

**GLOBAL
INITIATIVE**

AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME



COALICIONES POR
LA RESILIENCIA

TARJETAS DE PREPAGO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

Intervención contra la extorsión
y la violencia en Guatemala

AGRADECIMIENTOS

El desarrollo de este documento fue posible gracias al autor Jorge Mario Andrino Grotewold y a su trabajo con autoridades y actores locales. En el proceso de edición y diseño participaron Adrián Ancira, Siria Gastelum, Guillermo Vázquez y Ana Castro.

Este documento fue posible gracias al financiamiento del Gobierno de Canadá a la Iniciativa Global. El contenido es responsabilidad del autor y no necesariamente refleja el punto de vista del GI ni del gobierno de Canadá.

Canada

SOBRE EL AUTOR

Jorge Mario Andrino Grotewold, es guatemalteco, Abogado, Magister en DDHH y Doctor en Seguridad Estratégica. Tiene estudios de especialización a nivel de posgrado por la London School of Economics & Political Science, así como en la escuela de gobierno John F. Kennedy de la Universidad de Harvard, entre otras. Cuenta con 20 años de experiencia como consultor de agencias internacionales en temas de gestión pública, derechos humanos y seguridad, además de contar con una carrera como profesor universitario e investigador académico certificado. El BID lo certificó en 2018 en Gestión Pública y en 2019 en Seguridad Ciudadana y Justicia.

2020 Iniciativa Global Contra el Crimen Organizado Internacional
Todos los derechos reservados.

Ninguna parte de esta publicación podrá ser reproducida o transmitida en ninguna forma o a través de ningún medio sin el permiso expreso y por escrito de la Iniciativa Global.

Foto de portada: Informe Extorsión en Centroamérica: Una Cultura Criminal

Para información adicional dirigirse a:

The Global Initiative Against Transnational Organized Crime

WMO Building, 2nd Floor

7bis, Avenue de la Paix

CH-1211 Geneva 1

Switzerland

www.GlobalInitiative.net

CONTENIDO

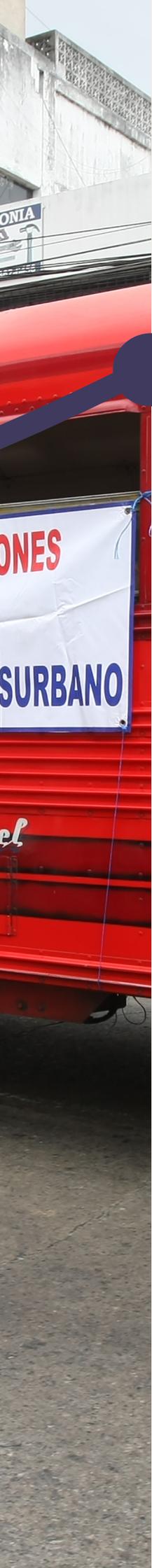
Presentación	5
Fundamento	6
Institucionalidad	7
Beneficiarios	8
Alcance del programa	10
Vigencia	10
Indicadores medibles	11
Resultados	12
Financiamiento	13
Comunicación	14
Conclusiones	15
Referencias	16



**DONDE ESTAN LOS 8 MILLO
DE LA SEGURIDAD;
EL DINERO SE QUEDA EN TRAN**

Lorem ipsum

PRESENTACIÓN



A inicios del siglo XXI, Guatemala enfrentó una serie de problemas de inseguridad, como secuestros, extorsiones y asaltos especialmente dirigidos a la ciudadanía y a empresas privadas. Entre los problemas más graves, los asaltos a buses urbanos y extraurbanos, que incluían robos, lesiones y muertes de pasajeros choferes y ayudantes, constituyeron el mayor incremento en las estadísticas.

