

UNIVERSIDAD PANAMERICANA
Facultada de Ciencias Jurídicas y Justicia
Programa de Actualización y Cierre Académico



**La intervención de opositor legal declarado en contra de
la autorización de porteador nuevo**

-Tesis de licenciatura-

Orlando Amado Boc Sanabria

Zacapa, mayo 2014

**La intervención de opositor legal declarado en contra de
la autorización de porteador nuevo**

-Tesis de licenciatura-

Orlando Amado Boc Sanabria

Zacapa, mayo 2014

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD PANAMERICANA

Rector	M. Th. Mynor Augusto Herrera Lemus
Vicerrectora Académica	Dra. Alba Aracely Rodríguez de González
Vicerrector Administrativo	M. A. César Augusto Custodio Cobar
Secretario General	Lic. Adolfo Noguera Bosque

AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA

Decano	M. Sc. Otto Ronaldo González Peña
Coordinador de exámenes privados	M. Sc. Mario Jo Chang
Coordinador del Departamento de Tesis	Dr. Erick Alfonso Álvarez Mancilla
Director del Programa de Tesis	Dr. Carlos Interiano
Coordinador de Cátedra	M. A. Joaquín Rodrigo Flores Guzmán
Asesor de Tesis	M. A. Joaquín Rodrigo Flores Guzmán
Revisor de Tesis	M. Sc. Mario Jo Chang

TRIBUNAL EXAMINADOR

Primera Fase

Lic. Eddy Giovanni Miranda Medina

Lic. Ricardo Bustamante Mays

Licda. Consuelo Velásquez

Lic. Víctor Manuel Morán Ramírez

Segunda Fase

Lic. Julio César Villalta Bustamante

Lic. Héctor Ricardo Echeverría Méndez

Licda. Carmela Chamalé García

Licda. Mariannella Giordano Mazariegos

Tercera Fase

Licda. Cándida Rosa Ramos Montenegro

Licda. Jaqueline Elizabeth Paz Vásquez

Lic. Roberto Samayoa

Dra. Vitalina Orellana y Orellana

Lic. Arnoldo Pinto Morales

UNIVERSIDAD PANAMERICANA, FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA. Guatemala, cinco de julio de dos mil trece.-----

En virtud de que el proyecto de tesis titulado **LA INTERVENCIÓN DE OPOSITOR LEGAL DECLARADO EN CONTRA DE LA AUTORIZACIÓN DE PORTEADOR NUEVO**, presentado por **ORLANDO AMADO BOC SANABRIA**, previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), reúne los requisitos de esta casa de Estudios, es procedente **APROBAR** dicho punto de tesis y para el efecto se nombra como Tutor al Licenciado **JOAQUÍN RODRIGO FLORES GUZMÁN**, para que realice la tutoría del punto de tesis aprobado.



M. Sc. Otto Ronaldo González Peña
Decano de la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Justicia

DICTAMEN DEL TUTOR DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: **ORLANDO AMADO BOC SANABRIA**

Título de la tesis: **LA INTERVENCIÓN DE OPOSITOR LEGAL DECLARADO EN CONTRA DE LA AUTORIZACIÓN DE PORTEADOR NUEVO**

El Tutor de Tesis,

Considerando:

Primero: Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el estudiante ha desarrollado su tesis de licenciatura.

Segundo: Que ha leído el informe de tesis, donde consta que el (la) estudiante en mención realizó la investigación de rigor, atendiendo a un método y técnicas propias de esta modalidad académica.

Tercero: Que ha realizado todas las correcciones de contenido que le fueron planteadas en su oportunidad.

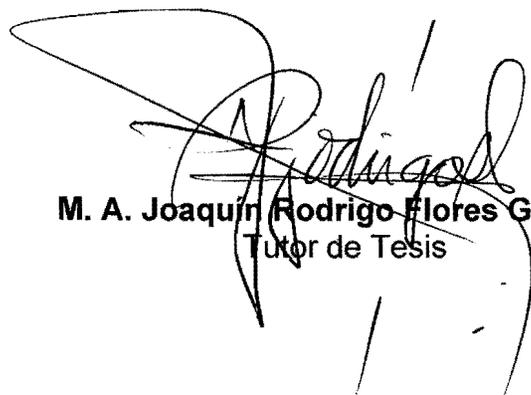
Cuarto: Que dicho trabajo reúne las calidades necesarias de una Tesis de Licenciatura.

Por tanto,

En su calidad de Tutor de Tesis, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que continúe con los trámites de rigor.

Guatemala, 20 de noviembre de 2013

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"



M. A. Joaquín Rodrigo Flores Guzmán
Tutor de Tesis



UNIVERSIDAD PANAMERICANA, FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA. Guatemala, veintiuno de noviembre de dos mil trece.-----

En virtud de que el proyecto de tesis titulado **LA INTERVENCIÓN DE OPOSITOR LEGAL DECLARADO EN CONTRA DE LA AUTORIZACIÓN DE PORTEADOR NUEVO**, presentado por **ORLANDO AMADO BOC SANABRIA**, previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), ha cumplido con los dictámenes correspondientes del tutor nombrado, se designa como revisor metodológico al Licenciado **MARIO JO CHANG**, para que realice una revisión del trabajo presentado y emita su dictamen en forma pertinente.



M. Sc. Otto Ronaldo González Peña
Decano de la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Justicia

DICTAMEN DEL REVISOR DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: **ORLANDO AMADO BOC SANABRIA**

Título de la tesis: **LA INTERVENCIÓN DE OPOSITOR LEGAL DECLARADO EN CONTRA DE LA AUTORIZACIÓN DE PORTEADOR NUEVO**

El Revisor de Tesis,

Considerando:

Primero: Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el estudiante ha desarrollado su tesis de licenciatura.

Segundo: Que ha leído el informe de tesis, donde consta que el (la) estudiante en mención realizó su trabajo atendiendo a un método y técnicas propias de esta modalidad académica.

Tercero: Que ha realizado todas las correcciones de redacción y estilo que le fueron planteadas en su oportunidad.

Cuarto: Que dicho trabajo reúne las calidades necesarias de una Tesis de Licenciatura.

Por tanto,

En su calidad de Revisor de Tesis, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que continúe con los trámites de rigor.

Guatemala, 23 de enero de 2014

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

M. Sc. Mario Jo Chang
Revisor Metodológico de Tesis



DICTAMEN DEL DIRECTOR DEL PROGRAMA DE TESIS

Nombre del Estudiante: **ORLANDO AMADO BOC SANABRIA**

Título de la tesis: **LA INTERVENCIÓN DE OPOSITOR LEGAL DECLARADO EN CONTRA DE LA AUTORIZACIÓN DE PORTEADOR NUEVO**

El Director del programa de Tesis de Licenciatura,

Considerando:

Primero: Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el estudiante ha desarrollado su tesis de licenciatura.

Segundo: Que el tutor responsable de dirigir su elaboración ha emitido dictamen favorable respecto al contenido del mismo.

Tercero: Que el revisor ha emitido dictamen favorable respecto a la redacción y estilo.

Cuarto: Que se tienen a la vista los dictámenes favorables del tutor y revisor respectivamente.

Por tanto,

En su calidad de Director del programa de tesis, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que continúe con los trámites de rigor.

Guatemala, 24 de marzo de 2014

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"



Dr. Carlos Interiano
Director del programa de tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia



ORDEN DE IMPRESIÓN DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: **ORLANDO AMADO BOC SANABRIA**

Título de la tesis: **LA INTERVENCIÓN DE OPOSITOR LEGAL DECLARADO EN CONTRA DE LA AUTORIZACIÓN DE PORTEADOR NUEVO**

El Director del programa de tesis, y el Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia,

Considerando:

Primero: Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el estudiante ha desarrollado su tesis de licenciatura.

Segundo: Que ha tenido a la vista los dictámenes del Tutor, Revisor, y del director del programa de tesis, donde consta que el (la) estudiante en mención ha llenado los requisitos académicos de su Tesis de Licenciatura, cuyo título obra en el informe de investigación.

Por tanto,

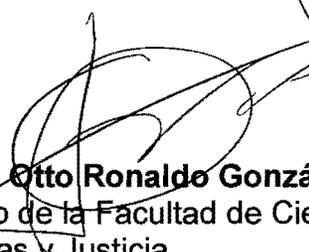
Se autoriza la impresión de dicho documento en el formato y características que están establecidas para este nivel académico.

Guatemala, 31 de marzo de 2014

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"



Dr. Carlos Interiano
Director del programa de tesis Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia



Vo. Bo. M. Sc. Otto Ronaldo González Peña
Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia

Nota: Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y del contenido de la presente tesis

DEDICATORIA

ACTO QUE DEDICO A:

DIOS: Gracias señor por regalarme tu presencia, porque has estado en cada segundo de mi vida, me has dado las fuerzas para trascender y haz derramado bendiciones en mi vida, este triunfo es una muestra más de tu infinito amor al permitirme alcanzar este sueño. Por qué Jehová da la sabiduría y de su boca viene el conocimiento y la inteligencia. Prov. 2:06

A MI PADRE: Feliciano Boc Monroy (Q.E.P.D.) Aunque el destino nos haya separado y haya sido poco el tiempo que caminamos juntos, siempre he sentido tu amor, te llevo en mi corazón y sigues vivo en mis pensamientos, estoy seguro que donde te encuentres te estarás llenando de alegría y orgullo y diciendo ese es mi hijo, como recuerdo que lo hacías, por eso a ti papito te dedico este triunfo, te amo y hasta luego, porque sé que algún día nos volveremos a encontrar.

A MI MADRE: Reina Eva Sanabria Zacarías viuda de Boc, mis ojos se llenan de lágrimas al agradecerte por darme la vida, porque el destino te convirtió en padre y madre y lo hiciste de una manera ejemplar, gracias por tus oraciones, por tus esfuerzos y cada uno de tus sacrificios, por tus consejos porque siempre en ti he encontrado ese amor que solo tú eres capaz de dar, eres una mujer admirable, gracias por enseñarme a luchar por mis sueños y nunca darme por vencido, porque cuando estaba a punto de desmayar te recordaba a ti, esa mujer trabajadora, que nunca hubo obstáculo que le detuviera, fuerte para que a mí no me faltara nada y hoy puedo decirte esto es por ti.

