

**Facultades De Quetzaltenango
Universidad Rafael Landívar
Facultad De Ciencias Jurídicas Y Sociales**



Elsa Marina Avalos Lepe

**AL CONFERIRLE EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
EN EL GRADO ACADÉMICO DE
ABOGADA Y NOTARIA**

Quetzaltenango, Octubre de 2003.

AUTORIDADES CAMPUS CENTRAL

Lic. Gonzalo De Villa	Rector
Licda. Julia Guillermina Herrera Peña	Vice Rectora General
Dr. Eduardo Poitevin Dardón	Vice Rector Académico
Dr. Hugo Beteta Méndez Ruiz	Vicerrector Administrativo
Lic. Luis Estuardo Quan Mack	Secretario General
Lic. Richardk Aitkenhead Castillo	Vocal
Ing. Roberto Gutiérrez	Vocal
Dr. Medrano Valenzuela	Vocal
Lic. Manuel Salazar T.	Vocal
Licda. Pilar Serrano de López	Vocal
Licda. Raquel Zelaya	Vocal
P. Carlos Cabarruz S. J	Vocal
P. José María Andrés S. J	Vocal
P. Javier Gorostiaga S. J.	Vocal
P. Juan Carlos Núñez S. J.	Vocal
P. Federico Sáenz S. J.	Vocal

**MIEMBROS DEL CONSEJO DE FACULTADES DE
LAS FACULTADES DE QUETZALTENANGO**

Doctor Luis Felipe Polo Gálvez	Director General
Dr. Orlando Sacasa Sevilla, S.J.	Vice Director General
Licda. Susana Kamper de De León	Directora Académica
Licda. Gabriela Gonzáles	Directora Administrativa
Ing. Marco Antonio Molina	Secretario General
Lic. Willy Aguirre	Vocal
Ing. Roberto Gutiérrez	Vocal
Monseñor Alvaro Ramassini	Vocal
P. Juan Hernández Pico S. J.	Vocal

AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Decano	Lic. Alvaro Rodrigo Castellano
Howell	
Vice Decano	Lic. Carlos René Fuentes Pieruccini
Secretaria	Licda. Rita Moguell Luna
Director Administrativo de Facultad	Lic. Werner Iván López Gómez
Directora de Área Pública	Licda. Midori Papadopolo Mora
Directora de Área Privada	Licda. Fabiola Padilla Beltranena
Representantes de Catedráticos	Lic. Ramses Cuestas Gálvez Lic. Juan Carlos Sosa Haeussler
Representantes estudiantiles	Juan Carlos Sagastume Leitan Roberto Alejandro Alfaro Curley
Coordinador de la Maestría en Derechos humanos	Lic. Ramón Cadena Ramila
Coordinador de la Maestría en Derecho Económico Mercantil	Lic. José Asensio Camey
Coordinadora de la Carrera de Traductor legal	Licda. Deborah Talavera Herrera
Director del Instituto de Investigaciones Jurídicas	Dr. Larry Andrade Abularach
Directora del Bufete Popular	Licda. Claudia Patricia Abril Hernández

TRIBUNAL QUE PRACTICO
EL EXAMEN PRIVADO DE TESIS

Lic. Jaime Mauricio Escobar	Representante del Coordinador
Lic. Max Mauricio Maldonado	Especialista
Licda. Conzuelo Escobar	Especialista en Redacción Científica

DEDICATORIA

A Dios

El amor de mi vida, quien ha sido mi luz, esperanza, camino, y fortaleza.

A Mis Padres

Licenciado Eval Augusto Avalos Valenzuela y Elsa Marina Lepe Cárdenas de Avalos

Por su apoyo y ayuda incondicional.

A Mis Hermanos:

Ana Eugenia (Q.E.P.D), María Evelia y Augusto Leonel Avalos

Por su compañía y colaboración.

A Mis Sobrinos:

Gaby, Pablo, Rodolfo y Cristian

Por contar con su cariño en todo momento.

A Mi Asesor De Tesis

Licenciado Marco Antonio Coyoy Ordóñez

Por su ayuda y orientación para la culminación de esta tesis.

A los licenciados

Vanessa de Montenegro, Alejandra de Ovalle, Mario Pérez Vásquez, Joel López Santizo, Sergio Madrazo.

Por ser en mi vida estudiantil ejemplo a seguir.

A todas las personas que colaboraron conmigo:

A mis amigos, y quienes facilitaron los medios para la culminación de esta meta.

Eternamente agradecida.

Señor Director Académico de las
Facultades de Quetzaltenango,
Universidad Rafael Landívar
Dr. JOSE CARMEN MORALES VELIZ.
Su Despacho
Ciudad.

Respetable Doctor:

Atento y respetuoso me dirijo a usted, con el objeto de rendir el informe respectivo a esa Dirección a su digno cargo y en cumplimiento al nombramiento, que me fue otorgado para asesorar a la Estudiante: ELSA MARINA AVALOS LEPE, en la elaboración de su trabajo de Tesis, Titulado "ANÁLISIS JURÍDICO DE LAS RELACIONES DE TRABAJO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE QUETZALTENANGO." Previo a su graduación e investidura con el grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales, y los Títulos Profesionales de Abogado y Notario.

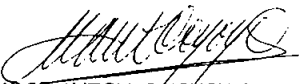
Es satisfactorio para mí, poder informar a esa Dirección Académica, que la Estudiante ELSA MARINA AVALOS LEPE, realizó con mucha dedicación y diligencia su trabajo de Tesis, atendiendo todas las observaciones y sugerencias en la selección del tema, sobre la bibliografía y técnicas de investigación.

Es de hacer notar, que de la investigación realizada, se puede observar una secuencia lógica, ordenada, con principios didácticos y de mucha utilidad en la formación técnica de los estudiantes y además constituye una magnífica orientación para los Profesionales del Derecho en ejercicio y para otros operadores de Justicia, especialmente para quienes se desempeñan en el área laboral. Contando con sus respectivas conclusiones y recomendaciones, en los que se sintetizan los aspectos principales de los puntos desarrollados, llenando los requisitos y formalidades y etapas de rigor que el presente caso amerita, constituyendo un mínimo pero significativo aporte para la ciencia del Derecho.

Al presentar este informe, estimo conveniente darle mi completa aceptación y aprobación así mismo recomendar el trabajo de Tesis de la Estudiante: ELSA MARINA AVALOS LEPE, para la finalidad a la que está designada y dirigida.

Confiado haber cumplido con el cargo honroso para el que se me designó, sin otro particular aprovecho la oportunidad, para suscribirme como su muy atento y seguro servidor.

Licenciado
Marco Antonio Coyoy Ordoñez
Abogado y Notario


Lic. MARCO ANTONIO COYOY ORDOÑEZ
COLEGIADO NUMERO 4442.-
ASESOR DE TESIS.-




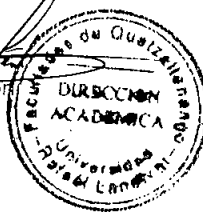
Universidad
Rafael Landívar
Tradición Jesuita en Guatemala



LA DIRECCIÓN ACADÉMICA DE LAS FACULTADES DE QUETZALTENANGO, a los nueve días del mes de octubre del año dos mil tres.

De acuerdo con el dictamen recibido del (la) asesor (a) del (la) Licenciado Marco Antonio Coyoy Ordóñez, de la Tesis denominada "ANÁLISIS JURÍDICO DE LAS RELACIONES DE TRABAJO EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE QUETZALTENANGO" de (la) estudiante ELSA MARINA AVALOS LEPE, La Dirección Académica de las Facultades autoriza la impresión de la misma, previo a su graduación profesional.


Licenciada Susana Komper de De León
DIRECTORA ACADÉMICA



SKdDL/sdr

NOTA: Únicamente el autor es responsable del contenido, doctrinas y criterios sustentados en esta TESIS

ÍNDICE

I. INTRODUCCION	01
1.1 Análisis Jurídico	07
1.1.1 Antecedentes de la legislación del transporte en Guatemala	07
1.1.2 Concepto	08
1.1.3 Naturaleza Jurídica	09
1.1.4 Caracteres	09
1.1.5 Clases de contrato de transporte	10
1.1.6 Transporte de personas	11
1.1.7 Particularidades del contrato de transporte de personas	13
1.2 Relaciones de Trabajo	14
1.2.1 Historia	14
1.2.2 Sujetos	16
1.2.3 El salario	17
1.2.4 Obligaciones especiales de los trabajadores	20
1.2.5 Obligaciones especiales de los patrones	21
1.2.6 Causas especiales de rescisión	23
1.3 Empresas de Transporte Urbano	24
1.3.1 Evolución histórica del transporte	24
1.3.2 Diferentes modos de transporte	27
1.3.3 Transporte terrestre	27
1.3.4 Definición de transporte	29
1.3.5 Transporte urbano.	32
1.3.6 Transporte terrestre en Quetzaltenango	36
1.3.7 Organización de los propietarios de autobuses	36

1.3.8 Evolución de las tarifas del transporte urbano en Quetzaltenango .	36
1.3.9 Los antecedentes de la reglamentación del auto transporte	37
II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	41
2.1 Objetivos	42
2.1.1 Objetivo General	42
2.1.2 Objetivos Específicos	42
2.2 Variables	42
2.3 Definición de Variables	43
2.3.1 Definición Conceptual	43
2.3.2 Definición Operacional .	44
2.4 Alcances y Límites	44
2.4.1 Alcances	44
2.4.2 Límites	45
2.5 Aporte	45
III. MÉTODO	47
3.1 Sujetos	47
3.2 Instrumentos	47
3.3 Procedimientos	47
3.4 Diseño	48
3.5 Metodología Estadística	48
IV. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS	49
V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	51
VI. CONCLUSIONES	55
VII. RECOMENDACIONES	57
VIII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	59
Anexos	63

Anexo I. Propuesta	64
Anexo II. Transcripción de la parte conducente del Reglamento de Transporte Urbano por Autobuses de la ciudad de Quetzaltenango, municipio y departamento del mismo nombre.	69
Anexo III. Transcripción de los artículos 167, 168 y 169 del código de trabajo	75
Anexo IV. Transcripción de la Ley de Transporte Decreto 253 del Congreso de la República	77
Encuesta	83

RESUMEN

Debido a la falta de información sobre las garantías laborales enmarcadas dentro de nuestra ley es importante que se investiguen cómo se dan las relaciones laborales de los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango, siendo ésta una investigación de tipo laboral que analiza diferentes aspectos que existen en este tipo de trabajo.

La investigación se realizó así: elección del tema, buscar fundamentación teórica que respaldara el trabajo; elaborar el instrumento del trabajo de campo eligiendo la muestra, aplicando el instrumento para posteriormente tabular los datos, haciendo una interpretación de los mismos y de esa forma realizar las conclusiones, recomendaciones y la realización de la propuesta.

Como conclusión es importante decir que las relaciones de trabajo en las empresas del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango son inestables y se recomienda que las autoridades encargadas fiscalicen como se dan las mismas.

La presente investigación fue asesorada por el licenciado Marco Antonio Coyoy Ordóñez.

La presente tesis denominada Análisis Jurídico de las Relaciones de Trabajo en las Empresas de Transporte Urbano de la ciudad de Quetzaltenango, trata de reunir los aspectos relevantes de la realidad jurídica laboral que éstos afrontan, frente a un régimen de trabajo especial, el cual se encuentra regulado en el Código de Trabajo en su título Cuarto, Capítulo Quinto.

Actualmente no existe en la ciudad de Quetzaltenango, ningún documento en el que se indique si verdaderamente se cumplen las normas jurídicas laborales encaminadas a compensar la desigualdad económica que existe entre patrono y trabajador, para otorgarles a éstos una protección jurídica preferente, ya que sin duda el transporte como actividad económica y de servicio comunitario debe de contemplar y aplicar los estatutos establecidos para el efecto.