Ante esta situación, la adopción del sistema de prepago traería un mejor servicio del transporte público, así como más controles en materia de seguridad, tanto para usuarios como para choferes y ayudantes. Este sistema obtuvo algunos beneficios importantes, como evitar el manejo de efectivo durante las rutas y la verificación de las denominadas paradas seguras, que contaban con guardias de seguridad tanto particular como elementos de la Policía Nacional Civil en el perímetro. También involucró el manejo de un circuito cerrado de cámaras dentro de los buses, lo que permitiría tener un control de cada unidad, además de proporcionar elementos de investigación, en caso de atraco.

El transporte público, urbano y extraurbano, funciona en Guatemala bajo la modalidad de concesión privada, lo que implica que el Estado otorga autorizaciones de rutas a empresarios del transporte. Algunos de estos empresarios crearon organizaciones gremiales como la Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos (AEAU). El Estado, como contraparte pública, ente verificador y garante de los derechos de los usuarios del transporte de conformidad con la ley denominada Código Municipal, está representado por los gobiernos locales. En particular la Municipalidad de la capital guatemalteca creó la Superintendencia de Transporte Público (STP).¹ La Dirección General de Transportes,² dependencia del Organismo Ejecutivo, tiene iguales responsabilidades sobre las rutas intramunicipales e intradepartamentales.

La población objetivo está formada por más de 1.2 millones de usuarios de transporte público urbano distribuidos entre la Ciudad de Guatemala y las áreas periféricas (como Mixco, Villa Nueva, Villa Canales, Chinautla, Amatitlán, Santa Catarina y Pinula). Otras urbes importantes, después del distrito metropolitano, son las ciudades de Quetzaltenango, Mazatenango, Escuintla, Huehuetenango, Sacatepéquez y Cobán, pero no se cuentan estimaciones precisas sobre el número de usuarios de estos lugares. El sistema prepago generado por el Transurbano inició con exclusividad en la región metropolitana del país, que

incluye la ciudad de Guatemala (Municipio) y la circunscripción territorial del departamento de Guatemala.

El Acuerdo Gubernativo 103-2009 suscrito por el Presidente de la República en Consejo de Ministros el 6 de abril de 2009, determina el inicio del Proyecto denominado SIGA-Transurbano para la ciudad capital, que aún permanece vigente al año en curso.

FUNDAMENTO

A inicios del siglo XXI, Guatemala enfrentó una serie de problemas de inseguridad, como secuestros, extorsiones y asaltos especialmente dirigidos a la ciudadanía y a empresas privadas. Entre los problemas más graves, los asaltos a buses urbanos y extraurbanos, que incluían robos, lesiones y muertes de pasajeros choferes y ayudantes, constituyeron el mayor incremento en las estadísticas.

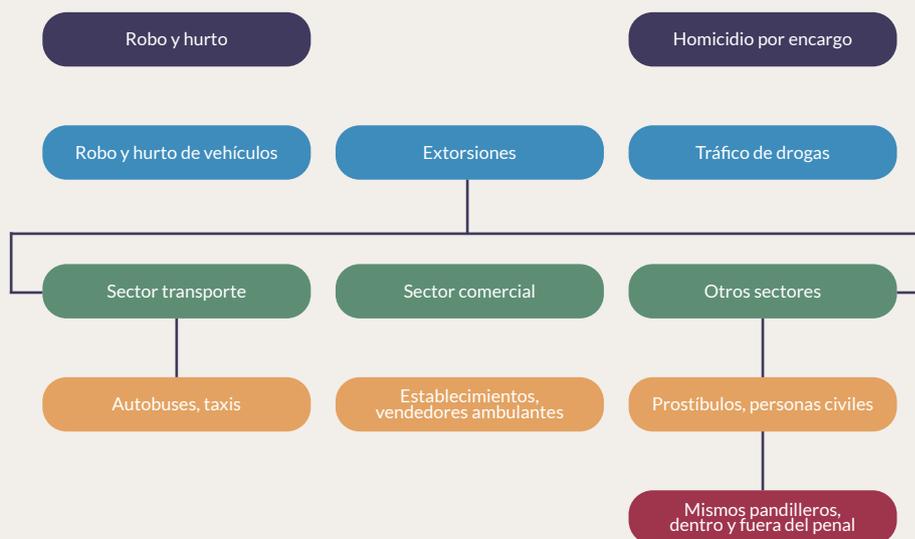
De acuerdo con información periodística,³ desde el año 2009 han existido 1 211 muertes derivadas de la violencia en el servicio de transporte público urbano en el departamento de Guatemala (la capital del país), Quetzaltenango y Mazatenango, dos de las ciudades más importantes en el área sur occidente del país.

