lo relacionado a los asuntos económicos del departamento de transporte terrestre extraurbano, ejerciendo control sobre cada unidad.
- e. Aprobar las tarifas de pasajeros y de carga del transporte extraurbano tanto nacional como internacional.

- f. Proponer proyectos y reformas de leyes y reglamentos necesarios para la prestación del servicio público del transporte extraurbano.
- g. Autorizar las frecuencias, horarios para el transporte terrestre de pasajeros y de carga, y modificarlos cuando las necesidades del servicio lo requieran.
- h. Mantener una estrecha relación y coordinación con los organismos nacionales e internacionales involucrados en el transporte terrestre y tránsito.
- i. Fomentar en coordinación con las autoridades municipales el establecimiento de terminales de transporte extraurbanos conforme a las normas establecidas.
- j. Autorizar licencias de transporte extraurbano conforme a las normas establecidas.
- k. Autorizar licencias para servicios especiales de transporte extraurbano de pasajeros.
- l. Velar por el cumplimiento de las leyes y reglamentos del transporte extraurbano.
- m. Supervisar la prestación de los servicios de transporte terrestre extraurbano
- n. Elaborar estadísticas de transporte terrestre extraurbano en coordinación con la Dirección General de Estadística
- o. Representar al ministerio del ramo ante los organismos y comisiones relacionadas con el transporte extraurbano cuando la autoridad lo disponga.
- p. La relación de dependencia que tienen las entidades del estado.
- q. Oportunidad de desarrollo en el campo de la administración.
- r. Las funciones importantes en las dependencias del mismo organismo.
- s. Capacitación a todos los empleados para prestar un mejor servicio.
- t. Coordinar autoridades en los distintas municipalidades y ver el reglamento y su cumplimiento.
- u. Aprobar los reglamentos que enmarquen las políticas del ministerio.
- v. Coordinar el transporte terrestre de pasajeros conforme a las normas establecidas.

3.3 Servicio del transporte comercial

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

Las terminales terrestres y aeropuertos marítimos comerciales, se consideran bienes de uso público común, y así como los servicios de transporte nacional o internacional, es necesaria la autorización gubernamental. Para este propósito, una vez cumplidos los requisitos legales correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernativa deberá extender la autorización inmediatamente.

Son esencialmente importantes y que se otorguen las mejores condiciones de rapidez, eficiencia, seguridad, respeto al medio ambiente, esto permite una integración interna y que pueda extenderse de forma segura.

3.4 Legislación del sector transporte

La organización del estado de Guatemala se funda en leyes formales. Estas leyes regulan el instrumento jurídico que permite establecer en las organizaciones sus funciones tales como: La Constitución Política de la República de Guatemala establece que el ejecutivo, contará con los ministerios que sean creados por medio de Ley formal y que esta Ley debe contener la competencia y las atribuciones ministeriales.

En base a lo expuesto y partiendo de nuestra legislación cabe mencionar que se regula lo relativo al sector del transporte, una serie de reglamentos y estructuras de transportes de forma organizada con sus respectivas dependencias y funciones respectivas.

3.4.1 Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, Acuerdo Gubernativo número 42-94

Los objetivos de este Reglamento son: Regular el servicio público del transporte extraurbano de pasajeros con el fin de obtener seguridad y eficiencia para las personas, bienes e intereses, confiados a tal servicio.

3.4.2 Reglamento para la Contratación de Seguro Obligatorio en el Transporte Extraurbano de Personas, Acuerdo Gubernativo número 265-2001

Los incidentes viales de forma frecuente, ha enlutado a familias guatemaltecas, dejando viudas y huérfanos sin ningún apoyo económico así como también ha implicado un número significativo de personas total o parcialmente incapacitas. Se establece la obligatoriedad del propietario del medio de transporte de contratar y mantener vigente seguro de accidentes para todas las personas que viajen en un vehículo por el que presta un servicio de transporte terrestre extraurbano de pasajeros.

3.4.3 Reglamento Interno de la Dirección General de Transportes, Acuerdo Gubernativo número 24-75

Para mejorar la prestación del servicio público de transporte por carretera se requiere

organizar adecuadamente la Dirección General de Transportes, teniendo presente las orientaciones de las técnicas modernas de la administración, es necesaria la modernización para la prestación de un servicio mucho más eficiente en la entidad, y ser de mayor agilidad y prestigio de la misma, la coordinación entre las misma es fundamental para el buen funcionamiento y eficiencia de tal servicio.

3.5 Estructura Administrativa de la Dirección General de transportes

La Dirección General de Transportes está organizada de la siguiente manera:

3.5.1 Dirección

La ocupa un funcionario nombrado por el Ministerio de Gobernación, tendrá las siguiente atribuciones señaladas en el Artículo 3 del Reglamento Interno de la Dirección General de Transportes, Acuerdo Gubernativo número 24-75 de fecha seis de octubre de 1975.

3.5.2 Subdirección

La subdirección, cuyo titular es el inmediato colaborador del director, tiene las siguientes funciones:

- a. Asistir al director general en la programación, organización coordinación de las actividades que ejecutan las dependidas de la dirección.
- b. Verificar las funciones por ausencia temporal.



- c. Dirigir, coordinar y evaluar los aspectos técnico-administrativos por delegación del director general.
- d. Sustituir al director general en sus funciones, por ausencia temporal.
- e. Mantener el orden institucional.
- f. Verificar el cumplimiento de las circulares.
- g. Cumplir con las obligaciones establecidas por el director.
- h. Llevar las actividades en orden para que se ejecuten.

3.5.3 Oficina de programación

La oficina de programación tendrá las siguientes funciones.

- a. Asesorar al director general en la preparación de los proyectos del transporte terrestre extraurbano en la coordinación con la oficina sectorial del Ministerio de Economía, y de acuerdo con las orientaciones de la secretaria general del consejo de planificación económica.
- b. Realizar las investigaciones de campo tendientes a recabar la información necesaria para los programas y proyectos de la Dirección.
- c. Proyectar, investigar, recopilar la información estadística requerida en las investigaciones de campo, estadística que deberá mantenerse actualizada.
- d. Establecer la metodología para la preparación de un archivo nacional del transporte por carretera que contribuya al desarrollo de este sector y mantenerlo actualizado.
- e. Preparar el proyecto de presupuesto anual de la Dirección General de transporte.



- f. Mantener el orden y programación de proyectos.
- g. Establecer la preparación de programas con orientación al transporte terrestre.
- h. Analizar la oferta y la demanda del transporte terrestre para promoverlo o evitar su saturación.

3.5.4 Oficina de presupuesto y contabilidad

Esta oficina de presupuesto y contabilidad, tendrá las siguientes funciones:

- a. Ejecutar el presupuesto de la dirección
- b. Administrar el fondo rotativo de la dirección
- c. Llevar un control de gastos de viáticos, órdenes de compra, gastos de representación, alquiler, consumo de gasolina y reparaciones de máquina y equipo.
- d. Llevar el inventario de los bienes de la dirección.
- e. Programación de los ingresos de la dirección.
- f. Realizar programas necesarios en la información de la entidad.
- g. Proyectar el presupuesto.
- h. Un presupuesto verdadero y claro.