El objetivo principal de la investigación es determinar cuales son los problemas que surgen por la poca o ninguna utilización de la legislación laboral en la ciudad de Quetzaltenango, para que se pueda aportar posibles soluciones y que exista un documento en el que se reúnan los aspectos más importantes de las relaciones de trabajo del transporte urbano. Con la investigación de todos los aspectos teóricos, que se refieren a los trabajadores de transporte, y sobre todo lo referente a las relaciones de trabajo, se trata de analizar si se aplican las prestaciones mínimas que concede la ley a los trabajadores para poder obtener la dignificación económica y moral de los mismos.

Se pretende beneficiar a la sociedad en general, porque se considera de extrema necesidad la aplicación de las normas jurídicas laborales referentes a las relaciones de trabajo del transporte urbano, al sector justicia para tener un material de apoyo que contenga datos reales acerca del transporte urbano y sobre todo que sirva de ayuda a todas las personas que laboran en el ámbito del transporte urbano en la ciudad de Quetzaltenango, y de esa forma se pueda brindar un mejor servicio, garantizado, estable y sobre todo que la ley vigente se aplique de manera consciente.

En cuanto al las variables: análisis jurídico, relaciones de trabajo, empresas de transporte urbano, se han referido muchos autores nacionales y extranjeros quienes tratan de dar a conocer aspectos importantes, beneficios y características en cuanto al presente tema y se citan a continuación:

Guerrero. (1986) en el Manual de Derecho de Trabajo señala el contenido del segundo párrafo, del artículo 20 de la Ley Federal del Trabajo de México y dice: Relación de trabajo cualquiera que sea su forma o denominación es aquella por virtud de la cual una persona se obliga a prestar a otra un trabajo personal subordinado mediante el pago de un salario. Algunos tratadistas se empeñaron en clasificar el contrato de trabajo dentro de algunos de los contratos conocidos, ya el de arrendamiento, ya el de compraventa.

García. (1990) en el Manual de Derecho de Trabajo indica que el derecho de trabajo puede definirse como el conjunto de normas que regulan los procesos de empleo de los trabajadores por cuenta ajena, lo que incluye tanto la regulación de la organización y actividad normativa de las instituciones que intervienen en estos procesos como

la regulación de las condiciones jurídicas y materiales a que se sujeta la prestación de trabajo y que es el resultado de esta intervención.

Ciuffini. (1993). En la Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales dice que el problema del transporte en las ciudades se aborda actualmente desde un planteamiento intermodal, usando distintos modos de transporte, y potenciando la eficacia del transporte público y la calidad ambiental urbana.

Alfonso. (1996) en el libro Hacia la Reconversión Ecológica del Transporte en España dice que en lo que al transporte público se refiere, en especial en las metrópolis, desde hace algunos años se viene produciendo un incremento de las tarifas por encima de la inflación. El hecho de que los salarios en el último periodo caminen por debajo de la misma, los escenarios de precariedad en ascenso que se barajan, y la posible privatización a medio y largo plazo de los sistemas de transporte público urbano-metropolitanos, con el consiguiente incremento de las tarifas que ello acarreará, o la previsible reducción de las transferencias estatales hacia las empresas de transporte público, que tendrá un impacto parecido, supondrán un encarecimiento absoluto y relativo de la movilidad en el transporte público.

Molina. (1996) en el libro Derecho Laboral Guatemalteco indica que la relación de trabajo como institución, tiene, en lo laboral, una significación muy especial. Por un lado se cuestiona su inserción e importancia -dándole preeminencia a la mera relación de trabajo-, y por otro lado se obvia un análisis profundo de su aplicación práctica, al punto que muchas legislaciones, sin entrar a mayor examen,

confunden en forma tácita, y aún en forma expresa, los conceptos contrato de trabajo y relación de trabajo.

Fernández. (1998) en la página de internet informajovencantabria.com/contratostrabajo.htm dice en su artículo El Transporte en la ciudad, habla acerca del transporte y dice que la movilidad, es fundamental para la economía de las ciudades, y para el aumento de sus riquezas, pues permite el libre intercambio de ideas y conocimientos, y de productos comerciales. Sin embargo, en los últimos años, muchas ciudades tienen un transporte defectuoso, que se ha convertido en un gran problema.

Céspedes. (1998) en su artículo Transporte Urbano un Castigo al Pecador en su página de Internet www.cubernet.org/cnews/y98/98/12a5.htm dice que aproximadamente 20 choferes de las rutas de ómnibus que allí operan están en sus casas sin salario ni asistencia. Sin embargo, según expresó un chofer que prefiere el anonimato por temor a represalias, desde hace unos cinco meses el parqueo cuenta con cinco ómnibus preparados que esperan que órdenes superiores autoricen su puesta en funcionamiento.

Mano. (2001) en la página de Internet unamosapuntes.tripod.com/derecho/derlaboral.htm habla de Relación y contrato individual del trabajo y dice: se entiende por relación de trabajo, cualquiera que sea el acto que le dé origen, la prestación de un trabajo personal subordinado a una persona mediante el pago de un salario. Contrato individual de trabajo, es aquel, por virtud del cual, una persona se obliga a otra persona a prestar un trabajo personal subordinado mediante el pago de un salario.

Organización de los Estados Americanos (2001) en la Convención Interamericana sobre Contrato de Transporte Internacional, refiere que el transportador, porteador o transportista es la persona que realiza el transporte de mercaderías o personas.

Jacobs. (2002) en su artículo titulado Enfoque Económico, del bisemanal El Quetzalteco en la página 15 del martes 19 de febrero indica que los trabajadores del suroccidente están enfocados económicamente dentro de categorías. Existen cuatro grupos de personas que forman parte de estas categorías ocupacionales, estos son: patronos, trabajadores por cuenta propia, empleados y familiares no remunerados que laboran para la misma familia. La categoría patronos abarca en una gran medida al segmento socioeconómico de ingresos altos y de nivel académico superior este hecho nos indica que aproximadamente unos 15,000 hogares del suroccidente pertenecen a este segmento.

Decreto No 390, de 1976. (2002) de la república de Argentina dice que el trabajo gozará de la protección de las leyes, las que asegurarán al trabajador condiciones dignas y equitativas de labor; jornada limitada; descanso y vacaciones pagados; retribución justa; salario mínimo vital móvil; igual remuneración por igual tarea; participación en las ganancias de las empresas; protección contra el despido arbitrario; estabilidad del empleado público; organización sindical libre y democrática Art. 14 de la Constitución Política de la República de Argentina, incorporado por la reforma de 1957.

López. (2002) en la página 2 del día sábado 9 de marzo del Bisemanario el Quetzalteco comenta el posible aumento del servicio a Q1.10. La Asociación de Transportistas del Servicio Urbano insisten en

un aumento al servicio. Los solicitantes argumentan que el incremento se debe a que ahora deben tributar a la Superintendencia de Administración Tributaria. Por otro lado se busca que la Policía Municipal de Tránsito de Quetzaltenango, capacite a los pilotos del servicio urbano, además se pretende realizar un taller con los propietarios y empresarios sobre el tema del humo negro. En septiembre de 2000 se dio un aumento al pasaje urbano de 15 centavos, la nueva petición de los transportistas es de un incremento de 45.

Cabrera. (2002) en la página de Internet www.risbal.htm refiere que el transporte (México Sur Sureste) se plantean objetivos o "retos" como: "desarrollar una red de transporte multimodal que permita la salida de carga a costos competitivos, reducir costos de transporte crecer la infraestructura para el transporte de personas para no limitar el crecimiento de sectores como el turístico, lograr que los desarrollos de infraestructura de transporte afecten al ambiente en la menor medida posible.

Anónimo. (2002) en el bisemanario el Quetzalteco en su artículo Transporte: Crisis Crónica publicado el sábado 25 de mayo, en su página 10, manifiesta acerca de la problemática del transporte que antes de cualquier solución, es importante dejar muy claro que el transporte en una ciudad como Quetzaltenango, es ante todo un servicio público, no una empresa de lucro, aun sin desconocer los legítimos derechos de los propietarios del transporte, pero dentro de márgenes adecuados, sin que estos pretendan salir de pobres con una cuantas camionetas o microbuses. Es necesario pensar en las demandas de la ciudadanía que lo que quiere es un servicio eficiente, cómodo y a precio razonable.

Anónimo (2002) en la página de Internet www.monografias.com/trabajos/dcholaboral/dcholaboral.shtml. Habla acerca del contrato de trabajo diciendo que es la convención en que el patrono o el empleador y el obrero o empleado se obligan recíprocamente, éstos a ejecutar cualquier labor o servicio material o intelectual y aquellos a pagar por esta labor o servicio una remuneración determinada. En el derecho de trabajo el contrato no solo es fuente de obligaciones sino fuente también del derecho laboral y en su expresión más tangible: fuente para la aplicación misma del derecho a un caso concreto.

1.1 Análisis Jurídico

1.1.1. Antecedentes de la legislación del transporte en Guatemala

Antes de entrar en vigencia el actual Código de Comercio de Guatemala, el contrato de transporte se encontraba regulado por el Código Civil Guatemalteco. Pero, con base en las orientaciones de la doctrina y tomando en cuenta que es un negocio que se desenvuelve con las características más significativas del tráfico comercial –actos en masa y precedidos de una organización empresarial-, se optó por trasladar su régimen normativo al Libro V del Código de Comercio de Guatemala, en donde se tipifican una serie de contratos considerados como de naturaleza mercantil. Es necesario apuntar que en el Código Civil Guatemalteco, el contrato de transporte contaba con menos artículos que los que le asigna el de comercio; por otro lado, en este el Capítulo que lo describe consta de tres secciones:

- a) La primera, que se refiere a las disposiciones generales del contrato de transporte;
- b) La segunda, que desarrolla el transporte de personas; y
- c) La tercera, que trata del transporte de cosas. Esta sistematización de las normas, a pesar de ser más técnica en su presentación, adolece de algunas disposiciones confusas que no existían en el Código Civil Guatemalteco.

El transporte, como actividad que facilita el desplazamiento de personas o cosas de un lugar a otro, da origen al contrato relacionado, 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 leyes y reglamentos dictados por el Estado, lo cual incide en el campo contractual. Asimismo, si se trata del transporte a nivel internacional, tanto de personas como de cosas, existen tratados o convenios internacionales que también surten efectos en este contrato.

1.1.2 Concepto

Para delinear un concepto de contrato de transporte, se tomará en cuenta lo que establece el artículo 794 del Código de Comercio de Guatemala. Conforme esta norma se puede decir que es un contrato por el cual una persona, llamada porteador, se obliga, por un precio, a conducir personas o cosas de un lugar a otro. Este concepto es aplicable al contrato de transporte terrestre, al aéreo o al que tenga el agua como vía de comunicación, ya que el régimen jurídico del negocio es genérico.

1.1.3 Naturaleza jurídica

En cuanto a su ubicación dentro de las dos ramas que tradicionalmente forman el Derecho Privado, no existe ninguna duda de que el contrato de transporte, particularmente en el Derecho Guatemalteco, es un contrato mercantil, ya que se encuentra tipificado dentro de los contratos particulares que contiene el código de comercio, sin perjuicio de que al darse como fenómeno de tráfico comercial, la voluntad de la parte que presta el servicio de transporte se sujeta a las previsiones que le imponen leyes de carácter público, no modificables por la autonomía de la voluntad: tarifas o precios del transporte, rutas, horarios, categorías, etcétera.

Dentro del tema de la naturaleza jurídica del contrato de transporte, como es usual en los tratadistas, se ha pretendido encontrarle similitud con otros contratos: es un arrendamiento de servicios; es un contrato de locación de obra; es una zona intermedia entre el arrendamiento de servicios y el de obra. Siguiendo la interpretación del derecho guatemalteco el contrato de transporte es un medio para la prestación de un servicio público, con características propias y destinado a funcionar como unidad contractual autónoma.

1.1.4 Caracteres

- a) Consensual.
- b) Bilateral.
- c) Oneroso.
- d) Principal.
- e) Conmutativo.