El transporte público en Guatemala, tanto urbano como extraurbano, funciona bajo la modalidad de concesión privada, lo que implica que el Estado, a través de sus gobiernos locales (Municipalidades) otorga autorizaciones de rutas a empresarios del transporte, quienes se encargan de la administración y cobro correspondiente. Derivado de ello, la seguridad, tanto preventiva como de control perimetral ha sido encomendada a las fuerzas de seguridad civil del país, sin embargo, durante el período indicado, ésta fue poco exitosa y los grupos armados que controlan las calles, principalmente en las denominadas zonas rojas de las ciudades (llamadas así por el peligro que implican), han logrado generar temor en la población.

El uso del transporte público administrado por manos privadas operaba mediante el manejo de efectivo, lo que se traducía en horarios y fechas específicas en que los choferes o ayudantes disponían de grandes cantidades. A esto se sumaba el riesgo de los pasajeros que tenían que cargar con más dinero para sus necesidades de transporte.

Un componente que dio origen a la creación de este proyecto, y que incluye una variable en materia de inseguridad ciudadana, es el fenómeno de las denominadas “maras” o grupos organizados de jóvenes que han visto como botín a los usuarios del transporte y a quienes lo administran, realizando asaltos y extorsiones, tanto en ruta como en áreas de espera en espacios públicos. Han sido estos grupos criminales, los principales focos de violencia armada en los buses, especialmente a través del robo y la extorsión.

FIGURA 1: Actividad delictiva de las Maras.



FUENTE: *Las maras en Guatemala: una mirada desde el sur.* Marco Manuel Correa Lethelier

En el Informe realizado por Marco Manuel Correa Lethelier,⁴ se explica que dentro de la actividad delictiva de estos grupos antisociales se encuentra el sector transporte, incluidos los autobuses. Adicionalmente, se explica que el sector comercial también es objeto de este tipo de crímenes y se relaciona directamente al transporte como destino común y periódico de las personas que utilizan el servicio público. Es importante hacer referencia a este informe ya que detalla el nivel de amenazas que reciben los transportes, tanto urbano como extraurbano, por parte de los grupos denominados “maras”, quienes los roban y extorsionan. Además, determina que los comercios que están en ruta o destino de los autobuses, también sufren por la delincuencia en las localidades señaladas.

INSTITUCIONALIDAD

El transporte público, urbano y extraurbano, funciona en Guatemala bajo la modalidad de concesión privada, lo que implica que el Estado otorga autorizaciones de rutas a empresarios del transporte. Algunos de estos empresarios crearon organizaciones gremiales como la Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos (AEAU). El Estado, como contraparte pública, ente verificador y garante de los derechos de los usuarios del transporte y de conformidad con la ley denominada Código Municipal, está representado por los gobiernos locales. En particular la Municipalidad de la capital

guatemalteca creó la Superintendencia de Transporte Público (STP).⁵ Por su parte, la Dirección General de Transportes,⁶ dependencia del Organismo Ejecutivo, tiene iguales responsabilidades sobre rutas intramunicipales e intradepartamentales.

Para efectos del proyecto prepago en el transporte público, se creó un sistema denominado Transurbano en la Ciudad de Guatemala, que es operado por el Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses, conocido por sus siglas SIGA e impulsado por el Gobierno de la República de Guatemala en el período 2008-2011.



BENEFICIARIOS



De acuerdo con el último Censo de Población del país,⁷ realizado durante el primer semestre del año 2018, la ciudad de Guatemala cuenta con una población de 1 millón de personas. Sin embargo, las estimaciones de la Municipalidad de Guatemala indican que por lo menos 1.3 millones más ingresan y egresan de la ciudad para realizar diferentes actividades laborales, profesionales y de gestión pública. Se estima que de esos 2.3 millones de personas, por lo menos un 65% utilizan el servicio de buses públicos.