3.5.5 Secretaría general

La secretaría general tendrá las siguientes funciones:

- a. Dirigir y organizar las tramitaciones de todos los expedientes en que tiene competencia la Dirección General.

- b. Velar por la agilización y rapidez de los trámites administrativos de los expedientes de la Dirección General.
- c. Responder las acciones del personal relativas a: Registro de personal, control de asistencia, levantar las actas de posesión, proponer ascensos para el personal, proponer programas de adiestramiento, mantener relación con la Oficina Nacional del Servicio Civil, con la oficina personal del ministerio y demás organismos vinculados con actividades de personal.
- d. Dar fe y firmar certificaciones, extractos o copias auténticas de los documentos y diligencias administrativas ante la dirección.
- e. Mostrar los expedientes, por ser documentos públicos, a las personas interesadas.

3.5.5.1 Sección de recepción, información y notificación

Esta sección de recepción, información y notificación, tendrá las siguientes funciones:

- a. Recibir y registrar los expedientes y demás correspondencia que ingresen a la dirección y trasladarlos a las dependencias correspondientes.
- b. Informar personalmente a los interesados sobre el estado de sus expedientes.
- c. Notificar a las partes sobre las decisiones de la dirección, en fundamento a lo resuelto en los expedientes.

3.5.5.2 Sección de archivos

Esta sección de archivos, tendrá las siguientes funciones:

- a. Clasificar y archivar los expedientes y demás documento de la Dirección General.

- b. Cuidar y conservar en buen estado los expedientes y demás documentos que contiene el archivo.
- c. Remitir los expedientes o documentos solicitados por autoridad competente, de acuerdo con el procedimiento establecido.

3.5.5.3 Sección de servicios generales

Esta sección de servicios generales, tendrá las siguientes funciones:

- a. Responder por los servicios de consejería.
- b. Responder por la limpieza y buen estado de las oficinas de la dirección.
- c. Responder por el mantenimiento y buen uso de los vehículos de la dirección.
- d. Responder por la vigilancia del edificio, muebles y equipo de la dirección.
- e. Responder a las llamadas de vigilancia.
- f. Mantener las oficinas en buen estado.
- g. La dirección debe estar siempre en contacto con las unidades.
- h. Control en los servicios al público.

3.5.6 Departamento de análisis económico y jurídico

El departamento de análisis económico y jurídico, tendrá las siguientes funciones:

- a. Realizar estudios económicos y jurídicos para la racionalización del transporte extraurbano.
- b. Conceptuar en materia económica y jurídica en asuntos relacionados con el transporte extraurbano.

- c. Emitir opinión de carácter económico y jurídico a solicitud del director general.

3.5.7 Departamento de control

El departamento de control, tendrá las siguientes funciones.

- a. Elaborar los programas de trabajo relativos al control e inspección del servicio de transporte extraurbano.
- b. Organizar las comisiones de inspecciones oculares y de servicio, en todo el país.
- c. Preparar guías e instructivos para las inspecciones de que trata la función anterior.
- d. De acuerdo con los informes sobre infracciones elevar a la superioridad para su aprobación, las órdenes de pago correspondientes, según la ley.
- e. Evaluar periódicamente el trabajo realizado por personal del departamento e informar sobre el particular al director general.
- f. Preparar los informes de trabajo.
- g. Programas en todo el país y supervisar los instructivos.
- h. Programas de horarios
- i. Control sobre las evaluaciones de rutas

3.5.7.1 Sección de inspección

Esta sección de inspección, tendrá las siguientes funciones:

- a. Practicar inspecciones oculares o de servicio, según las comisiones establecidas y de acuerdo con la legislación vigente del transporte extraurbano.

- b. Rendir informes al jefe del departamento de control sobre las inspecciones realizadas y de las infracciones cometidas por los transportistas.

3.5.7.2 Sección de vigilancia de infracciones

Esta sección de vigilancia tendrá las siguientes funciones:

- a. Recibir del jefe del departamento de control los informes de los infractores y sugerir las sanciones de conformidad con lo que establece el reglamento de transporte extraurbano.
- b. Extender las órdenes de pago a que están obligados los infractores.
- c. Informar diariamente al jefe del departamento de control sobre las personas que han cumplido sus obligaciones por motivo de sanciones.

3.5.7.3 Sección de expertaje mecánico

Esta sección de expertaje mecánico, que es de gran importancia, tendrá las siguientes funciones:

- a. Revisar los vehículos automotores de carga y de pasajeros para establecer sus condiciones de funcionamiento, seguridad y comodidad.
- b. Rendir informes al jefe del departamento de control sobre las condiciones de los vehículos automotores de que trata la función anterior.

3.5.8 Departamento de coordinación de transporte regional

El departamento de coordinación del transporte regional, cuyas funciones se de régimen

regional a todo el país, tendrá las siguientes funciones, en la coordinación y programación:

- a. Participar en la programación del transporte terrestre extraurbano en las diferentes regiones del país.
- b. Organizar el transporte terrestre extraurbano regional, de acuerdo con las necesidades de las diferentes secciones del país.
- c. Coordinar con las oficinas regionales de transporte terrestre extraurbano a medida que ellas se establezca.
- d. Informar al jefe del departamento sobre el transporte terrestre extraurbano en las diferentes regiones del país.

3.6 Transporte seguro

Es un proyecto impulsado por la Dirección General de Transportes, con el apoyo de empresas privadas preocupadas por la cantidad de accidentes que ocurren en el transporte extraurbano, tratando de crear conciencia de la responsabilidad que tiene el usuario, piloto y propietario. De esta forma evitar la complejidad que ha existido durante años en el transporte, arriesgando la vida las personas que abordan determinadas unidades.

Este proyecto de seguro impulsa mayor seguridad y eficacia en todo lo referido al transporte, las responsabilidades tiene un grado de consecuencia al faltar a una de ellas las que están debidamente establecidas, de acuerdo a las necesidades y en las diferentes secciones del país.

3.7 Recomendaciones para el transportista

- a. Cada bus deberá poseer cintas reflectivas para que en las noches note su presencia.
- b. El funcionamiento de las luces debe ser óptimo.
- c. Las llantas en buen estado y que tenga la presión adecuada.
- d. Todo bus debe contar con el seguro para sus pasajeros. Cumpliendo lo establecido en el Acuerdo Gubernativo 265-2001 y 392-2001.
- e. Revisarlo de forma constante en el sistema de frenos.
- f. Verificar la vigencia del seguro.
- g. No conducir a excesiva velocidad de la que está regulada y señalada por la autoridad de tránsito.