1.1.5 Clases de contrato de transporte

El contrato de transporte se clasifica atendiendo diversos aspectos. Si se toma en cuenta el espacio en que se va a llevar a cabo la actividad de trasportación, se hablaría de contrato de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial. Pero, este punto de vista clasifica la actividad y no al contrato en sí. Si el porteador actúa solo o utiliza los servicios de terceros para el cumplimiento de su obligación, se clasifica el contrato en unitario y acumulativo. Esta clasificación, que podría encontrar su asidero en los artículos 796 y 797 del Código de Comercio de Guatemala, tampoco es aplicable en nuestro medio, ya que las normas citadas se refieren a la responsabilidad del porteador cuando el servicio no lo proporciona en forma estrictamente personal. En Guatemala sólo es factible hablar de dos clases de transporte:

- a) Contrato de Transporte de Personas; y
- b) Contrato de Transporte de Cosas. El porteador puede en ambos casos ser una o varias personas; y el servicio puede prestarse por aire, tierra o agua. Nuestro derecho establece como generalidades para ambas clases de contrato, siendo ellas las siguientes:
 - a) El concepto de contrato de transporte es genérico o sea para personas o cosas.
 - b) El régimen legal del contrato se aplica al transporte por tierra, aire o agua.
 - c) El porteador tiene una responsabilidad personal, aun cuando utilice los servicios de terceros.

- d) Cuando intervienen varios porteadores, la responsabilidad de cada uno se limita al ámbito de su respectiva ejecución.
- e) La intervención de dos o más porteadores origina el llamado transporte combinado. Si el porteador tiene su domicilio en Guatemala, está sujeto a las leyes y tribunales de la República, aunque el transporte se hubiese iniciado o concluido fuera del territorio nacional.
- f) Los derechos que se quisieran reclamar como consecuencia del contrato de transporte prescribe en seis meses, plazo que corre a partir de haber terminado el viaje o de la fecha en que la persona o las cosas debieron llegar a su destino.

1.1.6 Transporte de personas

Los elementos del contrato de transporte de personas se dividen en: personales, reales y formales.

- a) Personales. Son el porteador y el pasajero. El porteador es la persona –individual o jurídica- que contrae la obligación de conducir al pasajero de un lugar a otro. Para que el porteador pueda prestar el servicio necesita autorización previa –derecho de línea- de la Dirección General de Transportes, perteneciente al Ministerio de Economía, cuando se trata de transporte extra urbano; o de las autoridades municipales, cuando se trate de transportación urbana. Con relación a esta última, el Código Municipal establece que el transporte urbano es un servicio público que las municipalidades pueden prestar discrecionalmente. Por lo

anterior y en cuanto al funcionamiento de la empresa del porteador le son aplicables la Ley de Transportes Decreto 253 del Congreso de la República de Guatemala, y el código municipal; así como los reglamentos y ordenanzas que se dicten para la adecuada efectividad de la ley. Ello incluye el precio del transporte, rutas, horario, cargas impositivas, etc. En cuanto al elemento personal "pasajero", su interés radica en que se le conduzca de un lugar a otro, conforme las estipulaciones con que se ofrece el servicio; y, como estas están establecidas de antemano, se considera que en la mayoría de los casos es un contrato por adhesión.

- b) Reales. En el contrato de transporte el elemento real es el valor o precio del pasaje que el porteador tiene derecho a cobrar y el pasajero obligación de pagar. Este precio o pasaje se encuentra determinado en interés público y no puede ser alterado sin autorización previa de las dependencias administrativas que correspondan. Ahora bien, si la transportación no obedece a la explotación de una línea autorizada, por ser negocios ocasionales, este precio va a resultar de un convenio entre las partes contratantes. Se considera también que es elemento real de este contrato, el equipaje u objetos que el pasajero tiene derecho a llevar como consecuencia del contrato, dentro de volúmenes que el porteador acepta conducir como parte de sus obligaciones. Pero este elemento se debe de considerar circunstancialmente, porque el pasajero puede no llevar equipaje o bien la naturaleza del servicio no lo permite, tal es el caso del transporte urbano regular; porque en las ciudades se da un transporte urbano que conduce a

los pequeños comerciantes hacia los sitios de mercado, en donde, además de los pasajeros, se transportan fardos de mercaderías.

- c) Formales. Aun cuando el contrato mercantil se puede probar en forma muy flexible, el transporte se encuentra sujeto a la formalidad del boleto o billete que el porteador está obligado a entregar al pagar al pasajero, como prueba del contrato celebrado. Los elementos de forma son simples y tanto el Código de Comercio de Guatemala en su artículo 804, como las leyes y reglamentos del transporte extraurbano establecen los requisitos mínimos de tales boletos: nombre de la empresa, fecha del viaje, equipaje que se lleva, precio del pasaje, origen y destino de la transportación, fecha del servicio, etc. Esos boletos están estandarizados en cuanto a sus elementos generales y se reducen a un minimum considerable cuando se trata de transporte urbano; así podemos observarlo en el boleto que se extiende al abordar un autobús en las ciudades, lo que es consecuencia de la masificación del tráfico comercial. En resumen, con el boleto o billete se prueba la existencia de un contrato de transporte, así como todos los derechos y obligaciones que genera la relación jurídica, tanto para el porteador como para el pasajero.

1.1.7 Particularidades del contrato de transporte de personas

- a) Responsabilidad del porteador en cuanto al pasajero. En la ejecución de un contrato de 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 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, con fundamento en las disposiciones del código civil en materia de responsabilidades. Esta responsabilidad regulada en el artículo 800, no existe si se comprueba que el sujeto damnificado ha dado lugar a que se le cause el daño o perjuicio, sobre todo cuando se actúa con manifiesta violación de leyes y reglamentos. También es responsable el porteador de los daños que cause al pasajero por el atraso o incumplimiento del contrato si existe culpa de la empresa.

b) Responsabilidad del porteador en cuanto al equipaje. Los daños que ocasiona la transportación pueden recaer también en el equipaje del pasajero. Si el valor del equipaje fue declarado al momento de celebrarse el contrato, esa suma sirve de parámetro para determinar la cuantía del daño a pagar. Villegas. (2000).

1.2 Relaciones de trabajo

1.2.1 Historia

A principios del siglo XIX, antes de que se desarrollase el sistema industrial, los salarios y la jornada laboral se acordaban mediante negociaciones directas entre los empresarios y cada trabajador. La legislación, la opinión pública y la situación económica no favorecían ni siquiera el nacimiento de organizaciones de trabajadores. Debido a

que el poder negociador estaba del lado de los empresarios se produjeron multitud de abusos, por lo que, a pesar de las condiciones desfavorables, los trabajadores se asociaron y crearon sindicatos para exigir mejores condiciones laborales, acudiendo para ello a la huelga o a cualquier otro tipo de acción que les permitiera alcanzar sus objetivos. Un instrumento clave fue la aparición de la negociación colectiva, que consolidó la posición como fuerza social de los trabajadores, que consiguieron imponer acuerdos logrados mediante este tipo de negociación. Además, se desarrollaron tres tipos de legislaciones que garantizaban una mejor resolución de la conflictividad laboral: la legislación de la seguridad en el trabajo, de las relaciones laborales y de las condiciones que regirían la negociación colectiva entre empresarios y trabajadores.

Las relaciones entre empresarios y trabajadores evolucionaron de forma distinta en cada país. En concreto, los objetivos y las actividades de los sindicatos europeos diferían de forma radical de los que tenían los sindicatos de Estados Unidos. En Europa, la costumbre y la legislación respecto a las relaciones laborales eran muy dispares. Los sindicatos europeos eran ante todo organizaciones de ámbito nacional con ideología socialista y solían estar adscritos a movimientos y partidos políticos. Sin embargo, el movimiento sindical estadounidense era mucho más uniforme, reformista y ajeno a ideologías concretas. Estos sindicatos eran organizaciones locales que defendían los intereses profesionales de sus miembros, con filiales en los distintos estados, pero sin ninguna adscripción política. En Latinoamérica se dan ambos tipos de organización sindical. En algunos países como Argentina, Brasil, Chile o México, los sindicatos tienen relación ideológica con partidos políticos.

La legislación relativa a la seguridad en el trabajo, la primera que apareció, surgió a principios del siglo XX. Esta legislación regulaba las horas de trabajo y el salario de mujeres y niños, prohibiendo las prácticas abusivas y el ejercicio de tareas peligrosas para estos colectivos. Después, algunas de las disposiciones promulgadas por estas leyes se hicieron extensivas a todos los trabajadores. Una legislación posterior aumentó los derechos de los trabajadores garantizándoles compensaciones en caso de accidentes laborales, promulgándose asimismo leyes reguladoras de la seguridad social, garantizando el seguro de desempleo, pensiones de jubilación y seguros médicos. Desde 1945 muchos países han intentado promover la igualdad de oportunidades y de salarios, prohibiendo la discriminación laboral por razón de sexo, raza o, cada vez más, por ideología o pertenencia a un sindicato. Biblioteca de Consulta Microsoft® Encarta®, (2002).

1.2.2 Sujetos

En el primer párrafo del artículo 256 de la ley laboral mexicana se incluye como sujetos del régimen especial a los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios a bordo de auto transportes de servicio público, de pasajeros, de carga, o mixtos, foráneos y urbanos, tales como autobuses, camiones, camionetas o automóviles.

Del lado patronal la ley incluye tanto a los propietarios como a los permisionarios de los vehículos. El propietario del vehículo y el concesionario o permisionario son solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo.

En realidad el legislador, al dar un mismo trato al propietario y a los concesionarios, a quienes declara solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la ley, intenta impedir fórmulas fraudulentas.

En el servicio de auto transporte se produce, además, un fenómeno curioso. Los propietarios se agrupan en sindicatos patronales o forman cooperativas que se transforman en permisionarios, alterando la verdadera esencia de las estructuras formales en que se apoyan.

El problema merecía un estudio cuidadoso que por tener un evidente contenido sociológico, estaría de más aquí. En realidad tanto los propietarios o permisionarios como los choferes son de una misma extracción social y de niveles culturales paralelos derivados de la circunstancia de que los propietarios o permisionarios son, en realidad, antiguos choferes convertidos en patrones. De Buen. (1990).

El personal afectado al transporte de personas o cosas se rige por disposiciones especiales. Estos trabajadores son sujetos de un contrato de trabajo, pero la naturaleza de sus servicios hace que lo referente a su prestación se regule por normas especiales, tanto en lo que se refiere al salario como en cuanto a la índole de las tareas, que presentan carácter de intermitentes. Cabanellas. (1994).

1.2.3 El salario

Los problemas vinculados al salario son los de mayor importancia en el trabajo de auto transporte. A ello se debe que se dediquen al salario, más artículos del capítulo que a otros temas. Se puede clasificar la problemática salarial de estos trabajadores en la forma siguiente:

a) Determinación del Salario. El texto del artículo 257 de la ley laboral mexicana es, a este propósito suficientemente explícito:

Artículo 257. El salario se fijará por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos y consistirá en una cantidad fija, o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda a un ingreso determinado, o en dos o más de estas modalidades, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo. Cuando el salario se fije por viaje, los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación o retardo del término normal del viaje por causa que no les sea imputable. Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje cualquiera que sea la causa.

En los transportes urbanos o de circuito, los trabajadores tienen derecho a que se les pague el salario en los casos de interrupción del servicio, por causas que no le sean imputables. Nó es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipula salarios distintos para trabajo igual, si éste se presta en líneas o servicios de diversas categorías.

b) Salarios en los días de descanso. Normalmente y siempre que se fijen cifras superiores al mínimo legal, es válido que se convenga que la cuota diaria implica el pago del séptimo día, en el caso de los auto transportistas el legislador, desconfiado en lo esencial, plantea la solución en otros términos al exigir que el salario de los días de descanso se determine aumentando el que perciban los trabajadores durante la semana, con un dieciséis sesenta y seis por ciento. Artículo 258 de la Ley Laboral Mexicana citado por De Buen (1990).

c) Salarios en vacaciones e indemnizaciones. Partiendo del supuesto que el salario se fije en forma variable, lo que no necesariamente ha de ocurrir ya que es lícito estipularlo por día, se señala que las vacaciones y las indemnizaciones se pagarán aplicando la regla del artículo 89 de la ley laboral mexicana, se tomará como salario diario el promedio de las percepciones obtenidas en los treinta días efectivamente trabajados antes del nacimiento del derecho y si en ese lapso hubiese habido un aumento del salario, se considerará como base el promedio de las percepciones obtenidas por el trabajador a partir de la fecha del aumento.