Así, la población objetivo del programa, está formada por más de 1.2 millones de usuarios de transporte público urbano distribuidos entre la Ciudad de Guatemala, y las áreas periféricas (Mixco, Villa Nueva, Villa Canales, Chinautla, Amatitlán, Santa Catarina y Pinula). Otras urbes importantes después del distrito metropolitano, son las ciudades de Quetzaltenango, Mazatenango, Escuintla, Huehuetenango, Sacatepéquez y Cobán, pero no se cuenta con estimaciones precisas sobre el número de usuarios en estos lugares. El sistema de prepago generado por el Transurbano inició con exclusividad en la región metropolitana del país, que incluye la ciudad de Guatemala (Municipio) y la circunscripción territorial del departamento de Guatemala.

Originalmente el Proyecto incluía exclusivamente el sistema de prepago en el área metropolitana, pero evolucionó al incluir otras ciudades intermedias del país y al considerar su uso en las rutas que interconectan a los municipios y ciudades. Con este crecimiento, el número de beneficiarios aumentó en casi 1.5 millones de personas en todo el país.

El servicio de Transurbano no cuenta con atención especializada para mujeres ni personas con discapacidad. Las leyes y obligaciones internacionales exigen al Estado crear sistemas de protección y resguardo para niñez, adolescencia, adultos mayores y estudiantes pre universitarios. Sin embargo, no existen acciones que den cumplimiento a estos compromisos. Durante los primeros meses de operación del Transurbano, se consideró implementar una línea específica de buses para las mujeres, en atención a los abusos que se denunciaban por acoso o femicidio, pero no se alcanzó a implementar.

Existen diversos tipos de tarjeta de prepago para diferenciar a los pasajeros, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo COM-42-2009 emitido por el Consejo Municipal de la ciudad de Guatemala.

FIGURA 2: Tipos de tarjeta.

Tipo	Vigencia de la tarjeta	Edad del pasajero
Ciudadano	No expira	8-65 años
Estudiante	1 año	8-25 años
Infantil	1 año	0-6 años
Dorada	1 año	65 años en adelante
Preferencial	1 año	18 años
Colaborador	Tiempo colaboración	18 años
Vendedor ambulante	1 año	18 años

FUENTE: Acuerdo COM-42-2009 y vigente a la fecha.

Durante su implementación, el Ministerio Público como ente encargado de la persecución penal, expuso que las denuncias por extorsión y asalto al transporte urbano, provenían de varios tipos de usuarios, entre ellos estudiantes, mujeres, personas de la tercera edad y choferes.

ALCANCE DEL PROGRAMA

El sistema de prepago generado por el Transurbano inició con exclusividad en la región metropolitana del país, que incluye la ciudad de Guatemala (Municipio) y algunas otras regiones municipales, todo dentro del departamento de Guatemala. También se intentó implementar un sistema paralelo de transporte interdepartamental (Extraurbano) que conectaba otros departamentos del país, con la ciudad capital. Sin embargo, al ser un proyecto con financiamiento de transportistas privados y derivado de la falta de inversión pública, no fue implementado.

Atendiendo a la valoración de los modelos comparados de otros sistemas de transporte público, el implementado en el país mediante el sistema de prepago, puede establecerse como municipal, limitado parcialmente a la región metropolitana que incluye la capital y los municipios aledaños a la ciudad de Guatemala.

Tanto las paradas como los autobuses tienen instaladas cámaras de circuito cerrado para mantener

registro de todas las actividades que se presenten en el sistema. Además, los buses cuentan con un localizador satelital GPS, que permite el rastreo durante el recorrido y la coordinación de la distancia entre unidades. Todas las paradas del Transurbano tienen instalado un botón de pánico, que permite pedir auxilio a la Policía Nacional Civil en caso de emergencia.