A MI ESPOSA: Elvira Azucena Antón Tobar, por ser esa ayuda idónea, por ser mi cómplice, compañera y amiga, porque Dios te trajo a mi vida para que en mis debilidades me hicieras fuerte, en mis defectos los convirtieras en virtudes y con tu amor infinito que nos unirá por el resto de nuestras vidas y junto a ti la felicidad se hace más grande.

A MIS HIJOS: Kelly Analy, Katherine Azucena, Ángel Kaleb, porque desde que llegaron a mi vida, han sido esa razón para vivir, esa fuente de inspiración, cada mañana al verlos sonreír y cuando dicen papá, papá me dan la fortaleza para ser cada día mejor y seguir siempre hacia adelante, porque este paso les sirva de motivación para alcanzar las metas, propósito y éxitos que cada uno tenga a bien cumplir.

A MIS HERMANOS: Miguel Ángel (Q.E.P.D.), Dalia Elizabeth, Reina Ileana, Flor de María, Brenda Lucrecia, Mateo (Q.E.P.D.), Ambrosio (Q.E.P.D.) y José Rolando, porque fueron y son ejemplo de perseverancia e inspiración que me provocan y por la constancia que los caracterizó y valor mostrado para seguir adelante.

A MIS SOBRINOS: Miguel Ángel, Joshua Emanuel, Tania Michel, Carlos Leonel, Leonel Enrique, Elisa María, Sara Daniela, Ana Cristina, Jeremy David, Valery, Melanie, por ser parte fundamental del desarrollo y crecimiento tanto de parentesco como familiarmente, y hacernos cumplir la promesa del Todopoderoso, de ensanchar nuestras tiendas y generaciones.

A MIS SUEGROS: Pedro Antón Franco y Olga Marina Tobar Aldana (Q.E.P.D), por brindarme su apoyo incondicional y otorgarme la confianza suficiente en formar parte de esa gran familia, que a mi vida trajo mucha bendición.

A MIS CUÑADOS: Juan Carlos, Lourdes Lorena, Inely Patricia, Sindy Pahola, por formar parte de esa gran familia que Dios un día me regaló y por los consejos y actitudes que hasta el día de hoy he puesto de manifiesto.

A MI YERNO: Hugo Alejandro Chacón Cerna, porque al unirse a nuestra familia Dios nos permite añadir un hijo más.

A UNIVERSIDAD PANAMERICANA: Por el A.C.A. Jurídica que ha permitido alcanzar este logro profesional y a sus catedráticos por compartírnos todos sus conocimientos que fueron base para este éxito.

A MIS PASTORES: Luis García y Lily de García, por las oraciones y las enseñanzas a mi crecimiento tanto secular como espiritual, que han sido de mucha confianza, convicción y fe, en el logro alcanzado.

A MIS MADRINAS: Licenciada Elvira Azucena Antón Tobar y Licenciada Sindy Pahola Antón Tobar, por el apoyo incondicional y sus asesorías en el ámbito Académico y Profesional.

Índice

Resumen	i
Palabras clave	iii
Introducción	iii
Historia del transporte	1
Transporte extraurbano	7
Lo rural como ámbito de posiciones en conflicto	16
Transporte de pasajeros	20
Diferentes modos de transporte	25
Requisitos que debe de cumplir un porteador debidamente autorizado	29
La intervención de opositor legal declarado en contra de la autorización de un porteador nuevo	35
Caso práctico de oposición	42
Autorización de un porteador	44
Conclusiones	51
Referencias	53

Resumen

En el Transporte Extra-urbano existe la problemática que el trámite que se ha dado a las nuevas solicitudes planteadas ante la Dirección General de Transporte, sobre líneas de transporte, que aunque existen transportistas prestando el debido servicio y siendo porteadores debidamente autorizados, no se le da el debido derecho que representa cuando este se opone a la creación de un nuevo transportista, que pretende cubrir un servicio de pasajeros en el mismo horario y ruta, vedando así el derecho que le compete al transportista autorizado.

La demanda que existe en nuestra sociedad con respecto al transporte de pasajeros en áreas urbanas y extraurbanas es un problema de mucha importancia a tratar, pero cuando un nuevo transportista quiere prestar el servicio, deberá de ajustarse o regirse a lo que el Acuerdo Gubernativo No. 225-2012, y Leyes que fortalecen el debido proceso para la creación de una línea nueva, para prestar el servicio al público.

En el pasado se han realizado estudios en que se demuestra que por el crecimiento de la población se requiere la implementación o ampliación de servicios que se ajusten a la necesidad del usuario y que se incorporen incentivos y se les dé el nombre que representa cada transportista, para que empresarios nacionales o extranjeros vean la oportunidad de invertir

en el transporte de personas y mercancías, que son un camino al crecimiento y expansión de nuestra economía.

En el tema se menciona varias veces a porteadores debidamente autorizados, porque los hay que prestan el servicio de pasajeros y no lo son, transportando de una forma anómala, con permisos que supuestamente le fueron emitidos por la Dirección General de Transportes, pero en verdad son mal habidos a los cuales se les llama Líneas Fantasma, y estas sí que atentan en todo el sentido de la palabra porque no se rigen a ninguna estipulación y a la hora de prestar el servicio al público incumplen con precios de tarifa autorizada y al causar un accidente no cuentan con el respaldo exigido por la Ley que regula la prestación del servicio de pasajeros.

Es de suma importancia que se les nombre opositor con lugar al Estado y así mismo al porteador debidamente autorizado por él Ministerio de Comunicaciones y Vivienda, a través de la Dirección General de Transporte, entidad que lleva consigo la responsabilidad de inspeccionar y revisar que todo transportista de pasajeros cumpla con las exigencias que la Ley requiera, para que sea eficiente y seguro en las carreteras de Guatemala.

Palabras clave

Transporte. Porteador. Permisos. Opositor. Líneas fantasmas. Servicio. Infracciones. Sanciones. Plazos. Trámite. Edictos. Licencia de Transporte de Pasajeros. Tarifa. Gremial.

Introducción

El tema que se desarrolla, es porque al transportista individual que ha sido debidamente autorizado, casi nunca le dan trámite a las oposiciones que se promueven ante la Dirección General de Transporte, cuando los mismos por inconformidad a la creación de servicio de transporte nuevo, afecta sus intereses, y al pronunciarse ante la referida institución, no se obstaculiza el seguimiento a la creación de un servicio donde ya lo hay.

El Estado de Guatemala, garantiza Constitucionalmente a los empresarios y a todo habitante, el derecho al trabajo y el desarrollo, pero cabe hacer mención que es tan empresario una organización o empresa que se dedique al transporte extraurbano, y se opone, como así también lo es la persona particular que ha sido debidamente autorizado y cuando se opone en contra de la implementación o autorización de una nueva línea

de transporte, la Dirección deberá atender a su inconformidad y dilucidar si procede o no procede y el porqué.

Dentro de los procesos de descentralización al servicio público de transporte de pasajeros, hemos contemplado burocráticamente el entorpecimiento de las gestiones administrativas para optar a la oportunidad de prestar el servicio de transporte extra-urbano, a los transportistas ya autorizados, que se les ha vedado la oportunidad para que ellos puedan implementar, engrandecer y desarrollarse creando fuentes nuevas de empleo, si estos fueren necesarios.

El tema lleva consigo el hacer valer el derecho que se obtiene cuando el porteador autorizado se opone a la autorización de un porteador nuevo, que pretende ante la Dirección General de Transporte, se le adjudique una línea de transporte extraurbano, pronunciándose ante dicha entidad, que es la encargada de darle trámite a las nuevas solicitudes, mismas que se publican en el diario oficial y otro de mayor circulación en el país, que es donde a través de su enunciación se informa y que el inconforme se pronuncia ante la misma institución en un desacuerdo si le afectare a sus intereses.

En el transporte extra-urbano, el porteador debidamente autorizado por la Dirección General de Transporte, podrá dedicarse al transporte público de pasajeros por carretera y en su defensa podrá oponerse él o el Estado mismo, por no contar con sistemas que puedan establecer claramente la implementación o impedimentos de más requerimientos de Líneas de Transporte, a nivel Nacional.

Es el pasado, que motiva a la creación del Acuerdo Gubernativo No. 225-2012, de forma importante, porque transportistas por la necesidad de trasegar a las personas lo realizaban sin cumplir con la debida comodidad y seguridad, en vehículos que no son creados para el transporte de pasajeros, exponiendo a los usuarios a peligros que atentaban contra la salud y la vida de ellos, también no cumplían con regirse a horarios sino más bien lo hacían cuando ellos así lo quisieren hacer, se carecía de reglamentos y aun la misma autoridad no contaba con el mismo para sancionar a los transportistas de ese entonces.

Por tal razón el Estado de Guatemala a delegado al Ministerio de Comunicaciones y Vivienda, a través de la Dirección General de Transporte, el crear el Reglamento interno Acuerdo Gubernativo No. 225-2012, mismo que da atributos y obligaciones a todo aquel transportista que cumpla o incumpla lo establecido en dicho Acuerdo y leyes que auxiliien a los mismos.

Historia del transporte

Por la necesidad de transportarse a diferentes lugares se utilizaron animales, halando carretas con cargas y personas, movilizándose sobre los senderos para poder trabajar, comerciar y así poder subsistir, gracias a la modernización se han creado muchos medios de transporte mismos que son utilizados para mejorar la calidad de vida, así mismo los legados sociales, e institucionales en relación al transporte, que fueron determinantes sin discordia para generaciones venideras o futuras.