3.8 Recomendaciones para el usuario

- a. Si el piloto conduce bajo efectos de alcohol o drogas, comunique a las autoridades lo más rápido posible, ya que una llamada telefónica puede salvar varias vidas.
- b. Verificar el estado físico de la unidad de transporte y que posea póliza de seguro vigente.



CAPÍTULO IV

4. La implementación del sistema de pago electrónico en el transporte extraurbano.

El servicio de transporte ha sido vital para el desarrollo económico de los países que han evolucionado, a grandes rasgos que el mismo ha tenido en Guatemala a través del tiempo, con el fin de agilizar la movilización del comercio nacional e internacional, a partir del año 1944 se inició la construcción de carreteras asfaltadas para aprovechar los adelantos tecnológicos con la introducción de los vehículos automotores.

Durante el gobierno del coronel Jacobo Arbenz, se inició la construcción de la carretera a Puerto Barrios, lo que provocó que los usuarios del ferrocarril fueran en descenso y se utilizara el servicio de los vehículos desde 1954 los gobiernos se han visto en la obligación de seguir ampliando la red vial de carreteras por todo el territorio, debido a la importancia que representan para el desarrollo del país.

El 17 de noviembre de 1992 según Acuerdo Gubernativo número 893-92, fue emitido el Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera el que regulaba la forma de prestación de servicio de transporte y derivado que no se logró cumplir el objetivo que se perseguía, en 1994 se deroga por el Acuerdo Gubernativo número 42-94, para que la materia relativa al servicio público de transporte extraurbano de pasajeros, sea regulada adecuadamente. Esta norma es subjetiva, las autoridades de la misma dependencia del transporte son las personas que no dan cumplimiento a la misma norma.



El presente reglamento regula el servicio público de transporte extraurbano de pasajeros, con el fin de obtener seguridad y eficiencia para las personas, bienes e intereses, confiados a tal servicio.

El Decreto No. 253 Ley De Transportes Guatemala, 3 De Julio De 1946, Artículo 1 “Condiciones Para La Prestación Del Servicio. Todos los servicios públicos de transporte de carga o de pasajeros, establecidos o que se establezcan para funcionar en el territorio de la República, deben llenar las condiciones de seguridad, eficiencia y beneficio público que señala esta ley; para sus efectos se comprende también dentro del territorio de la República el espacio aéreo y el mar territorial”. El transporte es relevante para las necesidades en el país, de esa forma es de tomar medidas que ayuden a la organización del mismo.

El Decreto No. 253 Ley De Transportes Guatemala, Artículo 2 Requisitos De Operación “Para el funcionamiento de los servicios de transporte expresados en el artículo anterior, se requiere previa autorización y registro por parte del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a través de la Dirección General de Transportes”.

El Reglamento del servicio de transporte extraurbano carretera, Acuerdo Gubernativo número 42-94 regula en su Artículo 6 regula la clasificación del transporte en Guatemala:

- “Transportes urbanos.
- Transportes extraurbanos.

- Transportes internacionales”.

“Para los usuarios del transporte extraurbano, en su mayoría son personas que en términos económicos se encuentran ubicadas entre 51% de los niveles de pobreza del país, el problema es álgido, dado que existe una mayor demanda de autobuses y rutas, comparada con la poca oferta existente.

Las quejas son continuas por el pésimo servicio, unidades en mal estado y el agravante de las condiciones de inseguridad generalizada. Por otra parte la crisis económica en el caso de Guatemala, ha generado problemas operativos al sector transporte y usuarios de estos servicios, debido a lo insostenible de los precios de esta experiencia se extrae que el subsidio no hizo más que ocultar el problema de fondo, en cuanto al sistema de un servicio de transporte obsoleto que está operando a muy altos costos en perjuicio del país.”¹⁶

Es de importancia iniciar reformando la Constitución Política de la República de Guatemala, como ley suprema en Guatemala, es acá donde se regula los derecho y obligaciones, el régimen económico y social fundado en los principio de justicia social.

El Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece: Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte

¹⁶ Quiroa Cuyum Mónica del Rosario, **Tesis contabilidad de costos aplicando costo directo para empresas de transporte extraurbano.** pág.6

comercial y turístico, sean terrestre, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidos las naves, vehículos, instalaciones y servicios.

El Estado de Guatemala tiene como función dirigir la economía del país, el reglamento del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, acuerdo gubernativo número 42-94 regula: Los objetivos de este Reglamento son: regular el servicio público del transporte extraurbano de pasajeros con el fin de obtener seguridad y eficiencia para las personas, bienes e intereses, confiados a tal servicio.

Proteger y fomentar una competencia lícita y leal entre los portadores del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros y asegurar la existencia y operación de un sistema ramificado de servicio de transporte extraurbano, que contribuye a impulsar la economía nacional.

El transporte colectivo es un tema que en el transcurso del tiempo en el país, y la historia del transporte siempre origina criterios y posiciones en los distintos grupos de la sociedad, siempre surgen los intereses respectivos, el tema de transporte extraurbano crea dos figuras una de ellas es el empresario y la otra los usuarios, ha existido esa lucha de servicio entre el que presta el servicio como el que adquiere tal servicio, es así que el servicio se ha vuelto irregular en las necesidades de la población. Las normativas legisladas en calidad de reglamento han tenido como propósito buscar la solución a las constantes violaciones que se infringen en el porcentaje del transporte colectivo, hechos de tránsito que ha provocado estragos en particulares y familia.

La frecuencia de la sobrecarga en las unidades, el pasaje se obtiene por unidades sin rutas que reporten incrementa el flujo de pasaje, violentando uno de los fines que regula el reglamento de transporte extraurbano en obtener seguridad y eficiencia para las personas.

En Guatemala se ha confrontado por décadas los problemas de la normativa que rigen el transporte extraurbano para pasajeros, esto se puede observar al ver la circulación de las unidades en mal estado, en la conducción de las mismas y al momento de recolectar el dinero del pasaje.

Existen varias formas para que el transporte extraurbano para pasajeros pueda disminuir los hechos que violan en el alza de pasaje y que la responsabilidad sea compartida entre dueños y pilotos de las unidades, estableciendo un sistema de capacitación, verificación historial y reportes de fiscalización en beneficio para el sistema de transporte colectivo.

En algún momento se han realizados los esfuerzos necesarios para la modernización de transporte extraurbano, en las diversas oportunidades se ha confirmado la falta de capacidad del estado y la falta de cumplimiento en las garantías que se establece en el reglamento del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, esto lleva a una crisis de entidades por parte del estado, y da origen a un camino de ineficiencia en la organización y coordinación, sin lograr mayores avances ante una crisis que afecta a la población.

De acuerdo a la doctrina las normas reglamentarias derivan de un ordenamiento jurídico, desde el punto de vista jerárquico, estoy ayuda a mantener un orden en los preceptos

jurídicos. “Los preceptos que pertenecen a un sistema jurídico puede ser del mismo o de diversos rango. Entre la primera hipótesis hay entre ellos una relación de coordinación; en las segunda, un nexo de supra o subordinación. La existencia de relación de este último tipo permite la ordenación escalonada de aquellos preceptos y revela, al propio tiempo, el fundamento de su validez.