Estas medidas, requieren de un seguimiento específico pues existen denuncias del mal o nulo funcionamiento de las cámaras y la falta de sincronización en tiempo real del botón de pánico con la PNC. Otra de las críticas de los propios pasajeros, fue que los molinetes de las unidades de acceso y salida de los buses de Transurbano son muy pequeños, lo cual dificulta la movilidad de personas con sobrepeso y podría significar un riesgo de seguridad en momentos de crisis.

VIGENCIA

Aunque el Acuerdo Gubernativo 103-2009 suscrito por el Presidente de la República en el Consejo de Ministros del 6 de abril de 2009, dio inicio a la vigencia del Proyecto denominado SIGA⁸ y permitió realizar las acciones financieras, programáticas, operativas y de comunicación hacia la población, el proyecto inició operaciones al público formalmente el 18 de diciembre del mismo año. Durante ese período, las distintas amenazas al sistema de transporte público motivaron el surgimiento de un sistema integral de prevención de seguridad del transporte urbano, que incluyó los sistemas prepago para evitar el manejo de efectivo.

El Proyecto SIGA que originó posteriormente la creación de buses denominados Transurbano,⁹ incluyó dentro de su estrategia de prevención de la violencia y el delito, la compra de unidades para la ciudad de Guatemala, la instalación de molinetes con un sistema electrónico de control y deducción de las tarifas de viaje a través de un lector de tarjetas electrónicas, cámaras adentro de los buses y estaciones construidas especialmente para el proyecto.

A partir de la vigencia del Transurbano, se determinaron zonas de orden para pasajeros, con vigilancia de la Policía Nacional Civil. El proyecto prepago (SIGA-Transurbano) para la ciudad capital, aún permanece vigente al año 2020, pero sumamente disminuido en cuanto a sus objetivos principales, tal y como se indicó en el apartado V sobre el alcance del Proyecto.

INDICADORES MEDIBLES

Es notable y meritorio mencionar, que no existe una medición certera de los indicadores de violencia como mecanismo de medición de la violencia y/o la extorsión en el transporte público. Del mismo modo, ninguna de las fuentes consultadas tiene la certeza (sólo la percepción) de los indicadores a medir para determinar los alcances del proyecto. A nivel estadístico, las instituciones como la Policía Nacional Civil, el Ministerio Público y el Instituto Nacional de Ciencias Forenses, establecen mediciones generales sobre la violencia, dentro de las que se incluyen segmentaciones geográficas, de víctimas o delitos (extorsión, robo, homicidio, etc.), pero ninguna se refiere con particularidad a los hechos, lugares o personas, con la variable del servicio público de transporte, y menos con el uso del sistema de prepago.

También es necesario explicar, que a nivel de la autoridad pública (Municipalidad de Guatemala y Dirección General de Transporte), tampoco se cuenta con información de mediciones que determinen, por ejemplo, áreas de influencia o necesidad del transporte, o bien su estructuración por razones de género, edad o condición de discapacidad.

En el año 2017 y con vigencia de 10 años, el Ministerio de Gobernación, entidad encargada de brindar la seguridad a los habitantes, presentó un modelo de prevención de la violencia,¹⁰ a cargo del Tercer Vice-Ministerio, en el cual se determinaron los alcances geográficos, temáticos y funcionales, pero ninguno de ellos incluyó al sistema de prepago de transporte urbano, como un soporte al sistema.



Recientemente el Centro de Investigaciones Económicas Nacionales (CIEN),¹¹ presentó un estudio actualizado en materia de seguridad, en el cual se determinan algunos indicadores sobre extorsión, violencia y acción del Estado, con resultados deficientes para el país. Sin embargo, ninguno de estos indicadores mide la incidencia del transporte urbano y menos aún del sistema de prepago.

La Asociación de Usuarios del Transporte Urbano y Extraurbano (AUTUE) es la única organización de la sociedad civil que identifica el fenómeno de violencia en el transporte urbano, y que segmenta en años y víctimas, los indicadores cuantitativos sobre lo que determinan “asesinatos” (y que varía de las incidencias oficiales de denominan homicidios), tal y como se explica en la tabla siguiente.