Subsisten las dificultades para la determinación del salario y ello ha producido que se celebren convenios que los fijan en una cantidad determinada en base a la cual se pagan las prestaciones periódicas: séptimos días, vacaciones, primas y aguinaldo.

En realidad hay una cuestión incontrovertible: el hecho de que es difícil, por no decir imposible, que el patrón pueda llevar un control adecuado de los ingresos. De ahí derivan múltiples consecuencias que hacen complicada la reglamentación de los servicios de choferes de auto transportes. Parece que podría pensarse que la solución de la ley sería injusta en algunas situaciones y susceptible de provocar a quienes son dueños sólo de un vehículo, graves conflictos. Ciertamente el impacto de las prestaciones complementarias ha hecho incosteable, en términos económicos, la explotación de algunos auto transportes. De Buen. (1990).

1.2.4 Obligaciones especiales de los trabajadores

Tratar al pasajero con cortesía y esmero y a la carga con precaución. Someterse a exámenes médicos periódicos. Cuidar el buen funcionamiento de los vehículos e informar al patrón de cualquier desperfecto que observe. Hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que permitan sus conocimientos, la herramienta y las refacciones que disponga. Si no es posible reparar el vehículo y éste puede continuar circulando, conducirlo hasta el poblado más próximo o hasta el lugar señalado para su arreglo. Observar los reglamentos de tránsito y las indicaciones técnicas que dicten los reglamentos y el patrón.

Siguiendo la costumbre reiteradamente observada en la ley laboral mexicana, se establece tanto un catálogo de prohibiciones (obligaciones de no hacer), como de obligaciones positivas.

En el artículo 261 de la ley laboral mexicana se prohíbe a los trabajadores el uso de bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y en las doce horas anteriores a su iniciación; el uso de narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de sus horas de trabajo, sin prescripción médica; y recibir carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa para esos fines. Las razones de esta disposición son evidentes.

En orden a conductas positivas, en el artículo 262 de la ley laboral mexicana se establecen las siguientes

Artículo 262. Los trabajadores tienen las obligaciones especiales siguientes:

- I. Tratar al pasajero con cortesía y esmero y a la carga con precaución.
- II. Someterse a los exámenes médicos periódicos que prevengan las leyes y demás normas de trabajo;
- III. Cuidar el buen funcionamiento de los vehículos e informar al patrón de cualquier desperfecto que observe;
- IV. Hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que permitan sus conocimientos, la herramienta y las refacciones de que dispongan. Si no es posible hacer las reparaciones, pero el vehículo puede continuar circulando, conducirlo hasta el poblado más próximo o hasta el lugar señalado para su reparación; y
- V. Observar los reglamentos de tránsito y las indicaciones técnicas que dicten las autoridades o el patrón.

Aquí se produce un fenómeno paralelo al de la reglamentación del trabajo de las tripulaciones aeronáuticas ya que se ponen de manifiesto intereses de terceros (pasajeros y propietarios de carga) que, en algún momento, pueden ser preferentes. De Buen. (1990).

1.2.5 Obligaciones especiales de los patrones

Pagar, cuando proceda, gastos de hospedaje y alimentación; Hacer las reparaciones que garanticen el buen funcionamiento y la seguridad del vehículo; dotar a los vehículos de herramientas y refacciones;

observar las disposiciones de los reglamentos de tránsito, sobre condiciones de funcionamiento y seguridad. Briceño. (1985).

El legislador consideró prudente establecer una serie de obligaciones especiales a cargo de los patrones. También aquí se aprecia el deseo de proteger los intereses de los terceros, a quienes se destina el servicio.

Artículo 263 de la Ley Laboral Mexicana. Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes:

- I. En los transportes foráneos pagar los gastos de hospedaje y alimentación de los trabajadores, cuando se prolongue o retarde el viaje por causa que no sea imputable a éstos;
- II. Hacer las reparaciones para garantizar el buen funcionamiento del vehículo y la seguridad de los trabajadores usuarios y público en general;
- III. Dotar a los vehículos de la herramienta y refacciones indispensables para las reparaciones de emergencia; y
- IV. Observar las disposiciones de los Reglamentos de Tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos". Artículo 263 de la ley laboral mexicana. De Buen. (1990).

Dentro de las obligaciones de los patronos ellos tienen que cumplir con todas las normas jurídicas estipuladas en la ley y considerar si es justo el salario que sus trabajadores devengan tomando en cuenta la jornada de trabajo, el cansancio físico, la fatiga mental o psíquica. La jornada laboral es tanto como la duración del trabajo diario de los trabajadores. La fatiga no es sino el cansancio, la agitación o el agotamiento debidos a un esfuerzo físico o psicológico que afecta al

individuo, al trabajador, sobre la actividad acostumbrada o sobre las fuerzas normales. La fatiga mental o psíquica tiene relación con que el trabajo mental está sometido a las mismas leyes de ejercicio y fatiga que el esfuerzo corporal. La intensidad y continuidad de la aplicación intelectual puede conducir al cansancio mental, definido como el abuso de la facultad de atención, aunque se manifieste asimismo por el aburrimiento o repulsión que la tarea provoca al cabo de un lapso excesivo. Están obligados a observar las disposiciones de los Reglamentos de Tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos. Cabanellas. (1994).

1.2.6 Causas especiales de rescisión

Son causas especiales: la negativa a efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada; la disminución importante y reiterada del volumen de ingresos, salvo que concurren circunstancias justificadas. Briceño. (1985).

Las causas especiales de rescisión suelen tener fundamento en las disposiciones generales del artículo 47 de la ley laboral mexicana. Lo que ocurre es que se quiere hacer énfasis en situaciones particulares de cada relación especial. En el caso de los auto transportes de servicio público, dos son los motivos particulares de rescisión. El primero consiste en la negativa a efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada. Se trata, en rigor, de situaciones de desobediencia y de abandono de trabajo. El segundo deriva de la disminución importante y reiterada del volumen de ingresos, salvo que ocurran circunstancias justificadas. Artículo 264 de la Ley Laboral Mexicana citado por De Buen, (1990).

Es obvio que la disminución de los ingresos sólo será razón de despido cuando el chofer sea, a la vez, cobrador. En realidad se trata de una presunción de falta de probidad. De Buen. (1990).

1.3 Empresas de Transporte Urbano

1.3.1 Evolución histórica del transporte

El servicio público de transportes constituye el haz de canales que conduce a los niños, a los jóvenes y a los hombres, a la escuela, a la universidad y a la fábrica. De esta manera, el chofer es nuestro primer auxiliar en la vida diaria y el que frecuentemente nos devuelve a nuestra casa. Y sin embargo, no conocemos ninguna otra figura de servidores del público que haya sido juzgada con tanta severidad. Quizás no se ha reflexionado en el hecho de que las condiciones en que las leyes, reglamentos y los jueces le obligan a prestar sus servicios, son la causa determinante de su conducta, pues cuando toma el volante durante jornadas inhumanas, notoriamente excesivas dada la índole del trabajo, en medio del intenso y desordenado tráfico y frente a los agentes de tránsito, prestos a levantar infracciones, se ve forzado a ejecutar toda suerte de malabarismos para cumplir el número de vueltas al circuito que se le exige, o a transportar con premura los pasajeros y las mercancías, o a obtener la suma de dinero que ha de entregar diariamente al propietario del automóvil. El día en que las condiciones de trabajo respondan a los principios de la justicia social, se establezcan escuelas de educación y capacitación y los agentes de tránsito dejen de ser una de las mayores vergüenzas nacionales, solamente entonces podremos exigir del chofer que preste el servicio en condiciones de eficiencia, de educación y de sentido humano.

La batalla de los trabajadores del volante y la victoria lograda en la reglamentación de la Ley Laboral Mexicana nueva, es otra de las manifestaciones magníficas de la fuerza expansiva del derecho del trabajo. Los choferes de ruletero eran los que prestaban sus servicios en situación de inferioridad, pues los de camiones y los materialistas habían conseguido desde hacía varios años se les reconociera su calidad de trabajadores, y si bien es cierto que las jornadas y los salarios eran y continúan siendo despiadadamente crueles, la responsabilidad le corresponde al movimiento obrero, que no ha sabido o no ha querido defenderlos. En cambio, los choferes de ruletero se enfrentaron al problema, pero fueron vencidos por un enjambre de molinos de viento: el derecho civil, el principio de la autonomía de la voluntad, la idea de la libertad de contratación y la incomprensión de la Suprema Corte de Justicia, fuerzas que se unieron para librar una batalla injusta en defensa de los contratos de arrendamiento simulados.

Relata Urbano Farías Hernández en la tesis profesional que escribió sobre la ley laboral mexicana que los choferes de ruleteo, cansados de la explotación de que eran objeto, declararon una huelga a principios de 1935 y plantearon la conveniencia de socializar el servicio. El 14 de febrero, el presidente Cárdenas dictó una resolución en la que estableció que los propietarios de los vehículos debían celebrar un contrato de trabajo con los choferes que utilizaran, y la fundó en la concepción clasista del derecho del trabajo: "La clase trabajadora está constituida por aquellos que, mediante su esfuerzo, en una u otra forma, hacen producir el capital de otro, capital que por sí solo de nada serviría". El 20 del mismo febrero se reformó el Reglamento de Tránsito para imponer a los propietarios la obligación de exhibir el contrato de trabajo que debían celebrar con los choferes.

En lo que concierne a que el chofer no tenía un horario fijo, puso la Comisión encargada de preparar el proyecto de nueva ley del trabajo de México, de relieve su falsedad, porque ese horario es, precisamente, el número de horas que se conviene con el permisionario para la prestación del servicio.

En la realidad social, el chofer y el automóvil integran la unión del trabajo y del capital para la realización de un fin económico; en esa unidad, el chofer pone su energía de trabajo, ese que es su patrimonio humano, al servicio del capital, en una subordinación que se manifiesta en la prestación de un servicio público dentro de un horario fijo y de conformidad con las normas del Reglamento de tránsito y las instrucciones complementarias del patrono. De la Cueva. (1985).

El transporte es el medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicados en el movimiento de las personas o bienes, así los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. El transporte es y ha sido en Latinoamérica, como en todo el mundo, un elemento central para el progreso o el atraso para las distintas civilizaciones y culturas.

En el período precolombino los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías. Bien a pie o a lomo de llamas sus mercaderías lograban llegar a su destino, a veces a través de puentes de cuerdas entre las montañas. Otros pueblos utilizaron canoas o botes como medio de comunicación.

La llegada de los europeos –españoles y portugueses- a lo largo de casi toda América produjo grandes cambios en los medios de transporte. El principal modo de comunicación era el marítimo, dado que era más eficiente y rápido para puertos naturales y para los lugares en que se construyeron puertos, tanto de mar como de los caudalosos ríos americanos.

En el siglo XX la formación e instalación de grandes corporaciones de fabricantes han dado un gran impulso a la producción de vehículos tanto para el uso particular como para el transporte público y de mercancías, así como la exportación a terceros países. Con el progreso económico de los últimos años se espera que Brasil y Argentina alcancen en poco tiempo la utilización de vehículos al mismo nivel que los países más desarrollados. Enciclopedia universal ilustrada europeo-americana (2000).

1.3.2 Diferentes modos de transporte

En general se utilizan cinco modos de transporte: acuático, por carretera, ferroviario, aéreo y oleoducto. En la presente investigación se tratará el transporte terrestre, por su importancia.