El ordenamiento jurídico no es una sucesión interminable de preceptos determinantes y actos determinados, algo así como una cadena compuesta por un número infinito de eslabones, sino que tiene un límite superior y otro inferior. En este estado el ordenamiento jurídico es fundamental para el desarrollo de las normas y obtener un estado más eficiente.

La norma suprema no es un acto, pues, como su nombre lo indica, es un principio límite, es decir, una norma sobre la que no existe ningún precepto de superior categoría. El orden jerárquico normativo de cada sistema de derecho se compone de los siguientes grados: ”.¹⁷

- Normas constitucionales.
- Normas ordinarias.
- Normas reglamentarias.
- Normas individualizadas.

¹⁷García Máynez, Eduardo, **Introducción al Estudio del Derecho**, pág. 84 y 85

En Guatemala se rige por normas constitucionales, ordinarias, reglamentarias e individualizadas, aplicando la relación de normas jerárquicas establecidas por Hans Kelsen, este ordenamiento jurídico se aplica en la mayoría de los países a través de un orden de mayor a menor.

Las normas reglamentarias se definen como cuerpos legales que contienen los mecanismos de aplicación de las normas ordinarias, con el objeto principal de facilitar su ejecución y son creadas por los tres poderes del Estado; Ejecutivo, Legislativo y Judicial. Estas normas reglamentarias no se concretizan en personas, sino que son de observancia general, permiten desarrollar de forma más eficiente la competencia, en todo ámbito.

Las normas reglamentarias su función principal es ampliar el contenido de una norma es decir solo permite desarrollar competencia no así crear competencia, siendo normas jurídicas destinadas a la ejecución de leyes o al ejercicio de atribuciones o facultades consagradas por la constitución, las normas reglamentarias son de gran beneficio que otorga la facultad reglamentaria se encuentra contenida en el Artículo 183 inciso e) de la Constitución Política de la República de Guatemala, el cual, regula las funciones del presidente de la República, son funciones del presidente de la República:

e) Sancionar, promulgar, ejecutar y hacer que se ejecuten las leyes, dictar los decretos para los que estuviere facultado por la Constitución, así como los acuerdos y reglamentos y órdenes para el estricto cumplimiento de las leyes, sin alterar su espíritu;

De las normas reglamentarias se pueden emitir:

- Acuerdo Gubernativo
- Acuerdo Ministerial
- Acuerdo
- Circulares

Acuerdo gubernativo lo emite el presidente en las facultades que la Constitución Política de la República de Guatemala le otorga y surte efectos en todo el país, acuerdo ministerial lo emite el ministro que se encuentre a cargo de dicho ministerio y solo surte efectos en el ministerio, acuerdo es un convenio que se realiza entre dos o más partes o bien una relación premeditada de una o más partes y circulares que no son más que lineamientos de aplicación general de varios órganos administrativos, que no surten efecto fuera de estos.

En relación al derecho comparado encontramos que en el Salvador, es catalogado como uno de los precursores en la modernización del transporte extraurbano en la región de Centroamérica. El sistema de transporte colectivo en el Salvador se vio en la necesidad de realizar cambios y actualizar el transporte extraurbano basándose en: La emisión de Reglamento respetando los derechos y obligaciones que se regulan en su marco conceptual, Régimen administrativo de transporte, tránsito y seguridad vial y superintendencia de registro públicos de vehículos automotores. La norma que regule el servicio del transporte extraurbano, deben señalar con un propósito definido el buen funcionamiento y regulación del transporte, para evitar los problemas anteriores y ser eficientes en el plan de proyección a futuro.

“En referencia al transporte extraurbano el Salvador crea un institución denominada SITRAMSS Sistema Integrado del Transporte del Área, Metropolitana de San Salvador, es un nuevo sistema del transporte público que dará servicio en el Salvador, cuenta con la articulación de buses, es un sistema llamado BRT, que marca el principio de la modernización de este servicio y un cambio respecto a lo que la población ha conocido por décadas, permite verificar cada uno de los componentes del sistema, aplicar un nuevo sistema que da inicio a una nueva cultura en el transporte colectivo, el proyecto SITRAMSS constituye una iniciativa para convertir a El Salvador la puerta de entrada de todo la región centroamericana con una plataforma logística que permita ser el punto de conexión estratégica”.¹⁸

La prestación de transporte colectivo en Guatemala, ha demostrado grandes deficiencias en el transporte extraurbano los esfuerzos legales y económicos que se han realizado no han sido lo suficiente, esto genera para el estado otorgar subsidios a las distintas gremiales del transporte colectivo, permitiendo cargas financieras y la erogación de millones de quetzales al otorgar el subsidio a las distintas gremiales de transporte, generando corrupción.

Es innegable la modernización del transporte extraurbano que garantice las necesidades que tiene la población para movilizarse, sobre todo la clase trabajadora que son ellos quienes cada día dan su aportación denominado pasaje impulsando la economía del país realizando los esfuerzos necesarios en su trabajo, y permitiendo el fluir de este

¹⁸Juan Carlos Ochoa Arramendi. SITRAMSS. [http://www.transparenciaactiva.gob.sv/pruebas-piloto-del-sistema-sitramss?relatedposts_hit=1\\$relatedposts_origen=29556\\$relatedposts_position=0](http://www.transparenciaactiva.gob.sv/pruebas-piloto-del-sistema-sitramss?relatedposts_hit=1$relatedposts_origen=29556$relatedposts_position=0) (consulta 3 de febrero de 2015)

mecanismo de transporte; así es como el transporte se convierte en el principal insumo de consumo intermedio para realizar distintas actividades laborales, educacionales y familiares, también permite integrar los mercados de capitales, bienes y servicios financieros y laborales.

4.1 Definición de transporte extraurbano

Según el autor Paco Sagone describe que “etimológicamente la palabra autobús según el diccionario de la RAE significa: autobús. Del Fr autobús, de auto y ómnibus. Vehículo automóvil de transporte público y trayecto fijo que se emplea habitualmente en el servicio urbano. Autocar. Del Fr autocar de auto, y el inglé, car, coche. Vehículo automóvil de gran capacidad concebido para el transporte de personas, que generalmente realiza grandes recorridos por carretera.”¹⁹

El transporte extraurbano es de suma importancia cuya función es el traslado de personas de un lugar a otro entre pueblos o ciudades, cada año es mayor el movimiento de tránsito, hacia y desde la ciudad a sus alrededores. Los buses extraurbanos como función primordial, es el comercio se utiliza para llevar los productos del día a los diferentes lugares de ciudades y pueblos, y traslado de personas a los diferentes puntos de la ciudad, permite el desarrollo de comunidades y ciudades, su gran aporte es de suma importancia, permite el desarrollo en gran parte de la población permitiendo un avance económico. El transporte colectivo como un servicio público, prestado a la población ha permitido que un gran porcentaje de la población, se desarrolle a nivel nacional.