FIGURA 3: Violencia en el transporte urbano.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total de víctimas
Asesinados										
Usuarios	48	54	63	84	102	54	15	32	40	492
Pilotos	84	76	58	78	102	50	39	36	27	550
Ayudantes	33	25	25	49	33	33	17	33	23	271
Presunto asaltante	4	14	9	0	16	15	6	20	15	99
Empresario	3	0	3	6	6	7	3	11	3	42
Pilotos de taxi	0	12	42	24	35	24	22	47	25	231
Microbús	24	15	18	36	42	15	11	15	9	185
Tuc-tuc	8	28	47	30	75	45	29	24	49	335
Policías/ Inspectores	0	0	0	12	7	8	2	6	9	44
Totales	204	224	265	319	418	251	144	224	200	2249

FUENTE: Tabla realizada y presentada por la AUTUE en 2019.

RESULTADOS

En entrevista realizada al licenciado Edgar Guerra,¹² Defensor de los Usuarios del Transporte Público de la Institución del Procurador de los Derechos Humanos (PDH),¹³ nos explica que los resultados del sistema prepago son muy limitados, derivado en principio, de la ausencia de una efectiva política de Estado en esta materia. Además, indica que en el seguimiento que se ha dado a todo el proceso, se ha dado a conocer acerca del cambio de modelo de prestación del sistema de transporte público colectivo, el cual debe contemplar los compromisos que el Estado de Guatemala ha asumido en el ámbito internacional y nacional. Explica que diversas autoridades se ven involucradas en el cumplimiento de dichas obligaciones, esfuerzos o acciones que deben reflejarse en el respeto del derecho a la movilidad urbana de la población guatemalteca, y en particular de la ciudad de Guatemala, que concentra alrededor de 3 millones de personas que diariamente utilizan el sistema de transporte público.

El Defensor de la PDH considera que al inicio del proyecto, la percepción de seguridad mejoró, pero con transcurso del tiempo, la falta de seguimiento a las denuncias por la autoridad policial, así como la continuidad de las extorsiones a los choferes, que incluye los atentados en contra de los buses y sus usuarios (por no pagar la extorsión), la percepción actual es que el sistema de prepago no tiene resultados positivos.

En un diálogo sostenido con empleados municipales¹⁴ que prefieren omitir su nombre por discreción y temor a represalias, indicaron que el sistema del Transurbano inició como un proyecto a nivel de Gobierno Central, y que la Municipalidad estuvo en parte ausente de la coordinación. Señalaron también que a pesar de que la verificación de estos temas es obligación de su área, se prefirió optar por una simple supervisión de las rutas, respeto al vecino y aspectos de tránsito (los cuáles tampoco documentan en resultados), y a su vez, crear y darle continuidad a su propio proyecto de transporte público capitalino, denominado Transmetro.

Otro factor importante que permeó de forma negativa en la actividad del proyecto Transurbano, fue la investigación realizada de forma integral al Presidente de la República y sus Ministros de Estado, así como a los empresarios del transporte beneficiados con el proyecto. Esta investigación permitió detectar anomalías, irregularidades y acusaciones de corrupción, lo que provocó inmediatamente un desconcierto político y una desconfianza ciudadana sobre el interés legítimo del proyecto.

No se encontró una fuente directa o indirecta, pública o privada, que hiciera una medición sobre el alcance de las tarjetas pre-pago, como mecanismo de combate a los asaltos y las extorsiones.