1.3.3 Transporte terrestre

El transporte terrestre tuvo su mejor avance cuando el hombre empezó a usar a los animales para llevar carga y jalar carretas, viniendo con esto uno de los más grandes inventos de la humanidad: "la rueda". La prueba más antigua de la existencia de la rueda, fue encontrada en las ruinas de la ciudad de Ur de los Caldeos, en el valle del Tigris y el Eufrates. Un arqueólogo británico encontró los restos de una rueda en

la tumba de un rey que gobernó alrededor del año 3,000 antes de Cristo. El uso de la rueda se propagó hacia Turquía y al sureste de Rusia.

La rueda arribó a Grecia, alrededor del año 1,500 antes de Cristo, extendiéndose al norte de Italia y fue conocida en Gran Bretaña alrededor del año 500 A. C. Para reducir el peso de la rueda, le fueron tallados rayos entre el borde y el centro. Con la necesidad de la transportación terrestre, también fue necesaria la construcción de carreteras, las cuales ya eran construidas por los chinos en el año 2,000 A. C.; también los egipcios y babilonios tenían un trabajo excelente sobre carreteras y muchas de ellas ya pavimentadas (un sistema de pavimentación a base de piedras llamado en la actualidad "adoquinado").

Los más famosos en cuanto a esto fueron los romanos. Estos llegaron a construir 67,000 millas de carreteras, proporcionándoles a sus oficiales de gobierno, a sus soldados y a los comerciantes, un sistema de transporte rápido hasta los rincones más apartados del imperio. Las carreteras eran construidas primordialmente para el uso de los gobernantes y el ejército, pero una vez construidas, proporcionaban al ciudadano común y corriente, la oportunidad de viajar.

Durante siglos los medios tradicionales de transporte, restringidos a montar sobre animales, carros y trineos tirados por animales, raramente excedían de un promedio de 16 Km-h. El transporte terrestre mejoró poco hasta 1820, año en el que el ingeniero británico George Stephenson adaptó un motor de vapor a una locomotora, entre Stockton y Darlington, en Inglaterra, el primer ferrocarril de vapor.

El transporte terrestre llegó primero a clases altas y luego alcanzó a las clases medias y bajas. En 1895 había trescientos vehículos sin caballos en Estados Unidos (Transporte de gasolina, eléctrico y de vapor), en 1914 había unos dos millones, en la década de 1930 unos dos tercios de las familias tenían vehículo.

Con la revolución industrial y el consiguiente crecimiento de las ciudades, se hizo cada vez más necesario un sistema de circulación urbano para transportar a la población al trabajo, a los acontecimientos sociales, culturales y deportivos.

Cuando comenzó a utilizarse el automóvil privado en las dos primeras décadas del siglo XX, muchas compañías de ferrocarril urbano quebraron, en la década de 1930 se hizo un esfuerzo para su revitalización. La mayoría de las ciudades pronto utilizaron el autobús propulsado por diesel, porque permitía una flexibilidad y libertad a la hora de seleccionar la ruta de la línea de transporte que con el cable aéreo necesario para tranvías y trolebuses no se podía obtener. Seminario Transporte Terrestre de la ciudad de Quetzaltenango, (2001).

1.3.4 Definición de transporte

Traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares. Contrato de transporte. Gastos del mismo, en el presupuesto familiar sobre todo. Barco mercante que lleva carga, conducción de tropas y pertrechos de guerra. Nave auxiliar de una escuadra, de abastecimiento por lo general. Organización y medios de locomoción con que una nación o ciudad cuenta.

1. Como contrato. Aquel por el cual una de las partes (porteador o acarreador) se obliga, a cambio de precio (porte) por el servicio, a conducir a una persona (pasajero o viajero) o a llevar una cosa a un lugar determinado por la otra (el remitente o cargador cuando de mercaderías u objetos se trata), sea ésta con destino a ella misma o para un tercero (destinatario). Debe agregarse, aun cuando sea carácter poco destacado en la exposición de este contrato, que necesariamente –cuando no es personal- recae sobre cosas muebles por naturaleza o por circunstancial situación, como en ciertos traslados audaces de edificios, donde el cambio de lugar integra parcialmente una cómpleja relación de empresa.

2. Contenido obligatorio. La persona o entidad que se consagra al transporte tiene la obligación de emplear la diligencia y medios practicados por las personas exactas en el cumplimiento de sus deberes en casos semejantes, para que los efectos o artículos no se deterioren; haciendo a tal fin, por cuenta de quien pertenecieren, los actos necesarios y son responsables ante las partes, no obstante convención en contrario, por las pérdidas o daños resultantes de malversación y omisión suya, o de sus factores, dependientes y otros agentes cualesquiera.

3. Clases. Por el objeto del transporte, la diferencia fundamental en esta contratación es la del transporte de personas, que reciben el nombre de viajeros o pasajeros, y el transporte de cosas, que se denominan mercancías, mercaderías o efectos. A esta última especie se asimila el transporte de animales, ya sea por sus medios o en vehículos o instalaciones adecuadas. Por la

regulación se diferencia entre el transporte por antonomasia, regido por las normas civiles, y el transporte mercantil, el predominante sin duda, encuadrado en los códigos de comercio. Por el medio se distingue entre el transporte aéreo, el terrestre (de superficie o subterráneo) y el marítimo que incluye por afinidad el fluvial y el lacustre. De tales variedades se trata por separado en las voces respectivas.

4. Pérdidas. Cuando el transporte reviste carácter civil, los conductores responden de la pérdida y averías de las cosas que reciben para trasladar de un lugar a otro; salvo probar que una u otras han provenido de caso fortuito o de fuerza mayor.

5. Negligencia. Si debido a ella se producen averías o pérdidas en las cosas transportadas, la responsabilidad es del porteador; y a éste se considera siempre incurso en falta si ha dejado de emplear los medios o adoptar las precauciones practicadas en situaciones idénticas por transportistas diligentes.

6. Elementos personales. Las consideraciones pertinentes se formulan a propósito del acarreador, cargador, consignatario, destinatario, remitente y porteador.

7. Elementos formales. Carta de porte, guía, póliza de fletamento y Talón.

8. Complementos. Aviación y buque de transporte, comisionista y Ministerio de Transportes; navío de transporte. Porte, prestación de transportes, presunciones en el transporte y transportes.

1.3.5 Transporte urbano

La frecuencia de los recorridos que se efectúan en los medios públicos de locomoción urbana, o de conexión con poblaciones más o menos inmediatas, la capacidad relativamente limitada de los medios que circulan sobre la superficie y la inexistencia de instalaciones fijas para la previa adquisición de los pasajes, le otorgan singularidad al transporte en las ciudades, que hoy se cumple casi exclusivamente por medio de automotores o por vehículos de tracción eléctrica, los tranvías en decadencia, los trolebuses de arraigo variable y los ferrocarriles metropolitanos en las grandes urbes.

1. Peculiaridades. El de índole colectiva, a cargo de concesionarios o permisionarios, presenta estos caracteres:

1. Prestación por vehículo (autobús, ómnibus, tranvía, trolebús, ferrocarril metropolitano u otros vehículos más o menos peculiares y sin muchas comodidades que suelen producir las grandes ciudades modernas, de vías no siempre tan grandes) que puede tomar toda persona, la cual suele abonar el pasaje una vez en el mismo, aunque el pago puede ser simultáneo con la entrada o subida, si existe dispositivo especial (torniquete), e incluso previo como en las estaciones subterráneas.

2. No se admite equipaje llevado especialmente por las empresas y aun se restringe el viajar con bultos o paquetes que por su tamaño o circunstancias (animales, objetos malolientes) pueden molestar a los demás pasajeros.

3. No existe concreto derecho a asiento, por estar expresamente permitido (a diferencia de los ferrocarriles) que cada vehículo pueda llevar –con arreglo a su capacidad- algunos pasajeros de pie, sin que haya por ello derecho a rebaja o devolución.
4. Aunque existen algunas excepciones la clase es única y la pequeña diferencia de comodidad depende de la oportunidad o habilidad del pasajero.
5. El pasarse de sección obliga a pagar la diferencia o todo el recorrido, según las reglamentaciones.
6. El pasajero sólo puede ascender o descender en las paradas establecidas o de acuerdo con las indicaciones que haga el conductor o cobrador del vehículo, salvo correr los riesgos anejos a subir o bajar en marcha.
7. El billete ha de conservarse, para la revisión que la empresa determine, salvo pagarse nuevamente el pasaje (tal posibilidad desaparece en los sistemas en que el viajero deposita unas monedas para tener acceso al vehículo).
8. Aún descendiendo por error, cada ascenso o cada entrada obliga a pagar nuevamente el billete.
9. Tomado un vehículo por confusión, siempre que sean de los que tienen billete, cada descender sin abonar nada en la primera parada del mismo.

10. El mal comportamiento de un pasajero permite que los empleados o dueños del vehículo le hagan bajar sin dilación, y sin derecho a reclamar cualquier diferencia de pasaje.

11. Una vez "completo" el vehículo, no está obligado a detenerse ante las indicaciones de los que quieran tomarlo, y sí tan sólo para dejar los viajeros que desciendan o salga.

2. Régimen. Numerosas disposiciones reglamentarias regulan este contrato y servicio, en que se contrata tácitamente, por el hecho de subir a un vehículo y pagar al menos el recorrido mínimo.

También es transporte público urbano, pero no colectivo, el de los taxímetros, sujeto a la tarifa kilométrica casi siempre, más la horaria por parada en el curso de diversas diligencias de un viajero. Cabanellas. (1994).

Se puede encontrar que los problemas relacionados al transporte urbano son a nivel internacional y en España se evidencian algunos de ellos como que:

El trabajador que quiera informarse de sus derechos, por ejemplo en la lucha de los conductores de Baleares, tendrá enormes dificultades para saberlos, tendrá información de los miles de millones de supuestas pérdidas, de las penalidades de los viajeros en el aeropuerto, de las gestiones del gobierno central y autonómico para resolver el conflicto, informaciones confusas sobre salarios, que nos quieren hacer ver a estos trabajadores como unos privilegiados, etcétera.

Resulta muy difícil con la información aportada (oculta deliberadamente) conocer las leyes que regulan estas relaciones para los trabajadores, que no han recurrido a la huelga en años, tomando una posición de lucha tan decidida, y estos han superado a los sindicatos en la mesa negociadora y han resultado, que una vez puestos en marcha y conscientes de su fuerza ha de forzar a los empresarios a unas condiciones de salario y trabajo dignas y satisfactorias.

Esta es la situación de los trabajadores del transporte, sector fundamental de la producción, cuya situación de sobreexplotación, auténticamente criminal, por el efecto sobre los propios trabajadores, viajeros u otros usuarios de las vías públicas, se quiere mantener con el solo objetivo de mantener sus beneficios, anulando la capacidad de movilización legal de los trabajadores, cuya situación anulando la capacidad de movilización legal de los trabajadores, cuya situación ha llegado al límite. Un dato importante es que en la Unión Europea 20 millones de personas que producen entre el 14 y el 20 % no tienen contrato de trabajo, ni derechos sociales. El Militante No. 142, (2002).

En los principales alcances del Encuentro de Profesionales y Empresarios del Transporte urbano de Pasajeros mediante buses del Gran Valparaíso, Chile, en cuanto a los derechos y deberes del Estado enmarcan:

Sobre el personal de conducción y cobro: "Asimismo, el Secretario Regional podrá solicitar a los concesionarios que presenten los respectivos contratos de trabajo del personal de conducción y cobro".

Sobre capacitación de conductores: "El Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile podrá determinar planes de capacitación obligatorios para el personal de conducción y cobro

relacionado con el desarrollo de la actividad..." Encuentro de Profesionales y Empresarios del Transporte Urbano de Pasajeros mediante buses del Gran Valparaíso, Chile. (2002).