¹⁹ **Hacia un bus extraurbano mas seguro en Guatemala.** Pág. 48

4.2 Clasificación de transporte

El transporte es un servicio, cuya finalidad es llevar personas o cosas de un lugar a otro, se divide; en atención a usuarios, público y privado, y en razón de su objeto; en transporte de pasajeros y de carga, trasladando incluso a grandes distancias de ciudad a otra ciudad y entre municipios.

4.3 El transporte colectivo en la división de servicio público

Se dispone en el transporte colectivo dentro de una clasificación que presta el servicio público propio, por estar explícitamente regula en la ley y que se encuadra dentro de la administración pública, que se puede prestar el servicio de manera directa o indirectamente por particulares.

Por muchos es considerado como Uti Singuli, para otros voluntarios para el usuario y obligatorio para el prestador de servicio y para la mayoría tanto de gestión pública como privada.

Uti Singuli. Es un servicio que se presta a toda persona, que lo requiera, siempre que satisfaga la normativa, previendo los requisitos establecidos. De gestión pública y privada. El transporte colectivo puede ser prestado por el Estado o indirectamente por particulares bajo el régimen de concesión. En donde el servicio es prestado por particulares que le corresponde al Estado. Es una facultad para los particulares en prestar el servicio transporte nacional, es necesaria la autorización

gubernamental. Una vez que cumplan con los requisitos legales para el solicitante, la autoridad gubernativa extenderá la autorización respectiva, que permitirá que las unidades presten el servicio a la población.

4.4 Sistema de pago electrónico

4.4.1 Tarjeta electrónica

La percepción estándar de una tarjeta inteligente es una tarjeta microprocesador de las dimensiones de una tarjeta de crédito o más pequeña, como tarjetas SIM o GSM con varias propiedades especiales que contiene un sistema de archivos seguro y características legibles y es capaz de proveer servicios de seguridad, confidencialidad de la información en la memoria.

4.4.2 Características de la tarjeta

Las tarjetas no contiene baterías, la energía es suministrada por los lectores de tarjetas que permite un mejor control.

Las tarjetas electrónicas con interfaces sin contacto están transformándose en un medio popular para aplicaciones de pago en el transporte masivo, estas tarjetas disponen de un chip que se comunica con el lector de tarjetas mediante inducción a una tasa de transferencia con estándar de comunicación de tarjetas inteligentes sin contacto permitido para comunicarse con una distancia hasta de 10 centímetros.

El crecimiento de las tarjetas inteligentes ocurrió en los años noventa donde incrementó el beneficio para evitar el fraude, donde se asegura que el costo es menor, que los costos de implementación. Las tarjetas se han utilizado también para identificar personal de una empresa.

La tarjeta contiene componentes internos que permiten su funcionamiento:

- a. Chip donde se almacena toda la información referente a la tarjeta.
- b. La información es protegida por clave donde no se podrá acceder a ella sin los permisos pertinentes.
- c. Antena es la que permite la comunicación entre la tarjeta y la computadora lectora, realizando de forma instantánea una lectura entre el chip y el sistema para realizar la gestión pertinente.
- d. No ocupa gran cantidad de espacio en los lectores.
- e. Contiene un circuito integrado, que permite la ejecución de un programa.
- f. Contiene propiedades especiales, bajo un sistema de seguros de archivo confiable en la información.

4.4.3 Forma de pago

La implementación del pago en forma electrónica en el transporte extraurbano, sería una forma moderna de pago oficial, proporcionando seguridad a las personas adultas mayores y niños, la tarjeta deberá tener un saldo suficiente para realizar el pago electrónico según la tarifa establecida para dicha ruta, del transporte colectivo, es de gran

importancia su implementación y lograr así un desarrollo, que permita la seguridad de las personas al abordar.

Esto evitara que la ciudadanía deje de utilizar dinero en efectivo y solo utilice su tarjeta para acceder al servicio de transporte extraurbano, este nuevo sistema de recaudo puede brindar beneficios como el pago exacto del pasaje, acceso a una amplia red de carga, mejor manejo de presupuesto, practicidad, seguridad y confianza en tecnología.

El usuario tendrá garantizado un cobro exacto en este sistema también permite un mayor control de las operaciones de cada unidad y disminución de la delincuencia como resultado de pago electrónico de la tarifa.

4.4 Clases de tarjeta electrónica

Al establecer la tarjeta electrónica como un nuevo medio de pago en el transporte extraurbano, donde se descontara el valor del pasaje en cada viaje, un servicio seguro, moderno, como una nueva alternativa de transporte público de pasajeros.

4.4.4.1 Tarjeta para ciudadano

Esta tarjeta tiene como objetivo principal; que el pago del valor del pasaje no se realice con dinero en efectivo. Su funcionamiento sea de forma personal, al momento de ingresar al autobús acercar la tarjeta al validador y tener libre acceso, garantizando su seguridad Durante el recorrido, y ser trasladado sin ninguna dificultad que pueda poner en riesgo su integridad.

4.4.4.2 Tarjeta para niños

Esta tarjeta tiene como objetivo principal; que el pago del valor del pasaje no se realice con dinero en efectivo. Que todos los menores de siete (7) años de edad, tengan libre acceso al autobús, garantizando su seguridad durante el recorrido, la tarjeta será entregada al menor acompañado de un adulto, presentando la certificación de partida de nacimiento del menor.

4.4.4.3 Tarjeta para adultos

Esta tarjeta tiene como objetivo principal; que el pago del valor del pasaje no se realice con dinero en efectivo. Que todas las personas mayores de sesenta (60) años de edad, tengan libre acceso al autobús. Su funcionamiento sea de forma personal, al momento de ingresar al autobús acercar la tarjeta al validador y tener libre acceso, garantizando el respeto a las personas mayores de edad y su traslado sin ninguna dificultad que pueda poner en riesgo su integridad como personas.

4.5 Control de tarjeta electrónica

Debido a la problemática del transporte extraurbano, es necesario renovar el sistema de transporte público y la creación de una entidad con la misión de contribuir en la transformación del transporte público para mejorar la calidad de vida de las personas usuarias y la sociedad a través de soluciones tecnológicas, innovadoras y confiables, que la población pueda ser trasladada sin ningún tipo de problemas de forma segura y confiable.

La entidad encargada de proporcionar y administrar la tarjeta para realizar el pago en el transporte, deberá implementar centros de atención a los usuarios en distintos puntos del municipio en los cuales se pueda brindar toda la información que se requiera, y así mismo proponer un servicio en línea para garantizar el servicio y satisfacer la necesidad de los requirentes, esto permitirá la seguridad y confianza de los usuarios y que permita su traslado de forma eficiente.