“El Hombre, en su permanente afán creativo, actuó desde la más remota antigüedad de forma asociada, advirtiendo que reuniendo esfuerzos podían hacer más fácil el logro de ciertos objetivos” (Villegas 1996:14)

El transporte por carreteras se desarrolló más despacio y fue así como también se comenzaron a organizarse familias y sociedades con el fin de darse a la tarea de movilizar personas y mercancías de un lugar a otro por la mera necesidad recíproca y el transporte mejoro o se vio obligado a implementar nuevas y mejores formas cuando surgió el motor accionado por vapor que lo utilizo la locomotora, que tuvo su utilización en Inglaterra dando así su inicio al transporte por carretera sobre líneas férreas.

Dando a que se origine el medio de transporte por carretera que contribuye en acceder a lugares donde el ferroviario no lo realizaba y contribuyendo con el crecimiento y expansión de la nación, el cual se subdivide en.

Transporte

Es el medio que se utiliza para el traslado de un lugar a otro, ya sea por trasiego de personas o mercaderías, es la forma más habitual que todo usuario a dicho transporte requiere sea proporcionado por persona particular, el Estado o extranjero toda vez cumpla con sus necesidades y con fines de lucro, su variada forma de encontrarlo funcionando en nuestro país lo podemos observar en colectivo, urbano, extraurbano, turismo, empresarial y particular.

En nuestro país le corresponde al Ministerio de Comunicaciones y Vivienda, que delega el cargo de la supervisión de dicho transporte de personas en cualquiera de alguna de las formas que permite nuestro Estado, supervisado y regido a través de la Dirección General de Transporte, el cual crea un reglamento interno para que al cumplimiento del mismo, se pueda velar por el cumplimiento de cubrir cada ruta de forma eficiente y segura.

Debemos tener en cuenta que todo transportista debidamente autorizado con línea de transporte colectivo, adquiere derechos pero así también debe de cumplir con las obligaciones que la ley requiere de ellos, porque es esto lo que garantiza que la entidad sobre la cual se delega dicha autoridad pueda y tengas bases debidamente establecidas y se les dé al conocimiento de todo empresario que se dedique al transporte de personas.

El porteador puede devenir en sujeto responsable de pagar daños y perjuicios que cause el vehículo, aun cuando quien lo conduzca no sea empleado del porteador o a quien se le haya encomendado, aunque sea de manera transitoria. Esta responsabilidad se refiere, tanto a los daños y perjuicios que se causaren al pasajero, como los que sufiere un tercero como consecuencia de la actividad de transportación. (Villegas 2006:141,142)

La exigencia al cumplimiento de lo que estipula la Ley o Reglamentos son las bases que rigen a las autoridades para hacer que todo transportista cumplan y se pueda sancionar a quienes infrinjan las mismas cuando presten el servicio extraurbano, la Dirección también es auxiliada en la supervisión e inspección de dicho servicio por la Policía Nacional Civil o por la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito (EMETRA), y toda autoridad que se encuentre investida para hacer cumplir la Ley.

Para la prestación de éste servicio se abre también la oportunidad que los transportistas implementen unidades nuevas que sean cómodas y seguras ya que existen rutas de bastante distancia entre un lugar y el otro, cumpliendo con los requisitos que el Ministerio exige, estos aunque sean de precio más elevados por ser unidades de última generación, se ajusten a los lineamientos o tarifas permitidas por la misma entidad que autoriza.

Transporte urbano

El transporte urbano es el que se utiliza en las ciudades, departamentos y municipios, son las que realizan distintos recorridos internos, comunicando barrios, colonias y zonas, con el fin de facilitar el movimiento de un lugar a otro por trabajo, estudio o cualquier otra actividad que los usuarios requieran, el mismo es regido por la municipalidad del departamento y que también cuenta con Reglamento del servicio urbano municipal que atribuye al concesionario de una línea urbana a adquirir derechos y obligaciones, misma que obliga a genera pago a cada concesionario a la municipalidad respectiva una cuota mensual por la prestación a dicho servicio.

Transporte de turismo

Este es de mucha utilidad y exclusivo en nuestro país porque contribuye al crecimiento en el área comercial y turística, ya que todo extranjero que visita Guatemala cuenta con un servicio que llena expectativas personales y el mismo es supervisado por la Dirección General de Transportes, para que cada propietario de una línea de esta calidad, cumpla con lo que establece el Reglamento y las Leyes en la prestación de tan preciado y exclusivo servicio.

El Acuerdo Gubernativo No. 225-2012 en el artículo 44, enuncia, que se entienda por servicio exclusivo de turismo, el que se presta al traslado de personas cuya finalidad sea la actividad turística, sin que se pueda detener en puntos intermedios para recoger o bajar pasajeros, ni para realizar actividades de naturaleza distinta a la de turismo.

Existiendo también para la obtención de dicha línea lo que regula el artículo 45 del mismo Acuerdo Gubernativo, en su literal a) Encontrarse debidamente registrado ante el Instituto Guatemalteco de Turismo, exclusivamente como empresa turística de transporte. Y cumplir con todos y cada uno de los pasos que requiera ser inscrito como porteador autorizado para realizar dicha actividad a este transporte y el cumplimiento al mismo.

Transporte empresarial

Es el que utilizan las compañías agrícolas o industriales, con el fin de trasladar a los empleados a sus distintas actividades con destinos específicos y retornándolos a su lugares respectivos al finalizar sus horas de labores para la compañía, este transporte debe de cumplir con los pasos que también exige la ley y el reglamento el cual es de total competencia lo realice la Dirección General de Transporte. En el Acuerdo Gubernativo No.225-2012 está regulado en el artículo 41, 42 y 46, los requisitos para quienes presten el debido transporte.

Transporte particular

Es el que se utiliza para la movilización de un lugar a otro pero no con fines de lucro sino más bien al servicio familiar o personal, sea por placer o trabajo, es necesario reconocer en este medio de transporte que el vehículo a utilizar aunque venga dotado de varios asientos no es para prestar un servicio al público porque se estaría infringiendo a la Ley, y si se optara por el propietario a realizar dicha hazaña atentaría con la seguridad de los usuarios y esta afectaría a los transportistas debidamente autorizados y estaría infringiendo la ley.

Cabe también mencionar que dicho transporte, en una debida necesidad sí puede ser suplente a la unidad que por algún motivo justificado sea sustituido pero allanándose a lo preceptuado en el artículo 30 del Acuerdo Gubernativo No. 225-2012, enuncia, el porteador deberá acreditar que la unidad sustituta es de su propiedad y que sus características se ajustan o son similares a la de la unidad sustituida y podrá solicitar el permiso temporal correspondiente.

El porteador queda obligado a adjuntar a la solicitud de permiso temporal, en original y la tarjeta de operación del vehículo que se encuentra fuera de circulación, la cual quedará en depósito en la Dirección, mientras dure la vigencia del permiso.

Transporte extraurbano

La concentración y el crecimiento de la población en las ciudades, departamentos, aldeas, caseríos y municipios en áreas interconectadas, ha motivado la necesidad de dotación de un transporte colectivo eficiente para el desarrollo de la vida cotidiana de éstas. En los últimos años en los grandes núcleos urbanos de Guatemala se ha proyectado a la implementación de servicios como el extraurbano, para el traslado a las distintas series de actividades a la población que reside en el extrarradio de la ciudad.

A través del crecimiento que se ha dado en las distintas épocas en el transporte, fue necesario que se creara un Ministerio que vele por el cumplimiento del mismo y por ello es que se le adjudica al Ministerio de Comunicaciones y Vivienda, y este delegando a la Dirección General de Transporte, el cual también crea un Reglamento que estipule y se cumpla para que lo enunciado en el artículo 1 de la Constitución Política de la República de Guatemala, que regula, protección a la persona, que a través de organización sea una realidad, y artículo 2 de la misma Ley, regula, que es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo de la persona.

Por lo cual se agrupan personas llamados empresarios para la realización del cumplimiento del trasiego de personas y consigo se realizan contratos que con fines de lucro, adquieren obligaciones y generan derechos que al ocurrir algún fortuito existe una empresa ya sea particular o jurídica para cumplir con la obligación que genere el mismo incidente al usuario o a cualquier otro tercero, que sea afectado por dicho servicio.

El Transporte como actividad que facilita el desplazamiento de personas o cosas lícitas de un lugar a otro, da origen al contrato...el que también se encuentra normado por leyes y reglamentos de carácter administrativo que tienden a garantizar los requisitos que deben concurrir en la prestación del Servicio. Por estas razones, el transporte, como actividad mercantil, no funciona al arbitrio de los comerciantes: se sujeta a las leyes y reglamentos dictados por el Estado.... (Villegas 2006:137)

Además que las ciudades normalmente cuentan con extensas redes de autobuses y microbuses al servicio transporte colectivo y comercial mismo necesario para el desarrollo y la competitividad ante las necesidades que genera el formar parte de una sociedad en expansión y desarrollo. Ya que las diferentes rutas que cubren la variedad de servicios de transporte extraurbano da facilidades de medios de transportarse y de interconectarse para poder subsistir y crecer económicamente cumpliendo con los acuerdos del Estado.

Objetivo del transporte

La implementación de leyes y reglamentos que rige al transporte extraurbano se encuentra regulada para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera y otros como los servicios especiales exclusivos al turismo. Con el fin de asegurar la existencia y operación de un sistema eficiente de un servicio de pasajeros, que contribuya a impulsar de manera eficaz la economía nacional, dentro de un alto grado de competitividad, con observancia de los tratados del libre comercio aceptados y rectificadas por el estado de Guatemala.

La Dirección General de Transportes supervisara la prestación de servicios, que cada transportista debidamente autorizado debe cumplir en ruta, horario y precio previamente establecido, de así sancionar a los

porteadores que incumplan la ley de transporte o la disposición del reglamento que rige a los mismos. Autorizar y registrar el transporte especializado y exclusivo de turismo, el agrícola e industrial.