1.3.6 Transporte terrestre en Quetzaltenango

El primer servicio urbano de la ciudad de Quetzaltenango apareció por el año de 1940, cuando se fundó el Servicio Interurbano Xelajú, SIX, que tenía un costo de cinco centavos, el cual se constituyó en un monopolio que no permitió que hubiese otras empresas.

Al fin se logra romper el monopolio de la SIX y surgió la ruta del Servicio Urbano Quetzalteco SUQ posteriormente, la Santa Fe y actualmente existen empresas de la capital que han venido a participar en la oferta del servicio de buses urbanos.

1.3.7 Organización de los propietarios de autobuses

Están organizados por medio de la Asociación de Transportistas Urbanos Departamentales de Guatemala, ATRUDEGUA y actualmente cuentan con representante y asesor legal de transportistas.

1.3.8 Evolución de las tarifas del transporte urbano en Quetzaltenango

* Hasta 1960	Q.0.05
* Hasta 1961 a 1980	Q.0.05
* Hasta 1980 a 1981	Q.0.15
* Hasta 1981 a 1982	Q.0.25
* Hasta 1982 a 1984	Q.0.35
* Hasta 1985 – Agosto 2000	Q.0.50
* De septiembre 2000 a marzo 2001	Q.0.65

La tarifa actual es de Q.0.65 y con tendencia creciente debido a la inflación en el país, y también al resultado de la propia dinámica macroeconómica nacional. Seminario transporte terrestre de la ciudad de Quetzaltenango (2001).

1.3.9 Los antecedentes de la reglamentación del auto transporte

La naturaleza de los vehículos que se utilizan, los lugares que comprenden y las personas u objetos de transporte, dan peculiaridades muy definidas a los trabajadores. En estos servicios se han multiplicado los abusos de toda clase: Las mercancías se tratan con poco cuidado, las personas son objeto de múltiples desatenciones, los vehículos son maltratados, su estado mecánico e higiénico no responde a una empresa tan importante para el desarrollo económico de los países. Se han convertido en foco de grave contaminación ambiental y los trabajadores en sujetos de impunidad. A pesar de la municipalización de algunos transportes.

Los transportistas son concesionarios de los gobiernos federales o locales, de acuerdo con las rutas que deban cubrir. Han configurado una de las organizaciones más poderosas del país, con recursos suficientes para poder mejorar el servicio y tener personal especializado. Las prestaciones deben ser al mismo tiempo estímulo y obligación. Briceño. (1985).

Los trabajadores del transporte automotriz no merecieron una referencia especial en la ley laboral Mexicana de 1931. Inclusive los taxistas o ruleteros fueron excluidos de los beneficios de la ley laboral mexicana porque se consideraba que la relación que establecían con

el dueño del vehículo era de naturaleza civil, esto es, de simple arrendamiento.

La Corte Mexicana, a este propósito, llegó a establecer jurisprudencia cuyos términos resultado de la interpretación formal de la relación, eran los siguientes:

"Si el chofer de un automóvil de alquiler usa el vehículo libremente durante cierto número de horas cada día en el servicio público de transporte de pasajeros, a cambio de una renta convenida con el dueño, quedando a favor de aquél las utilidades obtenidas al prestar el servicio, las relaciones existentes entre las partes con tal motivo no pueden considerarse de trabajo sino de arrendamiento, toda vez que para que existiera contrato de trabajo sería preciso que el chofer prestara sus servicios al dueño bajo la dirección y dependencia de éste a cambio de un salario, cosa que no sucede en este caso, ya que, por lo contrario, es el chofer quien paga por el uso del vehículo". (1917) a (1965) Apéndice de Jurisprudencia Mexicana.

En el caso de los taxistas la Corte Mexicana se fundaba en el hecho de que los propietarios de los vehículos se limitaban a percibir lo que suele denominarse "la cuenta", esto es, una cantidad fija por tiempo de trabajo. El chofer asumía el riesgo de la actividad y respondía tanto del pago de la cuenta como de los daños del vehículo. Al cambio de turno el vehículo debía entregarse en condiciones de trabajo, siempre por cuenta del manejador.

Detrás de este problema había un fenómeno social inquietante. Salvo escasas excepciones los propietarios de los vehículos gozaban de privilegios que lindaban con lo ilícito y les permitían la adquisición

masiva de placas de circulación, de mucho mayor costo en el mercado negro que los propios vehículos sin que los auténticos trabajadores contaran con los medios para conseguir esas placas. Por ello se producía un fenómeno de monopolio que obligaba a los choferes a aceptar condiciones que los excluían de los beneficios de la relación laboral. En realidad el importe de la "cuenta" diaria sobraba para pagar los abonos derivados de la compra de los automóviles, pero la imposibilidad de obtener la placa de circulación hacía inútil pensar en ese procedimiento.

Así las cosas que producía el fenómeno inquietante de que, en apariencia, el trabajador pagaba al patrón una renta en vez de recibir de éste un salario. Es claro que esa situación, la facilitaba el hecho de que difícilmente se podía establecer un sistema adecuado de control de los ingresos que permitiera conocer exactamente la percepción diaria para determinar, con base en aquélla, el rendimiento del vehículo y la posible participación del trabajador. Era frecuente, por otra parte, que algunos dueños de vehículos tuvieran también problemas con los choferes a quienes acusaban de procedimientos deshonestos, las reparaciones y su costo, todo lo cual creaba un ambiente poco propicio para la adopción de un sistema plenamente laboral.

El legislador mexicano de 1970 hizo frente al problema con audacia. Pese a las protestas patronales estableció la reglamentación especial pensando, fundamentalmente en los taxistas y curándose en salud, declaró radicalmente que las relaciones entre los choferes de vehículos de servicio público y los propietarios o permisionarios de los vehículos son de trabajo. Por otra parte, consciente de la posibilidad de maniobras fraudulentas, sancionó con nulidad absoluta las

estipulaciones que en cualquier forma vinieran a desvirtuar aquella afirmación. De hecho estableció una presunción **iuris et de iure**, esto es, que no admite prueba en contrario, a favor de la naturaleza laboral de estos servicios.

La fórmula legal no ha estado exenta, sin embargo, de problemas. Subsisten las dificultades para la determinación del salario y ello ha producido que se celebren convenios que los fijan en una cantidad determinada en base a la cual se pagan las prestaciones periódicas: séptimos días, vacaciones, primas, aguinaldo, etcétera.

En realidad hay una cuestión incontrovertible: el hecho de que es difícil, por no decir imposible, que el patrón pueda llevar un control adecuado de los ingresos. De ahí derivan múltiples consecuencias que hacen complicada la reglamentación de los servicios de choferes de auto transportes. Parece que podría pensarse que la solución de la ley sería injusta en algunas situaciones y susceptible de provocar a quienes son dueños sólo de un vehículo, graves conflictos. Ciertamente el impacto de las prestaciones complementarias ha hecho incosteable, en términos económicos, la explotación de algunos auto transportes. Sin embargo, puesto a considerar la injusticia en sus dos vertientes resulta indiscutible que, en todo caso, habrá de prevalecer la situación que más favorezca a los trabajadores. Y quizá la solución quede en manos de las autoridades las que deberían poner en manos sólo de auténticos trabajadores las placas de circulación. Claro está que aún así podría darse el caso de transformación social que convierte al propietario en un nuevo patrón. Cuando así ocurre, esto es, cuando el trabajador se transforma en patrón suelen producirse, lamentablemente, las más graves expresiones de la explotación humana. De Buen. (1990).

II.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Actualmente no existe en la ciudad de Quetzaltenango, ningún documento en el que se indique si verdaderamente se cumplen las normas jurídicas laborales encaminadas a compensar la desigualdad económica que existe entre patrono y trabajador, para otorgarles a éstos una protección jurídica preferente, ya que sin duda el transporte como actividad económica y de servicio comunitario debe de contemplar y aplicar los estatutos establecidos para el efecto.

El objetivo principal de la investigación es determinar cuales son los problemas que surgen por la poca o ninguna utilización de la legislación laboral en la ciudad de Quetzaltenango, para que se puedan aportar posibles soluciones y que exista un documento en el que se reúnan los aspectos más importantes de las relaciones de trabajo del transporte urbano. Con la investigación de todos los aspectos teóricos, que se refieren a los trabajadores de transporte, y sobre todo lo referente a las relaciones de trabajo, se trata de analizar si se dan las prestaciones mínimas que concede la ley a los trabajadores para poder obtener la dignificación económica y moral de los mismos.

Por las razones expuestas se plantea la siguiente interrogante: ¿Cuáles son los problemas de tipo laboral que afrontan los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango?

2.1 Objetivos

2.1.1. Objetivo general:

Identificar los problemas actuales por la falta de conocimiento de los principios y disposiciones por parte de los trabajadores del transporte urbano que se encuentran contenidos en el código de trabajo, para formar un precedente que sea utilizado como base sólida y eficaz de referencia y encontrar fórmulas adecuadas para resolver los conflictos que puedan surgir del presente tema.

2.1.2 Objetivos específicos:

- a) Establecer si en su mayoría los trabajadores del transporte urbano en la ciudad de Quetzaltenango poseen contrato de trabajo.
- b) Manejar datos reales sobre la información que existen en el medio, de las leyes laborales en la ciudad de Quetzaltenango
- c) Identificar los problemas reales que afrontan los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango.
- e) Determinar la utilidad de la aplicación de las normas jurídico-laborales dentro del trabajo de transporte en la ciudad de Quetzaltenango.

2.2. Variables de estudio

- a) Análisis Jurídico
- b) Relaciones de trabajo
- c) Empresas de transporte urbano

2.3 Definición de variables

2.3.1 Definición conceptual

- a) **Análisis Jurídico:** Análisis es la descomposición de una sustancia en sus principales componentes. Estudio realizado para separar las distintas partes de un todo: análisis de una obra, de un sueño, de una frase. Parte de la metodología estadística que concierne a los métodos correctos de interpretación de las estadísticas, por oposición a la que trata de su elaboración y de su presentación en cuadros o gráficos. Método que procede de lo compuesto a lo simple. Procedimiento que, dado un texto (oral o escrito) pretende descubrir unidades y las relaciones que fundamentan tales unidades. Jurídico, que atañe al Derecho, o se ajusta a él. De ahí que se diga que una acción es jurídica cuando es ejercitada con arreglo a Derecho; pues, en caso contrario, la acción no podría prosperar, porque se reputaría antijurídica. Ese vocablo tiene numerosas aplicaciones, derivadas del Derecho Romano, según el cual era día jurídico aquel en que se podía administrar justicia; como convenio jurídico era el tribunal compuesto de varios jueces. Diccionario El Pequeño Larousse (1996). Ossorio (1981).
- b) **Relaciones de Trabajo:** o Relaciones laborales, conjunto de acuerdos, transacciones y actividades que afectan a la estructura, los términos y las condiciones del mercado de trabajo, es decir, del empleo. Los principales agentes implicados son los sindicatos, los empresarios (o la patronal, asociación de empresarios) y, en ocasiones, los gobiernos, al

legislar el mercado. Biblioteca de Consulta Microsoft® Encarta®, (2002).

c) **Empresas de Transporte Urbano:** Si bien el concepto de empresa se encuentra aún en plena elaboración, tanto en el campo jurídico como en el económico, podemos adelantar una definición, un tanto vaga, que abarca lo que comúnmente se entiende por tal, diciendo que es la organización de los elementos de la producción –naturaleza, capital y trabajo- con miras a un fin determinado. Transporte es el efecto de transportar mercancías, gastos de transportes. Conjunto de medios y formas que se utilizan para trasladar personas o cosas de un lugar a otro. Urbano es lo relativo a la ciudad: un centro urbano. Aglomeración urbana conjunto formado por el casco urbano de una ciudad y los núcleos próximos del área suburbana, unidos a él por un espacio con una elevada densidad de población. Ossorio. (1981). Diccionario El Pequeño Larousse (1996).

2.3.2 Definición operacional

Para operacionalizar las variables y comparar la teoría con la práctica se utilizó una encuesta que se pasó a los sujetos que conforman la muestra.