Esta entidad deberá velar que el servicio y el nuevo sistema de forma eficiente, segura y responsable. Deberá llevar a cabo un control sobre cada unidad de transporte del transporte público con especificaciones técnicas que sean definidas para el uso y recorrido diario.

Además dicha entidad debe establecer los centros de recarga y adquisición de la tarjeta electrónica, estos centros facilitaran la información y ayuda que sea necesaria para los usuarios y abastecerse de una unidad específica para otorgar información a los usuarios en caso de robo o pérdida de la tarjeta.

4.6 Breve análisis del Acuerdo Gubernativo de Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera número 42-94

El Acuerdo Gubernativo número 42-94 que regula específicamente el servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, proporciona que en el Artículo 1 del capítulo I, establece que tiene por objeto regular el servicio público del transporte extraurbano de pasajeros, protege la competencia lícita entre porteadores, asegura el

sistema para operar el servicio de transporte extraurbano.

En el Artículo 2 del capítulo II establece que el reglamento de servicio de transporte extraurbano de pasajeros, regula todo vehículo terrestre, autobuses, microbuses y ómnibus, lleven un recorrido de una cabecera municipal a otra, de una cabecera municipal a cualquier otro municipio, de un lugar de municipio a cualquier otro lugar de municipio y de una cabecera municipal o de un lugar municipal a cualquier punto si fuera del territorio nacional.

El acuerdo gubernativo que regula el transporte extraurbano regula el servicio de transporte, y los lugares que han de recorrer dentro y fuera del territorio. Es la normativa que permita que exista un orden el servicio del transporte colectivo y de mayor funcionamiento en todas las esferas del territorio, su regulación garantiza un transporte transparente y todas las líneas jerárquicas de la entidad, permite una mayor regulación en cada departamento.

4.7 Autoridad encargada del control y supervisión de los porteadores.

La Dirección General de Transportes es la institución de orden público, encargado de regular el servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, establece las medidas necesarias para garantizar un transporte seguro, digno, moderno y eficiente para las personas.

La Dirección velara a través de sus inspectores que los porteadores cumplan

estrictamente con el reglamento, exigiendo la tarjeta de operación, así como la tarjeta de horarios y tarifas y que puedan comprobar en cualquier momento el estado del vehículo. Los supervisores de la Dirección General de Transporte tienen la autorización de efectuar viajes en los vehículos de las rutas autorizadas, para cerciorarse de sus estado, puntualidad y eficiencia del servicio, además de ver las observancias de la Ley de transporte y del reglamento, la importancia que se lleve de forma pronta y segura las supervisiones a las unidades es mayor credibilidad a la entidad y esto permitirá la confianza de la población.

Dentro de sus funciones básicas es velar para que los porteadores cumplan con las siguientes obligaciones:

- a. Prestar el servicio al público sin interrupción, en las rutas y horarios para la cual fue autorizada.
- b. Presentar su vehicula en la terminal 30 minutos antes, de la hora de salida.
- c. No hacer paradas en poblaciones intermedias.
- d. Cada tres horas de viaje continuo los vehículos deben hacer paradas de no más de quince minutos, para que los usuarios satisfagan sus necesidades fisiológicas.
- e. Realizar paradas de emergencia cuando la situación así lo amerite.

4.8 Necesidad de reformar el Reglamento de Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera Acuerdo Gubernativo 42-94

La Dirección General de Transporte es una institución gubernamental centralizada, las funciones que tiene a cargo: el registro, control y regulación de los servicios públicos del

transporte extraurbano de pasajeros por carretera, fue creada por Decreto Ley 289 de fecha 16 de febrero de 1965, como dependencia del Ministerio de Economía.

Posteriormente en cumplimiento del Decreto Ley 19-83 de fecha 22 de marzo de 1983, la Dirección General de Transporte fue trasladada al Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda que actualmente es Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, el Acuerdo Gubernativo 42-94 de fecha 03 de febrero de 1994, según el artículo 75 solo queda vigente el capítulo VIII, que se refiere al transporte de carga del acuerdo gubernativo de fecha 24 de octubre de 1967.

En el año de 1995 se emitió el Acuerdo Gubernativo número 131-95 que correspondía al Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Publicas todo lo relativo al transporte extraurbano de pasajeros por carretera, que incluía la fijación de las tarifas que debían cobrarse por la fijación del tal servicio, misma que se prestaba a grandes deficiencias del transporte, que derogo el artículo 29 del Acuerdo Gubernativo número 42-94.

En el año 2009 se emite un Acuerdo Ministerial número 16-2009, del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda por la situación que atravesaba el transporte extraurbano debido a la fluctuación de precios del combustible, se tuvo que regular de manera específica las tarifas, que debían de cobrarse por tal servicio.

La Dirección General de Transportes, en tal acuerdo quedo sujeta a realizar investigaciones, en caso de cobros que sobrepasen la tarifa autorizada, y deducir las responsabilidades que correspondan.

Actualmente el transporte extraurbano, se encuentra con grandes deficiencias y desorden, la Dirección General de Transportes como entidad encargada de verificar un control sobre el transporte extraurbano, aún no ha realizado los mecanismos necesarios de forma estricta y comprometida en cumplimiento de la Ley que rige el servicio de transporte extraurbano, esto ha sucedido año tras año y sin que los mecanismos ha emplear den resultado.

La autorización desmedida de unidades, aumento ilegal de pasaje, saturación de rutas y el poco interés de la autoridad por atender el problema de transporte extraurbano, es una situación que en la actualidad afecta a la población, encontrar una solución se ha convertido en todo un desafío para las autoridades.

A pesar de las circunstancias, para los empresarios del transporte extraurbano todo parece seguir con normalidad, buscando los beneficios propios, aducen que la deficiencia del servicio se debe al apoyo insuficiente y la necesidad de sufragar los gastos de mantenimiento de los automotores, según los propietarios de las unidades de transporte estiman un gasto según el tipo de mantenimiento, un promedio de dos mil cien quetzales al mes, sin contar la depreciación e inconvenientes que puedan tener.

Los usuarios del transporte público, dentro de los autobuses se dan situaciones que atentan contra la dignidad de las personas, casos en los que personas mayores de edad, niños, adolescente, mujeres y personas de la tercera edad, sufren abuso por parte de los pilotos o copilotos en el cobro ilegal de pasaje, sumado la escasa transparencia en el manejo y administración que el estado aporta en el manejo de subsidios, los controles



son prácticamente inexistentes, esto lleva a un solo camino el derroche de dinero por parte del estado a una calidad de buses que no les interesa la calidad de servicio que puedan prestar.