Según el Acuerdo Gubernativo Número 225-2012, en el artículo 53, enuncia, Operativos de Control. La Dirección General de Transportes, separadamente o en conjunto con la policía Nacional civil, Dirección General de protección y seguridad vial –PROVIAL- y las Policías Municipales de Transito podrán llevar a cabo operativos en los que se velara por el cumplimiento del presente reglamento, de las normas relativas al tránsito de vehículos, y de las disposiciones de la ley de tránsito y su reglamento.

Para la realización de estos operativos podrá la Dirección solicitar la colaboración de las autoridades o instituciones involucradas en el tema de transporte. Así mismo podrá celebrar convenios o acuerdos que aseguren el cumplimiento de sus funciones.

Es aquí donde a consecuencia de la prestación del servicio el reglamento interno del mismo Acuerdo Gubernativo, en su artículo 38, enuncia: clasificación de transporte extraurbano: a) Servicio Exclusivo, opera en viajes directos y de origen a destino, sin paradas intermedias. Y estas

deberán prestarlas autobuses con capacidad mayor de 35 pasajeros, dotados de asientos reclinables, sanitarios, aire acondicionado....

b) Servicio de primera categoría: ... opera en viajes directos de origen a destino, pudiendo tener estaciones intermedias que cuenten con una terminal para dichas paradas....

c) Servicio de segunda categoría, rutas larga (más de 30 kilómetros): ...servicio económico en autobuses que opera con paradas intermedias entre origen y destino....

d) Servicio de segunda categoría, ruta corta (máximo 30 kilómetros):opera con paradas intermedias entre origen y destino, con vehículos convencionales, sean buses o microbuses....

e) Servicio Especial: los portadores podrán solicitar licencia para servicios temporales o viajes expresos, únicamente en autobuses o microbuses autorizados para el transporte extraurbano....

Por tal motivo se organizan sociedades colectivas particulares o jurídicas con el fin de dar el debido servicio a los usuarios, creando empresas que cumplan ante la Dirección con los acuerdos y estatutos previamente establecidos y del conocimiento de los mismos.

Desde de los trabajos de los juristas alemanes sobre el tema de la “empresa” y la enorme transcendencia en las comunidades contemporáneas del accionar de las mismas, el derecho societario ha adquirido una importancia digna de destacarse. Una corriente importante de jurista pregona el reconocimiento de una categoría jurídica especial del llamado “derecho de la empresa”, como medio regular adecuadamente toda la problemática de la empresa moderna, que trasciende lo económico, para avanzar hacia lo social, cultural y sobre todo a lo público. (Villegas 1996:17)

Historia que demuestra nuestro realismo

Guatemala no queriendo quedarse atrás, viendo como otros países crecen sistemáticamente y económicamente al modernizar e implementar servicios de transporte de pasajeros que presten eficiencia y seguridad a los usuarios, da la oportunidad que las personas individuales o colectivas llamándose porteadores, puedan invertir y generar fuente de empleos a los mismo ciudadanos quienes tienen a su cargo el manejo de las unidades debidamente autorizadas.

Guatemala se modernizó notablemente sus sistemas políticos en el recuento detallado de ese proceso ha sido realizado recientemente por el Instituto Nacional de Estadística (INE), en términos generales, los avances están vinculados a la consolidación de sistemas electorales y a la ampliación de los ámbitos de realización del Estado de Derecho, incluyendo la eliminación de prácticas de persecución y violación de derechos humanos por motivos políticos, y la dilatación de la tolerancia política que ha permitido la multiplicación de opciones electorales.... En el mismo sentido, ha habido avances en el fortalecimiento de las políticas económicas sobre todo en negocios propiamente de transporte colectivo, como lo es Transporte Urbano y Extraurbano de nuestro país. (Repetto 2005: 39, 40, 41, 42)

Estas agrupaciones que son de servicio al público y adquiere obligaciones al momento que se causare daño o perjuicio a los usuarios o a terceros, como lo establece la ley en sus aplicaciones, El Código de Comercio, decreto número 2-70, artículo 800, enuncia, El Porteador es responsable por daños o perjuicios que ocasionare a terceros aun que el que conduzca no sea conocido por el porteador.

En nuestras carreteras podemos contar con servicios actualizados, con autobuses de dos niveles y de última generación de los cuales en el pasado solo por televisión se veían, por eso se cuenta con un país que da oportunidades a empresarios nacionales y a extranjeros para que inviertan y generen fuentes de empleo en el servicio de transporte extraurbano, pero que no atenten con los intereses de los portadores debidamente autorizados, ya que la economía y el progreso radica en la expansión y que se sume a las fuentes de empleo, sin dejar sin sus debidos derechos a quienes los han logrado con anterioridad.

Trascendencia de la implementación del transporte

Ha sido en el siglo XX cuando más se ha desarrollado la red vial. Sucesivos gobiernos han realizado grandes inversiones hasta conseguir unas vías básicas de gran capacidad que permiten el desplazamiento de gran número de personas y mercancías por el territorio comunicando a las ciudades con departamentos, aldeas, caseríos y más lugares habitables e industrializados, mismos en crecimiento o expansión.

El Acuerdo Gubernativo Número 225-2012, artículo 1, establece, que el objeto del Reglamento es, el de regular el servicio público, promover y fomentar una competencia lícita y leal, asegurar la existencia y operación de un sistema eficiente, supervisar y sancionar a los portadores que incumplan.

El sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente con el crecimiento en toda la industria y expansión de empresas que crearon fuentes de empleo, siendo en la actualidad aceptable en muchos casos. Sin embargo, las carreteras de las zonas tropical y subtropical sufren de forma muy dura a causa de las inclemencias climáticas, lo cual hace muy costoso su mantenimiento y muchas veces inútil e intransitable por su asfalto seriamente dañado, durante algunas épocas del año debido a las lluvias torrenciales.

Legados de antecedentes históricos

Algunos porteadores recuerdan que aun cuando Guatemala ha llevado adelante una serie de reformas tendientes a estabilizar y fortalecer su economía, en relación a la reestructuración de convenios internacionales para sufragar la construcción nacional como por ejemplo (infraestructura de carreteras, el buen servicio de megaproyectos de transporte), todavía registra ciertos obstáculos, cuando se propone una buena inversión a los mercados internacionales, pese a ser la economía más grande de la subregión. La diversificación de la economía, generada con motivo de los tratados comerciales realizados con los países vecinos de Centro América, no ha derivado en tasas de alto crecimiento económico.

Las mismas han permitido que agrupaciones de transportistas se vean en la necesidad de crear asociaciones particulares o jurídicas que cumplan con los requisitos que exige el usuario y éste le dé cumplimiento a través de la Dirección, que ofrezca el respaldo que requiere toda asociación de transportistas debidamente acreditada.

“Sociedad es un concepto jurídico, empresa es un concepto económico. Ambos conceptos presuponen el de “organizar”. Porque la “empresa es la organización de capital y trabajo (hoy cabría agregar y tecnología) para la producción de bienes y servicios” (Villegas 1996:20)

“Asociación: Relación que une a los hombres en grupos y entidades organizadas; donde el simple contacto, conocimiento o coincidencia, se agrega un propósito, más o menos duradero, de proceder unidos para uno o más objetos”(Cabanellas 2000:40)

Si evaluamos el logro que se obtiene a través de la modernización que se ha implementado podemos decir que vamos en un aumento competitivo ya que no solo es el prestar el servicio de transporte de personas, sino más el de poder prestar un servicio con más exigencias, mismas que requiere de transporte en perfecto estado y con las seguridades que anteriormente eran deficientes e inexigibles, como podemos observar en

el presente, las deficiencias del pasado hace que cada día se implemente algo que resguarde la seguridad del usuario.

Lo rural como ámbito de posiciones en conflicto

En Guatemala, una cantidad de habitantes muy considerada vive en áreas rurales los cuales para subsistir necesitan que se les provea de transporte extraurbano de pasajeros para comerciar y realizar su medio de sobrevivencia y subsistencia para su familia y el crecimiento de las comunidades a las que pertenecen y llevan consigo el estilo de vida que han adoptado en nuestro país.

En todo país la cuestión rural es compleja y multidimensional (incluso en aquellos cuya población mayoritaria habita en áreas urbanas), más aún lo es en el caso de Guatemala, donde un número superior a la mitad de la población vive en el ámbito rural. Pero no es sólo el mencionado rasgo demográfico el que explica la centralidad de la “cuestión rural”, en las agendas pública y gubernamental del país, la misma estuvo en el centro de los graves conflictos políticos y socio-económicos que afectaron su historia, con especial dramatismo en la parte final del siglo pasado. Intereses contrapuestos, a falta de políticas públicas integrales y ausencia de consensos básicos marcaron fuertemente esta problemática. (Repetto 2005:27)

El prestar un servicio de pasajeros en las áreas rurales, ha sido un punto muy discutido para la implementación de porteadores que desean ser autorizados, y al ver el caudal de personas que necesitan dichos servicios aparecen los llamas Servicios Fantasma, éstos que operan aún sin haber cumplido con los requerimientos establecidos para prestar dicho servicio, así convienen en transportar personas sin la seguridad que requiere dicho

transporte, pues en dichas áreas se cuenta con la productividad de cosechas e incluso industrialización misma que genera el motivo de posiciones en conflicto.

Existe también el famoso costumbrismo, con respecto al modo de transportarse en lugares muchas veces no supervisados por la Dirección, y aquí es donde haya una muy buena oportunidad los servicio fantasmas, que hacen su aparición, pero estos más que dar soluciones dan problemas a los transportista legalmente inscritos, porque es mejor que se realice una inspección por la entidad y ella sea la que llame a consensuar a los transportistas que incrementen más unidades para el servicio del público y retiren a estos oportunistas en dichas áreas, que afectan la economía de los transportistas ya establecidos.

De cara al futuro

En medio de una lucha interna de grupos y organizaciones dispuestas a proponer opciones de solución Nacional, primero al conflicto armado y luego a la misma descentralización estatal, no fue más que proponer primeramente los Acuerdos de Paz, lo que ha venido dando origen a una mejor propuesta de reestructuración nacional en relaciona a sus carreteras, creando mejores sistemas de seguridad para el transporte extraurbano de pasajeros implementando el:

pago de seguros y sistemas de GPS.