2.4. Alcances y límites

2.4.1 Alcances

La presente investigación tiene como cobertura el municipio y departamento de Quetzaltenango con una muestra de

ochenta y seis trabajadores de las empresas del transporte urbano.

La muestra recoge datos de individuos comprendidos entre las edades de dieciocho a sesenta y cinco años de edad, laboran en diferentes empresas del transporte urbano en la ciudad de Quetzaltenango, procedentes del interior del país, situación económica media o de escasos recursos, profesan distintas religiones, de costumbres diversas.

2.4.2 Límites:

Los datos obtenidos en esta investigación no se pueden generalizar a otras regiones del país por presentar condiciones muy diferentes a la ciudad de Quetzaltenango tales como: recursos al alcance, infraestructura y los niveles de educación. Se evidenció la escasa colaboración de las personas entrevistadas quienes adujeron falta de tiempo, falta de conocimiento del tema, dificultad de acceso o simplemente una negativa.

2.5 Aporte:

Con el presente trabajo de tesis se brinda, principalmente a los trabajadores del transporte, estudiantes de derecho, usuarios, abogados etc., la oportunidad de conocer los aspectos más importantes dentro de la relación de trabajo que existe con los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango. Con los resultados de la presente investigación se proponen las acciones pertinentes para investigar si se cumple con lo establecido en la ley; motivando a los diferentes

sectores para que puedan aplicar las pertinentes leyes en cuanto al transporte urbano.

Esta investigación sirve como marco de referencia para estudios posteriores de la misma temática a fin de alcanzar paulatinamente el buen manejo del código de trabajo en cuanto a los regímenes especiales en los cuales se encuentra el contrato de trabajo del transporte urbano en la ciudad de Quetzaltenango.

III.

MÉTODO

3.1. Sujetos:

El universo de la investigación se conforma de 101 trabajadores del transporte urbano, de la cabecera departamental de Quetzaltenango, y se solicitó opinión a 86 personas entre las edades de dieciocho a sesenta y cinco años, de sexo masculino, procedentes del interior del país, situación económica media o de escasos recursos, profesan distintas religiones, de costumbres diversas.

3.2. Instrumentos:

El instrumento constó de una boleta de opinión con un número de 10 preguntas cerradas las cuales se aplicaron a personal del transporte urbano, para detectar la realidad del problema.

3.3. Procedimientos:

La investigación se encausó de la siguiente manera:

Elección del tema.

Fundamentación teórica.

Elaboración del instrumento.

Elección de la muestra.

Aplicación del instrumento.

Tabulación de datos.

Interpretación de resultados.

Discusión de resultados.

Conclusiones.

Recomendaciones.

Propuesta.

3.4. Diseño

La presente investigación es de tipo descriptivo porque únicamente pretende mostrar las características de las variables para operacionalizarlas sin establecer relaciones de causa-efecto de una sobre la otra; estudia, interpreta y refiere lo que aparece, es decir los fenómenos y lo que es, es decir las relaciones, correlaciones y estructuras, además se trata de buscar la relación existente entre las variables sin llegar a considerar diferencia de niveles. Achaerandio. (1993)

3.5 Metodología estadística:

Se trabajará sobre la base de fiabilidad de proporciones a través de un resumen numérico de las respuestas dadas y que coincida cada una de las respuestas de la encuesta, mediante la presentación de cuadros con el siguiente procedimiento.

a. Nivel de Confianza:

$$1 \% = 2.58$$

$$5 \% = 1.19$$

b. Error de proporciones:

$$\sigma_P = \sqrt{\frac{P \times q}{N}}$$

c. Error Muestral Máximo

$$E = 1 \% \text{ o } 5 \% \times \sigma_P$$

d. Nivel de Confianza:

(Intervalo confidencial)

$$P + E$$

$$N = 100 \%$$

$$P = 0.65$$

$$q = 0.35$$

IV.

PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

Gráfica Estadística

Cuadro No. 1

Pilotos de buses urbanos

N = 86

1 % = 2.58

ITEM		FIABILIDAD DE PROPORCIONES									OBJETIVOS				
		f	%	p	q	p	E	IC	-IC	f	G	a	b	c	d
1	SI	6	7	0.07	0.93	0.03	0.08	0.15	0.01						
	NO		93	0.93	0.07	0.03	0.08	1.01	0.85	X	X	X	X		
	Abs	80	-	-	-	-	-	-	-						
2	SI	24	28	0.28	0.72	0.05	0.13	0.41	0.15						
	NO	62	72	0.72	0.28	0.05	0.13	0.85	0.59	X	X	X	X		
	Abs	-	-	-	-	-	-	-	-						
3	SI	23	27	0.27	0.73	0.05	0.13	0.40	0.14						
	NO	63	73	0.73	0.27	0.05	0.13	0.86	0.60	X	X	X	X		
	Abs	-	-	-	-	-	-	-	-						
4	SI	80	93	0.93	0.07	0.03	0.08	1.01	0.85						
	NO	6	7	0.07	0.93	0.03	0.08	0.15	0.01	X	X	X	X		
	Abs	-	-	-	-	-	-	-	-						
5	SI		100	1.00	0.00	0.00	0.00	1.00	1.00	X	X				
	NO	86	-	-	-	-	-	-	-						
	Abs	-	-	-	-	-	-	-	-						
6	SI	13	15	0.15	0.85	0.04	0.10	0.25	0.05						
	NO	73	85	0.85	0.15	0.04	0.10	0.95	0.75	X	X	X	X		
	Abs	-	-	-	-	-	-	-	-						

V.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Se presentan a continuación los resultados del trabajo de campo realizado con los pilotos de los buses del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango, el cual se aplicó con la boleta de opinión dirigida a los mismos, todo esto orientado a determinar el logro de los objetivos trazados con la investigación.

Cabanellas. (1994) dice que el personal afectado al transporte de personas o cosas se rige por disposiciones especiales. Estos trabajadores son sujetos de un contrato de trabajo, pero la naturaleza de sus servicios hace que lo referente a su prestación se regule por normas especiales, tanto en lo que se refiere al salario como en cuanto a la índole de las tareas, que presentan carácter de intermitentes; y esto queda desvirtuado ya que el 93 % de los encuestados manifestaron que no poseían un contrato de trabajo en virtud de que la relación laboral es muy inestable, y que ocasionalmente reciben una unidad para trabajar, quedándose a veces sin trabajo debido a que el día anterior no le fue bien.

El Militante No. 142, (2002) explica que cualquier trabajador que quiera informarse de sus derechos por ejemplo en la lucha de los conductores de Baleares, España, tendrá enormes dificultades para saberlo, tendrá información de los miles de millones de supuestas pérdidas, de las penalidades de los viajeros en el aeropuerto, de las gestiones del gobierno central y autonómico para resolver el conflicto, informaciones confusas sobre salarios, que nos quieren hacer ver a estos trabajadores como unos privilegiados lo cual no es cierto y esto queda afirmado ya que el 72 % de los encuestados manifestaron que no tienen

conocimiento de las leyes o derechos que regulan su relación de trabajo debido a que los dueños de los buses no dan capacitaciones para los trabajadores y éstos por su parte no se preocupan por saberlos.

El Militante No. 142, (2002) dice que resulta muy difícil con la información aportada (oculta deliberadamente) conocer las leyes que regulan estas relaciones para los trabajadores, que no han recurrido a la huelga en años, tomando una posición de lucha tan decidida, y estos han superado a los sindicatos en la mesa negociadora y han resultado, que una vez puestos en marcha y conscientes de su fuerza ha de forzar a los empresarios a unas condiciones de salario y trabajo dignas y satisfactorias y esto queda afirmado con el 73 % de los encuestados ya que ellos manifiestan que no hay suficiente información acerca de la regulación legal en cuanto a las relaciones de trabajo de este tipo tan especial, ellos manifestaron que creen que los dueños ocultan la información para que los trabajadores no exijan sus derechos y de alguna manera ellos puedan obtener alguna prestación.

Anónimo. (2001) dice que en los principales alcances del Encuentro de Profesionales y Empresarios del Transporte Urbano de Pasajeros mediante buses del Gran Valparaíso, Chile, sobre capacitación de conductores el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile podrá determinar planes de capacitación obligatorios para el personal de conducción y cobro relacionado con el desarrollo de la actividad; esta necesidad queda afirmada por el 93 % de los encuestados quienes manifestaron su total acuerdo en que a ellos como trabajadores se les den capacitaciones con el fin de conocer sus

derecho y obligaciones, y de esa cuenta tener por lo menos un conocimiento básico en cuanto al derecho de trabajo.

De Buen. (1990) habla que el artículo 257 de la Ley Laboral Mexicana manifiesta que el salario se fijará por día, por viaje, por boletos vendidos, etc., y esto queda confirmado con el 100 % de los encuestados al responder que su relación de trabajo se da por alguna de esas maneras, predominando que a la mayoría de ellos les hacen efectivo diariamente el salario, a veces porque es mejor para los dueños y a veces porque a ambas partes les conviene de esa manera.

Alvarez. (2001) dice que con algunos antecedentes se desvirtúa el recurrente comentario de técnicos que indican que el negocio del transporte posee condiciones de tarifa que hacen rentable el negocio para el más ineficientes; y esto se confirma debido a que a un 85 % de los encuestados no participan de recibir utilidades extras que les pudieran dar los patronos ya que en su relación de trabajo se les habla de un sueldo fijo el cual puede variar en cuanto a que si no venden una cierta cantidad de boletos les descuentan de su salario diario.

De La Cueva. (1984) comenta que en lo que concierne a que el chofer no tiene un horario fijo, puso la Comisión de relieve su falsedad, porque ese horario es, precisamente, el número de horas que se conviene con el permisionario para la prestación del servicio y esto queda desvirtuado ya que el 67 % de los encuestados manifestaron que sobre el horario de trabajo no se pacta al principio de la relación laboral un número determinado de horas sino que el trabajador está a órdenes del patrono desde las 5:30 de la mañana a 9:00 de la noche.

Cabanellas. (1994) afirma que los patronos tienen obligaciones especiales como observar las disposiciones de los Reglamentos de Tránsito sobre varias condiciones pero esto queda desvirtuado debido a que un 80 % de los encuestados manifestaron que los dueños de los buses no cumplen con las normas jurídicas establecidas debido a que no les dan sus prestaciones e incumplen con lo que se establece en la ley, tratándolos a veces mal y no dándoles los descansos dentro de su jornada laboral.

De la Cueva. (1984) dice que el día en que las condiciones de trabajo respondan a los principios de la justicia social, se establezcan escuelas de educación y capacitación, se podrá exigir del chofer que preste el servicio en condiciones de eficiencia, de educación y de sentido humano con justicia con el salario; y esto queda afirmado ya que un 90 % de los encuestados manifestaron que el salario que ellos devengan no es justo debido a que su jornada de trabajo es muy prolongada en el volante y no tienen tiempo de descansar y no es bueno que se trabaje casi el día completo y que el salario es muy poco.

De Buen. (1990) dice que ciertamente el impacto de las prestaciones complementarias ha hecho inestable, en términos económicos, la explotación de algunos auto transportes y esto queda confirmado por el 87 % de los encuestados ya que ellos opinan de que los dueños de los buses no les cubren ninguna clase de prestaciones, porque según aducen ellos el trabajo no es rentable y no alcanza a dar prestaciones.