Es de suma importancia realizar reforma al reglamento de servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera, donde se ha puesto en manifiesto la necesidad de su actualización y adecuación, para que el servicio del transporte extraurbano de pasajeros sea regulado, desde el punto de vista técnico y jurídico, y se realice con eficiencia, seguridad y comodidad, de conformidad con la realidad actual del país, adecuadamente no solo para respetar la dignidad de las personas que abordan estas unidades de transporte colectivo, sino para la modernización y control en las principales vías y arterias de la ciudad, implementando el sistema electrónico el cual consiste en una plataforma electrónica que permita el cobro del pasaje en forma electrónica que genera información de forma transparente en las unidades que prestan el servicio publica como lo es el transporte extraurbano. Esto permitirá un gran avance en la modernización y con tecnología comparable a grandes países con un desarrollo potencial a nivel mundial.

El plan de modernización en cada unidad de transporte extraurbano, es pretender brindar y proporcionar un servicio de transporte seguro y digno para el usuario, mejorar la calidad de servicio del transporte, regular el sistema de rutas y cobros, brindando transparencia en los ingresos del sistema.

La utilización del sistema electrónico controlarán las unidades a través de un centro de monitoreo, donde todas las unidades tendrán un sistema de posicionamiento global GPS,

la implementación del sistema electrónico prepago, en las unidades de buses extraurbanos, tiene como función primordial evitar los cobros excesivos y que no se registren extorsiones al transporte público. Al establecer el mecanismo de sistema electrónico para realizar el pago del pasaje los conductores tendrán menos riesgo de asaltos, extorsiones y los dueños de estas unidades tendrán un mejor control y que este sujeto a las tarifas autorizadas por la dirección, esto permitirá que tanto pilotos como propietarios respeten la norma que regula el transporte extraurbano.

En el Artículo uno del Acuerdo Ministerial número 16-2009 fija que el precio del pasaje en recorrido de distancia de menor de 12 kilómetros, se cobrara una tarifa única por pasajero Q2.00, y en recorridos mayores de 12 kilómetros se calculara en base a tarifa de Q0.1700 por kilómetro recorrido. En el Artículo dos fija la tarifa atendiendo al recorrido en kilómetros la cual ajusto aproximadamente de Q0.25 según corresponda.

Al implementar el sistema electrónico en el transporte extraurbano, la tarifa se calculara por kilómetro recorrido, se ajustara por aproximación de múltiplos de Q0.25 en los transportes de pasajeros por carretera, se tomará en cuenta la inversión de capital del transportista; los costos fijos y variables de la operación de las unidades, la topografía y condición de las carreteras, las tarifas al Impuesto al Valor Agregado, información recabada en cuanto a usuarios, ingresos reales por unidad e índices de pasajero por kilómetro. Se tomará en consideración la cantidad de vehículos que prestan el servicio en la misma ruta y deberán tener una diferencia de cinco minutos en hora pico y quince en hora valle.

4.9 Centro de control

Implementar el sistema de pago electrónico en el transporte extraurbano, permitirá desplazar los buses con un mejor mecanismo para localizar las unidades o GPS, que permitirá reconocer con mayor falibilidad el recorrido de los buses que presten el servicio colectivo.

Con este sistema de tecnología avanzada permitirá controlar la eficiencia y recorrido de las unidades que prestan el servicio, y los controladores de las flotas de unidades podrán seguir a las unidades que realicen varios recorridos y distancias inadecuadas que no les correspondería transitar, el sistema de control permitirá controlar de forma continua el seguimiento de en línea de la frecuencia de los viajes de cada ruta, así verificar la velocidad con la que circulan los buses del transporte extraurbano y el desvió de ciertas unidades en rutas específicas.

4.10 Seguridad

El servicio de transporte extraurbano de pasajeros a través de los años ha incrementado su inseguridad para los usuarios que utilizan el servicio de estas unidades, al establecer el sistema de pago electrónico se obtendrá seguridad, calidad y modernización, que el transporte colectivo sea equipado con la modernización en tecnología y contar con cámaras de video que pueda brindar un servicio digno y de calidad humana incrementando un mejor nivel de vida de calidad en la ciudad, calidad política, calidad ambiental y calidad en tecnología y de mayor beneficio para la población que es la financiera.

Esta propuesta de servicio debe ser respetuosa a la vida y seguridad de los pasajeros, que debe ser de gran beneficio cumpliendo con un servicio de calidad con estándares muy altos y precios accesibles al usuario, implementado la tecnología e invirtiendo en la estructura actual del transporte extraurbano, se generan cambios en la estructura tradicional, con el objetivo de lograr la modernización, el resguardo de los usuarios, contribuir a la seguridad nacional y de esta forma cambiar la imagen nacional e internacional referente al transporte público que contribuya al desarrollo nacional y seguridad a bordo de las unidades y alcanzar la optimización de los recursos.

La educación vial es muy inconstante, lamentablemente no se han realizado los esfuerzos necesarios para poner a funcionar instituciones que velen por la educación vial. El Estado ha olvidado este tema a través del ministerio de educación, impartiendo cursos a los educadores y estos compartirlos con los alumnos, se observa que un estudiante no conoce el tema relacionado a la educación vial, la mayoría de personas desconocen la educación vial, y solo se da este interés de aprender cuando se empiezan los trámites para obtener la licencia de conducir un vehículo automotor, que empiezan a preocuparse por tener algo de interés referente al tránsito y entre lo que se conoce como señalización vial, si la educación vial se implementara se evitarían menos acciones lamentables.

La educación vial es una serie de conductas que tiene como objeto comunicar y advertir a los usuario de la vía, estableciendo normas que permitan ordenar el compartimiento, en determinadas circunstancias de la vía.

De acuerdo a las funciones que desempeña las señales de tránsito y también de acuerdo

a los convenios internacionales pueden ser los siguientes unos de los más importantes:

- a. Señales preventivas
- b. Señales restrictivas
- c. Señales informativas

4.10.1 Señales preventivas

- a. Indican en forma correcta ciertas disposiciones legales.
- b. Advierten al usuario de posibles riesgos.
- c. Guía a los usuarios en su recorrido.
- d. Determinan el derecho de paso a la corriente de tránsito.
- e. Informar al usuario de paradas.
- f. Informar al usuario en uso de pasarelas.
- g. Advertir sobre los lugares en cruce de calles.
- h. Informar sobre las vías de comunicación relacionadas al transporte.
- i. Guiar a las personas con discapacidad.
- j. Advertir al usuario del transporte pesado.
- k. Informar sobre la afluencia vehicular en horarios respectivos.

4.10.2 Señales restrictivas

- a. Imponen cierta restricción a la circulación.
- b. Forma rectángulo colocado verticalmente.



4.10.3 Señales informativas

- a. Indicadores de direcciones de carretera.
- b. Localización de poblados.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La Dirección General de Transporte carece de un plan efectivo que permita controlar a los pilotos de transporte extraurbano, puesto que no efectúan operativos para determinar las condiciones de seguridad en el alza de pasajes de los usuarios del transporte, todo esto debido a que no existe un asidero legal que permita una revisión constante, el crecimiento de la población, y el número de vehículos del transporte colectivo en áreas urbanas ha ocasionado índices en infracciones al reglamento de tránsito, ha aumentado de forma alarmante en violar los derechos de los usuarios, sin que las autoridades de tránsito se preocupen por investigar cuáles son los motivos de este fenómeno.