FINANCIAMIENTO

El proyecto SIGA, que luego se transformara en Transurbano, tuvo un financiamiento original de 35 millones de dólares suministrado por el Presidente de la República y el Organismo Ejecutivo, establecido a favor de las empresas privadas de transporte urbano. Sumado a ello, el Congreso de la República realizó una exoneración del Impuesto al Valor Agregado y del Impuesto de Importación de Vehículos (equivalente a un 24% del valor de venta), toda vez que los mismos son procedentes de Brasil. Por su parte, las denominadas “paradas seguras” recibieron un aporte inicial de 30 millones de quetzales (US\$4 000 000) para su construcción, pero algunas de ellas no fueron terminadas y lamentablemente no han tenido mantenimiento por ausencia de financiamiento adicional. Durante los siguientes 6 años (2009 - 2015) el Transurbano, y en específico las empresas que lo administran, recibieron subsidios públicos desde el Organismo Ejecutivo, mediante un Fideicomiso que ejecutaba la Municipalidad de Guatemala. Sin embargo, debido a anomalías en su cuentadancia, desde el 2015, año en que el subsidio fue suspendido, hasta la fecha, el financiamiento ha sido de las empresas de buses que administran el transporte mediante concesión.

COMUNICACIÓN

El sistema de prepago Transurbano no tiene un mecanismo de comunicación social adecuado. Su dirección electrónica www.transurbano.com.gt así como la del proyecto SIGA www.siga.com.gt se encuentran deshabilitadas y con un mensaje que indica “en construcción”. El único medio electrónico habilitado es la de la red social Facebook, donde existe la dirección @TransurbanoOficial, sin embargo la información es muy limitada y no se presentan estadísticas, resultados o indicadores que permitan determinar sus resultados. La actualización del mes de diciembre de ese canal, señala solamente las actividades derivadas de las fiestas de fin de año. Durante el 2019 sus publicaciones fueron exclusivamente informativas sobre puntos de atención y venta pero ni siquiera están determinadas las rutas. La página cuenta solamente con 1 736 seguidores.

De acuerdo con el representante de la AUTUE,¹⁵ entidad no lucrativa que vela por los derechos de los pasajeros, el introducir el sistema de prepago en el servicio público de transporte provocó muchos problemas principalmente debido a la desinformación. Por esta situación, los vecinos no poseían la tarjeta prepago y desconocían el lugar en donde debían obtenerla. Adicionalmente, el representante menciona que a la fecha no existe información clara ni de las empresas que administran los buses ni de las autoridades municipales que los supervisan, que permita facilitar a los usuarios el uso del servicio, y en su caso determinar alcances o resultados específicos.

CONCLUSIONES

La adopción del sistema de prepago traería un mejor servicio de transporte público, así como más controles en materia de seguridad, tanto para los usuarios como para los choferes y sus ayudantes. Este sistema obtuvo algunos beneficios importantes, como evitar el manejo de efectivo durante las rutas y la verificación de las denominadas paradas seguras, que contaban con guardias de seguridad tanto particular como elementos de la Policía Nacional Civil en el perímetro. También involucró el manejo de un circuito cerrado de cámaras adentro de los buses, lo que permitiría tener un control de cada unidad, además de proporcionar elementos de investigación, en caso de atraco.

El sistema inclusive motivó indirectamente una renovación del transporte urbano, al renovar la flotilla de buses con nuevas unidades e implementar un proceso de educación vial/usuario por parte los choferes. Lamentablemente, el proyecto no ha tenido los resultados esperados, principalmente por la desconexión que existió entre el Gobierno Central que enarbó el proyecto como propio (2008-2011), y la Municipalidad que prefirió dar un paso a un costado, mantener un sistema antiguo de cobros en efectivo para otras rutas y con otros empresarios, así como implementar un sistema propio denominado Transmetro, que hizo competencia con el proyecto Transurbano. En la actualidad, esta desconexión entre Gobierno Central y las municipalidades en donde el Transurbano opera, es notoria.

La falta de transparencia y rendición de cuentas de quienes administraban el proyecto, motivó una investigación criminal que lo hizo caer casi en su totalidad, llevando inclusive al Presidente de la República y su Gabinete a ser encausados criminalmente, en conjunto con empresarios que se beneficiaron de un aparente mal manejo financiero de los fondos públicos asignados. Como resultado, hay pocas unidades funcionando, sin un control específico, con denuncias de que el propio sistema prepago acepta efectivo cuando los usuarios lo solicitan; con las cámaras no funcionales ni elementos de seguridad activos. Y lo que es más difícil, con violencia en los buses orientada a la extorsión de choferes y empresarios dueños de los buses, que al no pagarla, genera ataques, muertes y daños a choferes, ayudantes y usuarios.