Las próximas etapas del desarrollo latinoamericano tienen como gran desafío, además de promover crecimientos que sean al mismo tiempo altos y sostenibles, generar condiciones básicas para que el empleo no siga perdiendo fuerza en tanto factor de integración social. Eso habrá de implicar, a su vez, nuevas reglas de juego en el plano internacional pero también mejores agendas internas en cada caso latinoamericano.

Las tensiones entre países y el interior de los mismos que afectan las negociaciones comerciales, se superponen con las debilidades de muchos sectores de la región por encontrar espacios para sus bienes y servicios. Sobresale, también, el hecho de que el debilitamiento estatal que se generó en la década de los ochentas, ahora opera como una fuerte restricción al momento de contar con una “palanca” capaz de ayudar a los agentes económicos internos a mejorar la productividad, la competitividad y la inversión, siendo esta la Ley de Transportes Extraurbano de Pasajeros. (Repetto 2005:30, 31)

Lo que es seguro, es que las expresiones que adquiera el vínculo entre el desarrollo, Estado y ciudadanía, con sus poderosas mayúsculas y también en sus minúsculas expresiones del día a día, serán muy diversas como diversa son en América Latina las demandas y de cómo transformar esa heterogeneidad económica, cultural, social, política y étnica, en una potencialidad que refuerce cada construcción nacional de una mejor sociedad organizada al servicio del usuario haciendo uso del valor que conlleva el cumplimiento a contratos ante la sociedad y el Estado.

“El transporte, como actividad que facilita el desplazamiento de personas o cosas de un lugar a otro da origen al Contrato y como actividad mercantil no funciona al arbitrio de los comerciantes; se sujeta a leyes y Reglamentos dictados por el Estado” (Villegas 2006:137)

El Código de Comercio, decreto número 2-70, artículo 794: enuncia, Contrato de Transporte, el porteador se obliga por cierto precio el trasladar de un lugar a otros pasajeros o mercancías.

...”Son todos los que se encargan de conducir mercaderías o personas, se obligan, mediante una comisión, porte o flete, a transportar unas u otras, en el tiempo y lugar convenido” (Cabanellas 2000:95)

Es el caso en que cabe mencionar que para el transporte de personas y las compañías o empresas que prestan este servicio con transporte al público, debe de llenar requisitos que exige la Dirección General de Transporte, porque según la Constitución Política de la República de Guatemala, garantiza y delega así la responsabilidad, misma que deberá cumplir todo transportista que se adhiera al transporte de personas según Leyes y Reglamentos elaborados para instruir y corregir en su defecto.

Transporte de pasajeros

Medio de traslado de personas, bienes y servicios, desde un lugar hasta otro por un precio debidamente preestablecido o contratado. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público y privado 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.

“Considera al contrato de transporte como un medio para la prestación de un servicio público, con características propias y destinadas a funcionar como una unidad contractual autónoma” (Villegas 2006:138)

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 pues es uno de los eslabones principales para el crecimiento y fortalecimiento de la economía pública y privada, la movilización de un lugar a otro es lo que origina que se implementen medios idóneos, seguros y que llene las expectativas para la creación de líneas de transporte de personas.

El Acuerdo Gubernativo Número 225-2012: enuncia en sus literales b y c del artículo 1.... Poder fundamentar y reglamentar los intereses de competitividad y competencia lícita y leal entre los portadores autorizados para la prestación del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros, asegurando la existencia y operación de un sistema eficiente del mismo, que contribuya a impulsar de manera eficaz la economía nacional, dentro de un alto grado de competitividad.

La necesidad o interés por trasladarse, comerciar y subsistir de toda persona es el motivo que impulsa o genera a las Instituciones del Estado que garantice los medios de transporte adecuados, idóneos, seguros y acordes para el trasiego de personas y mercaderías, pues estas son el generador de creación de lo que es hoy el transporte de personas con servicio al público y se les denomina transporte extraurbano.

Los transportistas pueden ser personas individuales o colectivas quienes adquieren derechos y obligaciones de los socios ya que el principal y fundamental motivo de la creación de la sociedad de transportistas es tomar decisiones dentro de la sociedad y así también de la partición de las utilidades que genera la prestación de dicho servicio.

“El derecho de las utilidades es inherente a la condición de socio y la esencia del contrato pues es el fin último de la sociedad (obtener utilidades y repartirlas entre sus socios).” (Viteri 2002:90).

El Código Civil decreto 106, artículo 1,728: enuncia, La sociedad es un contrato por el que dos o más personas convienen en poner en común, bienes o servicios para ejercer una actividad económica y dividirse las ganancias.

Todo transportista esta afecto a cumplir con las características que estipulan todos los contratos y que caracteriza al transporte de persona o pasajeros siendo los que se ampara a través de la Ley y los decretos o Reglamentos que la rigen al servicio de transporte extraurbano supervisado por la Dirección, en dicho contratos se ve que actúan las siguientes características y las cuales son: a) Consensual, b) Bilateral. c) Oneroso, d) de ejecución e) Principal; y f) Conmutativo.

El principal y fundamental de ellos es el consensual; y es participar en la toma de decisiones dentro de la sociedad de prestación de servicios.

Los socios también tienen el derecho de información y vigilancia, que es lo correlativo a la obligación de los administradores de informar a los socios sobre las actualidades, y rendir el informe del estado patrimonial de la sociedad de prestación de servicios extraurbanos. (Viteri 2002:89)

Ya que en el contrato, documento escrito y rectificado por cada uno de los que conformen la sociedad de transportistas tendrán derecho así también de las obligaciones que devenga dicho contrato. Características de contrato de transporte:

- a) Consensual, el que se perfecciona por el mero consentimiento de las partes.
- b) Bilateral, ambas partes se sujetan a cumplir con la parte que les corresponde y aceptan.
- c) Oneroso, todo negocio es con fines de lucro.
- d) De ejecución, se debe de accionar o actuar para hacer la parte que le compete al transportista.
- e) Principal, el que subsiste por sí mismo e independientemente de cualquier otro.
- f) Conmutativo, es aquel en cada una de las partes se obliga a dar o hacer una cosa cierta, reconocida y equivalente a la que se recibe.

Tarifa

Todo transportista autorizado por Dirección General de Transportes, se sujeta a él cobro de pasaje debidamente estipulado en, lista o catálogo de precios ya determinados por la misma entidad administrativa que regula y establece debidamente en acuerdo con los portadores que prestan dichos servicio, según sea su distancia y rutas a cubrir, dependiendo o

variando del tipo de unidad autorizada si este fuere de servicio regular o de primera categoría.

“lista o catálogo de precios, derechos o impuestos que han de pagarse por determinados objetos, mercaderías, trabajos o servicios” (Cabanellas 2000:378)

El Acuerdo Gubernativo Número 225-2012 Artículo 38. enuncia, Clasificación de Transporte Extraurbano de pasajeros por carretera a) Servicio Exclusivo, b) Servicio de primera categoría, c) Servicio de segunda categoría, Ruta larga (más de 30 kilómetros) d) Servicio de segunda categoría, ruta corta (máximo 30 kilómetros). e) Servicio especial.

Mismos que se desarrolla y se da explicación de cada uno de ellos en el material escrito, pero que tienen precios de pasaje o tarifa, diferentes a un que la distancia sea la misma, dependiendo del tipo de autobús que preste el servicio a ser utilizado y la calidad de la misma unidad debidamente acreditada al porteador.

Diferentes modos de transporte

Son varias las formas que se utilizan para transportarse y enunciaremos cinco modos de transporte de esos: el acuático, por carretera, ferroviario, aéreo y oleoducto. Siendo uno de los más utilizados en nuestro país, el terrestre o por carretera, mismo que le encontramos al servicio del público, en urbano, extraurbano y ferroviarios, utilizado por todos los habitantes particulares o comerciantes y turistas, abriendo las puertas a los Tratados de Libre Comercio, en relación a la economía y crecimiento de nuestro País.

La Constitución Política de la República de Guatemala, artículo 131, enuncia, Por la gran importancia del desarrollo económico de nuestro país, es de gran importancia la estructuración de un transporte terrestre, de personas y que es de interés Estatal, mantener la supremacía de autorizaciones gubernamentales para el desenvolvimiento de grupos organizados para la buena prestación de servicios de transporte colectivo o de personas.

Guatemala cuenta con medios de transporte de pasajeros y de carga, debidamente acreditados, mismos que sus propietarios en un debido momento realizaron los trámites correspondientes ante las entidades responsables del servicio, cumpliendo con cada uno de los requisitos que

exige la ley para el traslado así también se cuenta con las diferentes clases de servicios de Transportes enunciados.

Ley de Transporte Urbano y Extraurbano de Pasajeros, artículo 43. enuncia, Clase de Servicio de Transporte de Pasajeros: Servicio de Primera Categoría, Servicio de Segunda Categoría, Servicio de Línea Corta, trayecto no mayor de 30 kilómetros, Servicio para Trabajadores Agrícolas o Industriales, Servicio Directo sin paradas intermedias, Servicio Internacional, Servicio de Turismo, Servicio Especial para Viajes Temporales o Expresos, cada uno de ellos desarrollados a continuación.

Para que exista la diferente y amplia forma de prestar el servicio extraurbano se requiere de voluntad, tanto de la persona particular, empresarial, o colectiva. Haciendo uso de la voluntad humana y al accionar ante la entidad encargada de darle trámite, se puedan realizar los mismos, pudiendo cumplir con los requisitos que la administración delegada tuviere competencia y ésta a decidir darle trámite si procede o no, dándole trámite a las oposiciones que se planteen por porteadores que se muestren inconformes en la creación de una nueva línea.