La Dirección General de Transporte, a pesar de las normativas vigentes al transporte extraurbano, la verificación de itinerario de los buses, números de pasajeros, condición sobrio de los pilotos, el alza de los precios al pasaje no autorizados, esta verificación resulta inoperante debido a la corrupción que se da, mediante sobornos para evadir la sanción correspondiente.

El presente trabajo de investigación tiene como finalidad proponer una reforma al Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, Acuerdo gubernativo número 42-94 para implementar el sistema de pago electrónico en el transporte extraurbano. Tomando en consideración que la Constitución Política de la República de Guatemala regula al transporte público como un servicio de utilidad pública, razón por la cual se debe reducir el costo del pasaje de acuerdo a la capacidad de pago de la población.





BIBLIOGRFÍA

- ACOSTA, Romero. **Teoría general del derecho administrativo**. México, D.F, Edit. Porrúa, S.A. 1985.
- CALDERON MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo parte especial**, Guatemala, C.A. 5ª ed.; Edit. Orión, 2005.
- DROMI, José Roberto. **Instituciones del derecho administrativo**. Buenos Aires, Edit. de Palma, 1973.
- GARCIA MAYNEZ, Eduardo. **Introducción al estudio del derecho**. México, D.F: Edit. Porrúa, S.A. 1971
- GODINEZ BOLAÑOS, Rafael. **Sistemas de organización en la administración Pública**. Guatemala, C.A Edit. Progreso, 1992.
- GONZALES, UMAÑA, Juan Carlos, Mario. **Diagnóstico del transporte público dePasajeros**. <http://www.transparenciaactiva.gob.sv/pruebas-pilotos-desistem>(Consulta: 3 de febrero de 2015)
- LÓPEZ MAYORGA, Leonel Armando. **Introducción al estudio del derecho II**.Volumen I, Guatemala, 1ª ed.; Edit. Lovi, 2003.
- QUIROA CUYUM, Mónica Del Rosario. **Contabilidad aplicando costos directos para empresas de transporte extraurbano**. Tesis de Grado, Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Economía: 2004.
- ROSALES ESPIL, Laura. **Transporte edad media**. <https://endrina-wordpress.com/category/transporte/>. (consulta 2 de junio de 2015).
- REGIL ESCOBAR, César Augusto. **El transporte en el desarrollo económico de Guatemala**. Tesis de Grado, Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Economía: 1967.
- SAGONE CÁCERE, Francisco José. **Hacia un bus extraurbano más seguro Guatemala**. Tesis de Grado, Universidad Rafael Landívar, Facultad de Arquitectura y Diseño: 2001.



- <http://muniguate.com/index.php/transmeto/85-temas/5671sistemaprepago>. **Beneficios del sistema prepago** (Consulta: 25 de febrero de 2015).
- <http://www.rae.es/recursos/diccionario/drae>. **Definición de transporte extraurbano** (Consulta: 1 de junio de 2015).
- https://google.es/images?q=historia+de+la+ciudad+de+Guatemala++transporte&hl=es419&gbv=&sa=&i=image:result_groupsei. **Historia de la ciudad de Guatemala de transporte**. (Consulta: 1 de febrero de 2015).
- <http://enciclopedia.us.es/index.php/historia-del-transporte>. **Historia del transporte**. (consulta 1 de febrero de 2015).
- <http://guatemaladeayer.blogspot.com/2011/09historial-transporte-urbano-en,html>- **Historia del transporte** (Consulta el 2 de febrero de 2015).
- <https://profebaca.wordpress.com-2013/05/17los-medios-de-transporte-origen-evolucion>. **Los medios de transporte origen y evolución**. (Consulta: 29 de enero de 2015)
- <https://es.wikipedia.org/wiki/transporte>. **Origen del transporte**. (Consulta 1 de febrero de 2015).
- <http://es.escribd.com/doc/95896001/origen-y-evolucion-del-transortescrbd>. **Origen y evolución del transporte**. (Consulta 25 de febrero de 2015).
- <http://monografía.com/trabajo/transporte.ShTml#ixzz3QT,YhZ2UY>**Origende transporte**. (Consulta: 29 de enero de 2015).
- <http://personales.csagustin.net/2011-12/3eso/01/index3/html>. **Trasporte en la edad antigua**. (Consulta 17 de mayo de 2015).
- <https://prezi.com/ocihzevfpjw5/transporte-en-la-edad-media/> **Transporte en la edad media**. (consulta 10 de marzo de 2015).
- http://www.aularagon.org/files/espa/ON_line/historia/antigua.**Transporte edad antigua**. (Consulta 10 de julio de 2015).
- <https://edadmodernamaristas.wordpress.com/2011/11/21/mediosde/transporte/en/la/edad/moderna/>. **Transporte moderna**. (Consulta 20 de abril de 2015).
- <http://eielgadodelahistoria.blogspot.com/2009/10historia-del-transporte.html>. **Transporte de la historia**. (consulta 3 de julio de 2015).
- <https://endrina.wordpress.com/category/transportes/>. **Transportes edad media**. (consulta: 2 de marzo de 2015).
- <https://es.wikipedia.org/wiki/transporte-en-el-antiguo-egipto>. **Transporte en el antiguo Egipto**. (Consulta 6 de julio de 2015).



<http://es.wikipedia.org/wiki/terrestre>. **Transporte terrestre**. (Consulta 25 de mayo de 2015).

http://www.un.org/esa/dsd/dsd/_aofw_ni/ni_pdfs/nationalreport/Guatemala/transp. **Transporte transgeneracional**. (Consulta: 25 de julio de 2015).

<http://rogeroman.definicion.desistema./> **Sistema**. (Consulta 3 de septiembre de 2015).

<http://transmetro.muniguate.com/> **Sistema de transmetro en Guatemala**. (consulta 4 de febrero de 2015).

<https://es.wikipedia.org/wiki/sistema-integrado-guatemalteco-de-autobuses>. **sistema integrado guatemalteco de autobuses urbanos**. (Consulta 3 de febrero de 2015).

Legislación:

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

Ley de Tránsito. Congreso de la República, Decreto número 132-96, 1996.

Ministerio de Economía, Acuerdo Gubernativo número 24-75 Artículo 2. 6 de octubre 1975.

Reglamento de Tránsito. Presidente de la República de Guatemala, Acuerdo Gubernativo número 273-98, 1998.

Reglamento de Servicios de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera. Acuerdo Gubernativo No. 42-94

Reglamento Interno de la Dirección General de Transporte. Acuerdo Gubernativo número 24-75 del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carreteras y sus reformas Acuerdo Gubernativo número 42-94. 1994.

Reglamento para la contratación de seguros obligatorios en el transporte extraurbano de persona. Acuerdo Gubernativo número 265-2001. 2001