REFERENCIAS

- 1 Municipalidad de la ciudad de Guatemala, *Creación y actividad de la Superintendencia de Transporte Público. STP, Operativos del Transporte Público. Capacitación a pilotos del transporte público. Atención de emergencias.* <http://www.muniguate.com/?s=superintendencia+de+transporte+p%C3%BAblico>
- 2 Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Dirección General de Transportes. Gobierno de Guatemala. Servicios, Centro de Documentación. Institucionalidad. <http://www.dgt.gob.gt/institucional.html>.
- 3 Diario La Hora, *Muertes Derivadas a la violencia*, 21 de octubre, 2014.
- 4 Marco Manuel Correa Lethelier, Artículo académico, *Las maras en Guatemala: un mirada desde el sur*, Revista Diplomacia Número 119 Santiago, Chile., Período Abril a Junio, 2009.
- 5 Municipalidad de la ciudad de Guatemala. *Creación y actividad de la Superintendencia de Transporte Público. STP, Operativos del Transporte Público. Capacitación a pilotos del transporte público. Atención de emergencias.* <http://www.muniguate.com/?s=superintendencia+de+transporte+p%C3%BAblico>
- 6 Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Dirección General de Transportes. Gobierno de Guatemala. Servicios, Centro de Documentación. Institucionalidad. <http://www.dgt.gob.gt/institucional.html>.
- 7 Censo de Población de Guatemala. Realizado durante el primer semestre del año 2018. Población de la ciudad de Guatemala. <https://www.censopoblacion.gt/graficas>.
- 8 La fuente de la empresa "Siga" fue creada según la normativa que se indica en el Informe, pero su enlace web aparece deshabilitado. Se incluyó como cita de pie, para que el lector pudiera verificar dicha circunstancia, expresada en el texto, www.siga.com.gt.
- 9 Proyecto Transurbano. Actividad de transportistas privados autorizados para la gestión del transporte público municipal en Guatemala. <https://www.facebook.com/TransurbanoOficial-496019370820267/>.
- 10 Modelo de Prevención de la Violencia para Guatemala. Tercer ViceMinisterio de Gobernación. Alcance geográfico, temático y funcional. <http://www.prevenciongt.com/>.
- 11 Agenda Prioritaria en Seguridad y presentación #SeguridadGT, Índice de Denuncias de Delitos (IDD) 2019, Centro de Investigaciones Económicas Nacionales -CIEN- <https://cien.org.gt/index.php/agenda-prioritaria-en-seguridad-y-presentacion-seguridadgt-indice-de-denuncias-de-delitos-idd-2019/>.
- 12 Entrevista realizada al licenciado Edgar Guerra, Defensor de los usuarios del Transporte. Institución del Procurador de los Derechos Humanos. www.pdh.org.gt 20 de enero, 2020 en la ciudad de Guatemala.
- 13 Institución del Procurador de los Derechos Humanos. www.pdh.org.gt.
- 14 Entrevistas realizadas a empleados municipales de la ciudad de Guatemala durante la primera semana del mes de febrero, 2020.
- 15 Entrevista realizada a los representantes de AUTUE encabezados por Wladimir Diaz el 17 de enero, 2020. <https://www.facebook.com/Asociacion-de-Usuarios-de-Transporte-Urbano-y-Extrurbano-AUTUE-204858452872196/>





GLOBAL INITIATIVE

AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

ACERCA DE LA INICIATIVA GLOBAL

La Iniciativa Global Contra el Crimen Organizado es una red global con más de 400 Expertos alrededor del mundo.

La Iniciativa Global provee una plataforma para promover un mayor debate y enfoques innovadores como pilares en la construcción de una estrategia global inclusiva contra el crimen organizado.

www.globalinitiative.net