Voluntades Concurrentes en el Acto. Pluralidad de voluntades; En principio, para realizar un acto jurídico se requieren, por lo menos, dos personas, porque la mayoría de los actos jurídicos son convenios, es decir, acuerdo de voluntades entre diversas personas. En este caso, las personas que figuran en un acto jurídico como autores del mismo reciben el nombre de partes del acto o simplemente el de partes. Estando

conforme a la voluntad de cada uno con la de los demás, llamamos consentimiento, a la similitud de voluntades que concurren a la formación del acto. (Georges 2000:40)

Transporte acuático

Es el que une a continentes, países, islas y toda y cada una de la fuente de comercio o turismo a nuestro país, este medio genera también mucho empleo sea a bordo de la nave mercante o en sus puertos o muelles donde atracan los mismos, estos se subdividen en servicio de pasajeros o turistas y servicio comercial o de transporte de carga, un muy buen eslabón al crecimiento económico, social y cultural de la población. Internamente se utilizan las embarcaciones al servicio del público y de los turistas, también para el servicio pesado los ferris, que trasladan vehículos y materiales a distintos puntos de forma comercial, estos son regidos por leyes o reglamentos específicos.

Transporte ferroviario

Este sirvió para la expansión en el crecimiento de fuente de empleo y comercialización de productos elaborados o cosechados en lugares que se utilizaban como la famosa manifestación de productos, también es un medio de transporte de personas que van de estación a estación, con el fin del crecimiento y superación de los usuarios, los transportistas de autobuses tomaron la iniciativa al observar la cantidad de personas que

utilizaba el tren y fue el motivo para crear el servicio de autobuses que se utiliza en el presente.

Transporte aéreo

El uso de este medio de transporte hace más fácil el viajar de un país a otro o internamente en sus vuelos locales, siendo por trabajo o por placer, aunque su costo es demasiado alto, sirve también al crecimiento y expansión de nuestra economía, porque para encomienda o correspondencia ha servido de aporte a los requerimientos de prontitud y comodidad.

Medio utilizado por el turista que tiene a bien conocer nuestro país o a residir en el mismo como inversionistas o empresarios como accionista por ejemplo: Helicópteros de Guatemala, servicios médicos de traslados aéreos y otros, los cuales deberán de apegarse a los requerimientos de la aeronáutica civil y sus reglamentos que le rigen.

Transporte por carretera

Es el medio utilizado para el transporte de carga y de pasajeros según sea el medio o tipo que se utilice, en el de carga existen livianos o vehículos de uso particular y de servicio pesado de tipo comercial, camiones y

tráileres que se utilizan para el movimiento de producción tanto agrícola, ganadera, minería, infraestructura y más, en este medio de transporte también encuadra el servicio urbano y extraurbano que es el que todo transportista debidamente autorizado forma parte al crecimiento económico y empresarial de Guatemala.

Requisitos que debe cumplir un porteador debidamente autorizado

En Guatemala, le corresponde al Ministerio de Comunicaciones y Vivienda, a través de la Dirección General de transporte, supervisar el cumplimiento de requisitos que debe llenar un porteador al servicio de transporte extraurbano autorizado, para así garantizar en su administración tanto Jurídica como Técnica el debido proceso y cumplimiento a la misma entidad delegada.

Por tanto este servicio público puede ser supervisado por la Dirección, en cualquier momento y ante la dependencia que tenga competencia, para que se lleve a cabo el cumplimiento con lo que está plasmado en ley y ha sido debidamente aceptado por los transportistas que se encuentran legalmente inscritos a la actividad del transporte.

La Ley de transporte urbano y extraurbano de pasajeros, artículo 14. enuncia, Los servicios públicos de transporte actualmente establecidos en la República, serán objeto de una revisión por parte del Ministerio de Economía y Trabajo, o de las Municipalidades, si fueren urbanos. Los propietarios o Representantes Legales solicitaran a dichas dependencias, se les concedan plazos prudenciales (permisos), para funcionar de conformidad con la presente Ley, los que en ningún caso excederán de seis meses a partir de la fecha en que ésta entre en vigor, sino lo hicieren deberán cesar en sus funciones.

El Acuerdo Gubernativo, creado para que se le dé trámite al Reglamento, que rige a través de artículos que estipulan la actualización y deberes que debe cumplir todo porteador autorizado siendo el actual, Acuerdo Gubernativo No. 225-2012, en base al artículo 183, literal c) de la Constitución Política de la República de Guatemala, y con base en lo dispuesto en el artículo 15 del Decreto Número 253, del Congreso de la República.

El Reglamento, es otra fuente formal y directa del Derecho Administrativo. Cuantitativamente, es más importante y cualitativamente, la mayor de las veces, la más técnica, para la utilización a supervisar el referido medio de transporte.

Los Reglamentos son actos unilaterales de voluntad de la administración pública que contienen normas jurídicas generales y obligatorias que regulan situaciones impersonales, abstractas u objetivas y que producen efectos generales. Son normas Jurídicas dictadas por la administración y con valor subordinado de la Ley. Son actos de legislación, pero no con el mismo valor que la ley, aunque sí con sus caracteres de Generalidad.

De ellos se puede afirmar que orgánicamente son actos de la administración pública pero materialmente son actos o reglas, que deben de acatarse y que implican la creación de normas jurídicas que regulan el actuar de los portadores que se sometan a la misma, por formar parte del gremio de transportistas de servicio extraurbano, debidamente autorizado.

Todo porteador debidamente autorizado al incumplir alguno de los artículos o cometiere infracciones que están debidamente estipuladas en la ley del Acuerdo Gubernativo No. 225-2012, podrá ser sancionado con infracciones que afecten su economía cuando incumplan de la siguiente manera:

- a) Por modificar los itinerarios autorizadosQ. 10,000.00
- b) No cumplir con los horarios autorizadosQ.10,000.00
- c) Operar con documentos vencidos.....Q.10,000.00

- d) Por hacer mal uso de los permisos para viajes expresos.....Q. 2,500.00
- e) Operar con documentos deteriorados.....Q. 1,000.00
- f) No portar distintivo de ruta.....Q. 2,500.00
- g) Por suspender el servicio sin contar con la autorización
Correspondientes, por más de ocho días.....Q. 1,000.00
- h) Por suspender el servicio sin causa justificadaQ. 5,000.00
- i) Por circular sin tarjeta de operación original, o permiso temporal
En original o fotocopia legalizada legible de estos documentos,
Estando el porteador autorizado para prestar el servicio de que se trate
y por solicitud de línea nueva desestimadaQ. 1,000.00
- j) Por incumplimiento de las tarifas autorizadas.....Q. 10,000.00
- k) Cobrar el pasaje sin utilizar el sistema electrónico de pago
Implementado..... Q. 15,000.00
- l) Por no acreditar con los medios probatorios que fundamenten
fehacientemente la oposición interpuestaQ. 1,000.00

Estas infracciones o sanciones las ha emitido la Dirección General de Transportes a través de la ley misma que la Policía Nacional Civil procederá a multar a quienes la infrinjan o a consignar los vehículos que presten el servicio de pasajeros de forma ilegal, a los predios correspondientes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Tránsito. Y según artículo 54, Acuerdo Gubernativo No. 225-2012: enuncia, Las Personas que operan vehículos sin haber obtenido por la Dirección, la licencia y tarjeta de operación para el servicio público de

transporte Extra-Urbano de pasajeros por carretera, de turismo, agrícola o industrial, o que circulen con licencia, tarjeta de operación, permiso temporal o cualquier otro documento alterado o falsificado extendido por autoridades no sean competentes será sancionado con multa de (Q. 25,000.00), e inscripción en el registro de personas y vehículos sancionados. Y estas faltas o sanciones impuestas a transportistas, afectaran de forma contundente a la creación de convertirse en un nuevo porteador.

Todo transportista autorizado deberá cumplir también con la obtención y pago de un seguro para los pasajeros que utilicen el servicio extraurbano, mismo que es ley y deberá cumplirse en caso de un siniestro o fortuito, como podemos ver que en cada año la estadísticas de accidente viales ocasionados por transporte extraurbano que afectan la economía de los usuarios y muchas veces les priva de la vida, por lo cual se constituyó que dicho servicio obligatoriamente deberá contratar un seguro o agencia de seguros para que cubra al usuario o a terceros según sea el caso.

El Acuerdo Gubernativo Número 225-2012 artículo 68. enuncia, Para todo lo concerniente a la contratación de seguro obligatorio en el transporte extraurbano, de turismo, agrícola o industrial de personas, se aplicará lo contenido en los acuerdos Gubernativos números 265-2001

de fecha 27 de junio de 2001 y 392-2001 de fecha 26 de septiembre de 2001.

Cumplimiento para ser porteador autorizado según Leyes Económicas

Además de la regulación gubernamental, la industria del transporte está sujeta a ciertas leyes económicas y estas atienden a las tarifas autorizadas y el cumplimiento de las mismas por lo contrario infringirían y sería sancionado por la Dirección general de Transporte, una vez que un sistema de transporte se establece con un capital fijado con tarifa autorizada y establecida, según ruta a cubrir, podrá ser consensuada y autorizada por licencias temporales (permisos), autorizados por la misma autoridad o dependencia delegada por el Estado.

El Reglamento interno del transporte extraurbano artículo 2: enuncia, Para el funcionamiento de los servicios de transportes expresados en el artículo anterior, se requiere previa autorización y registro por parte del Ministerio de Economía y Trabajo.

La Ley de transporte urbano y extraurbano de pasajeros, artículo 3, enuncia, Para el cumplimiento en lo preceptuado en los fundamentos legales de dicho instrumento legal, se seguirá un expediente en el

Ministerio de Economía y Trabajo o en la Municipalidad respectiva, según el caso, sobre los puntos siguientes: a) Sobre la conveniencia del servicio y la aplicación correcta de los principios económicos en materia de inversiones, eliminación injusta de los pequeños empresarios y cualquier otra circunstancia perjudicial para la economía nacional.

Todo transportista deberá sujetarse a las tarifas impuestas que serán los cobros de pasaje de cada usuario según sea a razón de la distancia o destino que al transporte le sea asignado, aunque para el propietario parezca ser muy poco deberá realizar el cobro respectivo porque si no estaría infringiendo la ley y ocasionaría a sus intereses: sanciones, multas y según sea su reincidencia podría ser suspendida su línea o en el peor de los casos la cancelación de la línea de transporte de pasajeros ya emitida por la Dirección General de Transporte.

La intervención de opositor legal declarado en contra de la autorización de un porteador nuevo

Todo porteador debidamente autorizado por la Dirección General de Transportes, que se oponga ante solicitud nueva, con el fin de crear o implementar servicios de traslado de personas, y que las misma le sean lesivos si se diera la autorización de la nueva solicitud que se plantea ante la Dirección y que esta menos cabe en sus intereses por servicio

prestado en el mismo lugar o en el horario ya cubierto por el opositor, deberán ser tomados con lugar y evitar realizar la inscripción correspondiente al porteador pretendiente, por la Dirección General de Transporte.

Ya que el porteador autorizado se entera, a través de los edictos que se publican en el Diario Oficial y otro que pudiera ser en uno de mayor circulación comercial, siendo esta la forma que da inicio a que el opositor lo haga a través de la vía incidental, interponiendo dicha oposición a donde corresponda, siendo la misma Dirección y muchas veces por contar con el respaldo político le dan trámite a una línea nueva y no se le da la debida audiencia al transportista dañado en su interés económico.

El Acuerdo Gubernativo No. 225-2012, artículo 12, enuncia, ...Podrán oponerse al otorgamiento de la licencia dentro de los cinco días hábiles a la fecha de la última publicación del edicto, debiendo fundamentar su escrito con elementos de hecho y de derecho en que se basa, adjuntando los medios técnicos, firmado por un profesional de las ciencias económicas....

Opositor

Es todo porteador autorizado que representado con su línea de transporte extraurbano previamente autorizada, le es lesivo a sus intereses y economía, la implementación o adjudicación que se requiera a llevar acabo en el trayecto donde él presta servicio de pasajeros en dicho lugar y horario ya cubierto con transporte de su propiedad, mismo que si existiré necesidad de implementar mayor cantidad de buses tendría el derecho a efectuar el incremento de dichas unidades si tuviere la posibilidad de hacerlo.

“Argumentación o razonamiento en contra. Es que impugna judicial o extrajudicialmente un acto....” (Cabanellas 2000:282)

El Acuerdo Gubernativo Número 225-2012 artículo 12, regula, Oposición. Los porteadores que prestan el servicio entre cualquier punto de la ruta solicitada, podrán oponerse al otorgamiento de licencia nueva, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha de la última publicación del edicto, debiendo fundamentar su escrito con elementos de hecho y de derecho en que se basa, adjuntando los medios probatorios que concluyan en la sustentación de su oposición, y un análisis económico y técnico, firmado por un profesional de las ciencias económicas. La Dirección podrá rechazar el plano, los escritos de

oposición que no llenen los requisitos señalados con anterioridad sin forma o causa.

Cabe el hacer mención que existe un lapso o tiempo que la Ley estipula para oponerse después de haber sido publicado los edictos en el Diario oficial y otro de mayor circulación como lo solicita se cumpla con la ley y dichos plazos facultan al área administrativa de la Dirección General de Transporte, para tramitar un previo mientras se dilucida con fundamento la situación jurídica que dio origen a dicha oposición, y frenar su proceso y explicarle al optante así como también darle el lugar que le corresponde al porteador debidamente autorizado por dicha dependencia.

Oposición procesal

Generado por estar en un total desacuerdo por la decisión que tomara la Dirección General de Transporte de dar con lugar a dicha petición y así darle trámite para la inscripción a una línea nueva de transporte extraurbana o el de expedirle permisos temporales para cubrir dichas rutas, pues es el momento de pronunciarse ante la entidad con sus inconformidades a través de la vía incidentaria y oponerse a la misma y esta deberá de darle trámite a la audiencia pertinente, en donde se citen a las partes y se verifique el porqué de la oposición y su valor probatorio.

“Acto cuyo objeto consiste en que no se lleve a efecto lo que otro se propone, vaya este en perjuicio de uno mismo o de otros” (Cabanellas 2000:282)

Audiencia

El porteador debidamente autorizado, solicitara audiencia para manifestar su inconformidad e inaceptación de las publicaciones en el diario oficial que expresan el interés de inscribirse como transportista nuevo solicitando se le otorgue línea de transporte extraurbano de pasajeros, que este sea lesivo a sus intereses económicos y sociales, para el transportista que se opone y el que requiera ser inscrito como transportista nuevo y evaluar sus derechos.

El Acuerdo Gubernativo No. 225-2012 artículo 13, establece, audiencias. De la (s) oposición (es) planteada (s) se dará audiencia por el plazo de cinco días hábiles al solicitante, para que se pronuncie con respecto a cada una de ellas.

“Del verbo *audire*; significa el acto de oír un juez o tribunal a las partes, para decidir los pleitos o causas que le generen”.... (Cabanellas 2000:42)

Resolución a la oposición

La Dirección General de Transportes, dándole trámite a la oposición que el porteador o porteadores inconformes que presentaron sus memoriales y son declarados con lugar, se les emitirá resolución, de forma favorable, y de no ser así y la Dirección le resuelva que se declare su solicitud no ha lugar, la resolución que ordene continuar con el trámite del expediente, al nuevo transportista y la Dirección le entregara al porteador opositor la negativa de la misma.

El Acuerdo Gubernativo No. 225-2012, artículo 14, enuncia, Si la oposición se declare con lugar en su totalidad, se emitirá la resolución que en derecho corresponda, en que se rechaza la solicitud, y si se declarare no ha lugar se emitirá resolución que ordena continuar con el trámite del expediente. Estas resoluciones se emitirán dentro de un plazo de quince días hábiles.

Si el opositor no hubiere probado fehacientemente los fundamentos de su oposición, será desestimada y se le impondrá la multa que se fija en el capítulo de infracciones y sanciones.

El Acuerdo Gubernativo No. 225-2012, artículo 17, enuncia, Resolución, agotado los tramites anteriores, la Dirección dentro de un plazo no mayor de treinta días dictara resolución, autorizado o denegando la licencia solicitada.

Edicto

Es la resolución que emite la Dirección General de Transporte para que el interesado cumpla con las publicaciones que requiere la ley en el Diario Oficial y otro de mayor circulación, tomando copia de la misma la cual se exhibirá públicamente en la misma Dependencia para que todo aquel que no esté en común acuerdo pueda presentar su oposición a dicha publicación o a dicha petición según así se informa.

El Acuerdo Gubernativo No. 225-2012, artículo 11, establece, Satisfechos los requisitos establecidos y cumplidos en secretaria General de la Dirección se emitirá resolución de trámite, ordenando la entrega del edicto, al interesado, para que a su costa, lo publique en el Diario de Centro América, y en otro de mayor circulación, por dos veces dentro del plazo de diez días hábiles, con intervalos mínimo de cinco días entre una y otra publicación y fijara en la sede de la Dirección por un plazo mínimo de diez días hábiles.

Los ejemplares de la publicación de los edictos deberán presentarse con memorial, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la última publicación. En caso de incumplimiento, se dará por concluido el trámite y se ordenará su archivo.

Del verbo latino *edicere*, que significa prevenir alguna cosa...actualmente se reduce a un llamamiento a notificación de índole pública hecha por un juez o tribunal, mediante escritos ostensibles en los estrados del juzgado, audiencia o corte, y en ocasiones, publicado así mismo en periódicos oficiales o de gran circulación, con objeto de citar tanto a personas inciertas como de domicilio desconocido.... (Cabanellas 2000:140)

Caso práctico de oposición

Es el actuar del porteador quien tiene derecho y ejerce el mismo ante la Dirección General de transporte, misma encargada de darle trámite a dicha oposición. El solicitante de una nueva línea presenta papelería completa de requisitos para la adquisición de tal servicio, luego le revisan su papelería o documentación y le dan ingreso en el sistema administrativo de la Dirección General de transportes, lo trasladan al Archivo y luego le asignan un oficial para que inicie el trámite correspondiente; se le notifica con edictos para que puedan ser publicados en el Diario Oficial, por tres días, de ahí se pronuncian los opositores no importando cuanta sea la cantidad de los mismos, se le otorga audiencia a cada uno de los transportistas opositores para que presente sus medios de prueba y alegatos, luego se le notifica al

solicitante que se pronuncia al respecto, para agotar sus medios; así tendría que dirigirse el expediente al Departamento de Económicas para su respectiva opinión, luego se traslada al Departamento Jurídico para su dictamen.

Si se declaran con lugar las oposiciones debido al estudio y análisis de los Departamentos de Asistencia, tendría que suspenderse y cancelarse de inmediato dicho trámite de la autorización de la nueva línea de transporte extraurbano. Pero dadas las circunstancias y negligencias por parte de la Dirección General de Transportes, el Departamento de Económicas si indicara erróneamente que se declara con lugar las oposiciones, mientras el departamento jurídico dictamina que es procedente autorizar la nueva línea de transportes extraurbano, existiría contrariedad en ambos puntos de consulta.

Y estos generaría que se continuara con dicho trámite y luego el Secretario General de la Dirección General de Transportes le notifica al solicitante que dicho expediente será trasladado a la Procuraduría General de la Nación para su opinión al respecto, declarando con lugar o sin lugar dicho trámite no es trascendental dicha opinión por que la Dirección General de Transportes argumenta con dicha opinión no es conducente, cuando así lo decida jurídica o políticamente.

Y si mientras continúan con el trámite, le argumentan al solicitante otorgarle autorizaciones temporales (permisos), para que inicie o continúe prestando dicho servicio en su comunidad; cuando le notifican dicha opinión al solicitante con lugar o sin él, si existe inconformidad por parte del solicitante se pronuncia al respecto por medio de un escrito, a la Dirección y le notifican la última resolución cancelándole dicho servicio al solicitante.

Autorización de un porteador

La Constitución Política de la República de Guatemala, vela por que no se impida ningún derecho de locomoción y petición como lo es el formar parte del gremio de transportistas autorizados, los cuales deberá de cumplir los requisitos que el reglamento interno de la Dirección General de Transportes que exige se cumplan y llenando dichos requisitos se dé el debido trámite para su autorización.

La Constitución Política de la República de Guatemala, artículo 1: establece, que el Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común.

La Constitución Política de la República de Guatemala, artículo 2: establece que es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la

República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona.

La Constitución Política de la República de Guatemala, artículo 4: establece que en Guatemala todos los seres humanos son libres e iguales en dignidad y derechos. El hombre y la mujer, cualquiera, que sea su estado civil tienen iguales oportunidades y responsabilidades, ninguna persona puede ser sometida a servidumbre ni a otra condición que menoscabe su dignidad.

El porteador es la persona dueña y encargada de cumplir con la obligación de prestar el servicio de pasajeros de un lugar determinado a otro con el fin primordial de eficiencia puntualidad y seguridad, misma que es exigida por las autoridades correspondientes como lo es la Dirección general de Transportes, misma que supervisa la prestación de dicho servicio por carreteras y vías debidamente autorizadas a través de una línea autorizada y emitida por dicha Entidad al servicio de los transportistas.

La Constitución Política de la República de Guatemala, artículo 28: regula, que todos los habitantes de la República de Guatemala tienen derecho a dirigir, individual o colectivamente, peticiones a la autoridad, la que está obligada a tramitarlas y deberá resolverlas conforme a la ley.

El derecho que la Constitución nos brinda en su artículo 28, establece, que no hace acepción a ninguna persona pues el Estado garantiza a todos la libertad de Petición, y corresponderá a la Dirección General de Transportes, recibirlas, darle trámite y realizar cada uno de los pasos que según reglamento interno exige sea llenado y pueda así ser tomado en cuenta para que dicha solicitud surta efecto si cumplierse todo lo que se requiera para ser un porteador autorizado.

La Constitución Política de la República de Guatemala, artículo 45, establece que la Acción para enjuiciar a los infractores de los Derechos Humanos es Pública y puede ejercerse mediante simple denuncia, sin caución ni formalidad alguna. Es legítima la resistencia en el pueblo para la protección y defensa de los Derechos y garantías consignados en nuestra Constitución Política.

La Constitución Política de la República de Guatemala, artículo 101, enuncia, el trabajo es un derecho de la persona y una obligación social. El Régimen Laboral del país debe organizarse conforme a principios de Justicia Social.

Por tanto el servicio extra urbano es también un trabajo, el cual es desempeñado por vehículo que dicho propietario á cumplido con cada uno de los requisitos que exige dicha dependencia del Estado de

Guatemala, siendo también un medio que genera empleo y por ende el mismo se convierte en fuente de empleo para varias personas en una misma Línea Autorizada por la Dirección respectiva.

La Constitución Política de la República de Guatemala, artículo: 118, establece El Régimen Económico y Social de la República de Guatemala se funda en principios de Justicia Social. Es obligación del Estado orientar la economía Nacional para lograr la utilización de los recursos naturales y el potencial humano, para incrementar la riqueza y el empleo a la equitativa distribución del ingreso nacional. Cuando fuere necesario, el Estado actuará complementando la iniciativa y la actividad privada para el logro de los fines expresados.

La Constitución Política de la República de Guatemala, artículo 119, establece, Son obligaciones fundamentales del Estado a) promover el Desarrollo Económico de la Nación, estimulando la iniciativa en actividades agrícolas, pecuniarias, industriales, turísticas y de otra naturaleza; b) Promover en forma sistemática la descentralización económica administrativa, para lograr un adecuado desarrollo regional del país; c) Velar por la elevación del nivel de vida de todos los habitantes del país, procurando el bienestar de la familia; d) otorgar incentivos de conformidad con la Ley a las Empresas Industriales que se

establezcan en el interior de la República que contribuyan a la descentralización.

Ya que el Estado de Guatemala vela por la Equidad Social y Económica así mismo es tal la obligación de creación de fuentes de empleo y el prestar servicio de pasajeros extraurbano se convierte en una fuente útil para emplear y que según capacidad de cada persona preste servicio acorde a su preparación y responsabilidad conforme la obligación que requiera cada uno del puesto a desempeñar de una forma segura y eficaz con entrega siendo responsable al debido cumplimiento de sus obligaciones.

La Constitución Política de la República de Guatemala, 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 mercantes, vehículos, instalaciones y servicios.

Es decir que el Estado de Guatemala, reconoce el Derecho de desarrollo integral y social desde la intención única del ser humano de la existencia de oportunidades mismas, que así mismo deberá garantizar todos los procedimientos legales a seguir en el desarrollo jurídico de la prestación

de servicios públicos para contribuir al crecimiento económico social, político y comercial.

En lo que se deberá de construir normas claras para la solicitud de integración de procedimientos jurídicos y administrativos, en la petición de líneas de transporte urbano o extraurbano, desde el punto de vista porteador y opositor. Ya que el porteador es la persona individual o jurídica propietaria de vehículos automotores, debidamente autorizados por el Estado para dedicarse al transporte público de pasajeros por carretera.

Y opositor, se constituye al Estado mismo, por no contar con sistemas que puedan establecer claramente la implementación o impedimentos de más requerimientos de líneas de transporte, a nivel Nacional. Ya que si bien es cierto pudiéramos solicitar la información con exactitud a la autoridad respectiva, cuantas líneas de transporte legales existen y cuantas líneas piratas funcionan actualmente, dañando los intereses de los porteadores autorizados.

El Acuerdo Gubernativo Número 225-2012 artículo 21, enuncia, Cumplimiento. La Dirección velara de manera estricta que el porteador preste el servicio a los usuarios dentro de un marco legal y técnico

actualizado en materia de seguridad, calidad y comodidad para el usuario, según lo prescrito en las literales h), i).

El Acuerdo Gubernativo Número 225-2012. enuncia, que todas las actuaciones y gestiones destinadas dentro de la experiencia obtenida en la aplicación del citado reglamento, ha puesto de manifiesto la gran necesidad de actualizar y adecuar ciertos requisitos en dicha aplicación, para que el servicio de transporte extraurbano de pasajeros sea regulado en común acuerdo, desde el punto de vista Técnico y Jurídico, y se realice con eficiencia, seguridad y comodidad, de conformidad con la realidad actual del país en esta materia, en relación a la autorización de licencia de transporte en lo que respecta tanto las autoridades como a transportistas que se oponen a dicha autorización, en su (Tercer Considerando).

Conclusiones

Con la elaboración de este tema, se desarrolló la necesidad latente, a la Dirección General de Transporte, que los transportistas debidamente autorizados, son sujetos de derecho y por tal motivo le es de importancia a los mismos se les adjudique el debido derecho que se merecen, ya que como se hace mención en el material redactado, muchas veces por los compromisos políticos o por los famosos cuellos con los que cuentan los solicitantes y amigos de los Jefes de la Entidad, que pretenden se les dé una línea nueva, puedan realizar y prestar el servicio, con permiso de transporte y afecta a los ya constituidos.

El último de los cambios que ha realizado la Dirección General de Transporte, y que ha afectado el ingreso cuantitativo a los intereses de los transportistas en la región norte, es el cambio de estación, que surgió hacia la central norte zona 18, este aunque moderno y seguro viene a repercutir en el menor uso que el público pueda utilizar pues muchos prefieren no viajar en ellos porque le es incómodo el tener que arriesgarse a ser objeto de asalto en el servicio de taxis o en el urbano que cada día son más las estadísticas que se suman de hechos delictivos.

El punto que se editó, propone a la Dirección General de Transporte, se valide a un empresario particular, de la misma forma que se pueda validar en inconformidad a emisión de líneas nuevas a porteadores

debidamente autorizados y que se les corra notificación, en el caso que comunidades requieran de implementación de servicios de transporte a los transportistas ya constituidos en los lugares solicitados, pues no es que se esté en contra de la implementación de nuevas líneas de transporte, porque entonces se impediría el crecimiento y expansión de nuestro país, más bien se requiere que se tome en cuenta al momento de oponernos, pero si tenemos soluciones o caben los recurso y las pruebas que la ley permite al porteador individual o colectivo debidamente autorizado, el cual tiene derechos, reconociendo que de no existir fundamento coherente y valido, se acredite la línea que se solicite y sea generadora de empleo y cumpla con el bien común al servicio público.

Referencias

Cabanellas (2,000) *Diccionario Jurídico Elemental*, Decimocuarta Edición, Buenos Aires Argentina, Editorial Heliasta S.R.L.

Repetto (2,005) *Caminos por andar La Perspectiva Social de América Latina*, los desafíos del desarrollo en Guatemala, Segunda Edición. Guatemala, Editorial Libre.

Villegas (1,980) *Derecho Mercantil Guatemalteco*, Tomo I, Sexta Edición, 2004, Guatemala, Editorial Universitaria, Universidad de San Carlos de Guatemala.

Villegas (1,980) *Derecho Mercantil Guatemalteco*, Tomo III, Sexta Edición, 2006, Guatemala, Editorial Universitaria, Universidad de San Carlos de Guatemala.

Viteri (2,002) *Los Contratos en el Derecho Civil Guatemalteco*, Segunda Edición Actualizada, Guatemala, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Rafael Landívar.

Constitución Política de la República de Guatemala, Edición Actualizada, Guatemala, Librería Jurídica.

Código Civil decreto 106, Edición Actualizada, Guatemala, Librería Jurídica.

Código de Comercio decreto 2-70.

Ley de Tránsito (Decreto Ley 132-96), Ediciones Actualizadas, Guatemala, Ayala Jiménez Sucesores.

Ley de transporte urbano y extraurbano, Acuerdo Gubernativo No. 225-2012