- 1) Las relaciones de trabajo que sostienen los dueños de los buses urbanos en la ciudad de Quetzaltenango con sus pilotos, no poseen contrato de trabajo escrito, y esto se debe a que los pilotos que no llevan una cantidad determinada los cambian y no les dan trabajo.
- 2) Los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango, no conocen las normas jurídicas laborales mínimas como para poder exigir sus derechos y cumplir de una buena manera sus obligaciones.
- 3) Se evidenció la poca información acerca de las garantías mínimas laborales dentro de los trabajadores del transporte urbano en la ciudad de Quetzaltenango, aduciendo ellos la falta de tiempo para informarse, o simplemente la poca accesibilidad a las autoridades encargadas de velar por el cumplimiento de las normas reguladoras del trabajo de transporte urbano.
- 4) Es de suma importancia para los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango que se les brinden capacitaciones tanto para mejorar el servicio así como para poder utilizar los medios legales que tienen para poder mejorar en su conocimiento de las normas jurídicas laborales.
- 5) El salario que perciben los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango es recibido en su mayoría por día, ya que es mejor para los patronos y a veces a los mismos trabajadores porque algunos llegan solo temporalmente para tener medios de subsistencia.

6) Los trabajadores del Transporte Urbano en la ciudad de Quetzaltenango no participan de utilidades extras que pudiera dejar este servicio diariamente, ya que simplemente les dicen un sueldo fijo y solamente eso les dan.

7) Las horas de trabajo efectivo no fueron pactadas dentro de la relación de trabajo inicial ya que la mayoría de trabajadores coinciden que se trabaja más de lo que se habla , y no reciben ningún pago como horas extras.

8) Los dueños de los buses del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango, según sus mismos trabajadores consideran que no cumplen con las garantías laborales mínimas a que éstos tienen derecho ya que se encuentran reguladas con carácter imperativo en la ley.

9) Los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango coinciden en afirmar que el salario que devengan no es justo para las horas de trabajo que laboran, ya que es muy cansado y simplemente no gozan de tiempo como para poder descansar o ingerir sus alimentos.

10) Se evidenció que los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango no reciben ninguna clase de prestaciones, y algunos de ellos no conocen las prestaciones a que tienen derecho, porque simplemente no creen en la ley.

VII.

RECOMENDACIONES

- 1) Que se proponga a la Inspectoría de Trabajo la realización de un contrato de trabajo estándar para los pilotos del transporte urbano en la ciudad de Quetzaltenango para que exista un poco más de seguridad jurídica los patronos así como para los trabajadores.
- 2) Que los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango se informen acerca de sus derechos y obligaciones.
- 3) Que se propicie información por los medios de comunicación de las garantías mínimas legales a que tienen derecho los trabajadores en general.
- 4) Que se brinden capacitaciones constantes para que los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango puedan conocer las normas jurídicas laborales.
- 5) Que se tenga un control dentro de las empresas del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango, en el cual conste que el salario fue recibido efectivamente por el trabajador.
- 6) Que se incentive a los dueños de los buses para que ellos puedan dar un bono incentivo a todos aquellos trabajadores que realicen su labor de manera eficiente y eficaz.
- 7) Que se tenga un control sobre el horario que se va a trabajar para que de alguna manera puedan los trabajadores establecer

en su relación de trabajo que a veces se excede el número legal de horas de trabajo.

- 8) Que los dueños de los buses busquen la manera de cumplir con las normas jurídicas laborales para que ellos puedan mejorar su servicio y de esa manera tener un servicio urbano competente y sobre todo seguro y rápido.
- 9) Que se motive a los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango, para que se les dé a los trabajadores más regulares un bono que los incentive a seguir trabajando de una buena manera.
- 10) Que se ejerza un control periódico por medio de la Inspectoría de Trabajo y de esa cuenta verificar si efectivamente se les da alguna prestación a los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango.

VIII.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1) Achaerandio, L. (1992). Iniciación a la práctica de la investigación. 4ª Edición. Guatemala. Universidad Rafael Landívar.
- 2) Anónimo. (2002). Artículo Transporte: Crisis Crónica. Publicación 25 de mayo, página 10. Bisemanario El Quetzalteco.
- 3) Anónimo. (2002). Página de internet www.monografias.com/trabajos/dcholaboral/dcholaboral.shtml.
- 4) Anónimo. (2002) Encuentro de Profesionales y Empresarios del Transporte Urbano de Pasajeros mediante buses del Gran Valparaíso, Chile. Página de internet www.monografias.com/detrabajo/laboral.shtml.
- 5) Alfonso A. (1996) Hacia la Reconversión Ecológica del Transporte en España. Madrid. Editorial La Catarata.
- 6) Biblioteca de Consulta Microsoft® Encarta®, (2002).
- 7) Briceño, A. (1985). Derecho Individual de Trabajo. México. Editorial Harla S. A de C. V.
- 8) Cabanellas, G. (1994). Diccionario enciclopédico de Derecho Usual 23ª Edición. Argentina. Editorial Heliasta. Tomo VI 14ª Edición.

- 9) Cabanellas, G. (1994). Tratado de Derecho Laboral. Doctrina y Legislación Iberoamericana. Tomo II. Volumen 4. Argentina. Contratos Especiales de Trabajo. Editorial Heliasta.
- 10) Cabrera, J. (2002). Un enfoque distinto sobre el transporte terrestre. Página de internet www.risbal.htm.
- 11) Carro, A. (1985). Curso de Derecho del Trabajo. Barcelona. Bosch, Casa Editorial S. A.
- 12) Cavazos, B. (1980). Derecho Laboral. México. Editorial Trillas.
- 13) Céspedes, O. (1998). Transporte Urbano un Castigo al Pecado. La Habana, Cuba. Cooperativa de Periodistas Independientes.
- 14) Ciuffini, A. (1998). Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales Universidad de Barcelona SINN 1138-9796 No. 87 ,8 de mayo de 1998. El Transporte En La Ciudad. Barcelona, España. Editorial Dolores Fernández Cabello y Gemma Molleví Bortoló.
- 15) De Buen, N. (1990). Derecho del Trabajo. Tomo Segundo Derecho Individual Colectivo 5ª Edición Actualizada. Argentina 15, México. Editorial Porrúa S. A.
- 16) Decreto No. 390 de 1976. (2002). República de Argentina.
- 17) De la Cueva, M. (1985). El nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. 10ª Edición. México. Editorial Porrúa.

- 18) Diccionario Enciclopédico El Pequeño Larousse (1996). Ediciones Larousse Argentina. Buenos Aires Argentina.
- 19) El Militante No. 142. Situación laboral en el Transporte, eso sí es 'salvaje'. Baleares, Barcelona. Editorial losu Foronda UGT Euskadi.
- 20) Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana (2000). Tomo LXIII. Espasa-Calpe S.A.
- 21) Fernández, M. (1998). En su página de internet www.unamosapuntos.tripod.com/derecho/derlaboral.htm.
- 22))García, M. (1990). Manual de Derecho del Trabajo. Barcelona. Editorial Ariel S. A.
- 23) Guerrero, E. (1986). Manual de Derecho de Trabajo. XV Edición. Argentina Editorial Porrúa, S. A.
- 24) Jacobs, M. (2002). Artículo Enfoque Económico. Página 15 de fecha martes 19 de febrero. Bisemanario El Quetzalteco.
- 25) Mano, M. (2001) página de internet www.unamosapuntos.tripod.com/derecho/derlaboral.htm.
- 26) Molina, L. (1996). Derecho Laboral Guatemalteco 1ª Edición. Guatemala. Editorial Oscar de León Palacios.
- 27) López, M. (2002). En su artículo Posible aumento al transporte en la página 2 del día sábado 9 de marzo. Bisemanario El Quetzaleco.

- 28) Ossorio, M. (1981). Diccionario de ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Buenos Aires, República de Argentina. Editorial Heliasta S.R.L.
- 29) Organización de los Estados Americanos, (2001). Convención Interamericana sobre Contrato de Transporte Internacional.
- 30) Santoro, F. (1963). Nociones de Derecho del Trabajo, Madrid. Instituto de Estudios Políticos.
- 31) Seminario Transporte Terrestre de la Ciudad de Quetzaltenango (2001). Noveno Semestre Licenciatura en Administración de Empresas Turísticas. Universidad Rafael Landívar.
- 32) Villegas, R. (2000). Derecho Mercantil Guatemalteco Tomo III. 4ª Edición. Editorial Universitaria Universidad de San Carlos de Guatemala.

ANEXOS

Anexo I
Propuesta

Alternativas y métodos sencillos para que los pilotos del transporte urbano puedan gozar de mayor seguridad y estabilidad laboral para garantizar un mínimo de garantías sociales protectoras para el trabajado e irrenunciables para ellos.

- I) Presentación: En esta temática se tomó la opinión de los sujetos encuestados y de conformidad con ello se puede afirmar que las relaciones de trabajo en las empresas de transporte urbano en la ciudad de Quetzaltenango son muy inestables debido a que no se tiene un contrato de trabajo fijo que pueda respaldar el seguimiento de esa misma relación laboral. Esto es muy importante que exista, para asegurar tanto a los trabajadores así como también a los dueños de los buses y pueda existir una relación sinalagmática y de alguna forma procurar encontrar un balance en el que se puedan alcanzar los principios filosóficos de la legislación laboral y compensar de alguna manera la desigualdad que existe.

- II) Justificación: Se considera de interés la investigación realizada referente a las relaciones de trabajo en las empresas del transporte urbano en la ciudad de Quetzaltenango porque es importante conocer las condiciones y circunstancias que afrontan éstos trabajadores debido al poco interés de parte de las autoridades competentes para reconocer las necesidades más básicas que ellos tienen.

III) Objetivos

3.1. Objetivo general:

Conocer la realidad jurídica laboral que afrontan los trabajadores que laboran en las empresas del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango y poder presentar los aspectos más relevantes para poder propiciar una base que inspire a las autoridades competentes a realizar un cambio oportuno en la realidad jurídica-laboral que viven los trabajadores del transporte urbano en la ciudad de Quetzaltenango actualmente.

3.2. Objetivos específicos

- b) Establecer un contrato-tipo para los trabajadores de las empresas del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango y de esa forma se produzca más estabilidad laboral.
- c) Mejorar la información existente en cuanto a las garantías mínimas de los trabajadores del transporte urbano en la ciudad de Quetzaltenango.
- d) Propiciar un diálogo en el que los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango y los patronos, propongan ideas para mejorar su relación jurídica laboral.
- e) Propiciar el interés de los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango para conocer sus derechos.

- f) Establecer un control en el que se estipule las horas trabajadas, el salario y aspectos importantes para demostrar la relación jurídica-laboral existente.

IV) Actividades

De acuerdo con el análisis jurídico de las relaciones de trabajo en las empresas del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango se presentan a continuación las siguientes actividades con el objeto de aportar soluciones viables y eficaces:

- a) Proponer a la Inspectoría de trabajo y previsión social de la ciudad de Quetzaltenango la elaboración de un modelo de contrato para los trabajadores del transporte urbano en la ciudad de Quetzaltenango para tener más estabilidad laboral y contar con un documento que respalde esa relación de trabajo.
- b) Entregar volantes a los trabajadores del transporte urbano en el que se les de a conocer sus derechos mínimos.
- c) Realizar un taller en el que los trabajadores y los dueños de los buses propongan soluciones para mejorar su relación de trabajo y documentar los aspectos más importantes que reúna este taller.
- d) Utilizar los medios de comunicación para dar pequeños informes para que los trabajadores conozcan sus derechos y sus obligaciones.

e) Que las Inspectoría de trabajo y previsión social autorice libros en los que se establezcan aspectos importantes de la relación de trabajo que sostienen los trabajadores del transporte urbano de la ciudad de Quetzaltenango y que de esa manera se pueda inspeccionar esos aspectos.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

No.	FECHA	ACTIVIDAD	RECURSOS	RESPONSABLES
1	Septiembre 2003	Charla con la Inspectoría de Trabajo para la elaboración de un contrato estándar para los trabajadores del transporte urbano.	Físicos y Humanos	Los Inspectores de Trabajo y Previsión Social.
2	Septiembre-Octubre 2003	Entregar volantes que indiquen sus principales derechos y obligaciones como trabajadores.	Físicos, Humanos Materiales	Inspectoría de Trabajo y Previsión Social de Quetzaltenango.
3	Septiembre 2003	Foro-Taller con las ponencias de los trabajadores del transporte urbano y los dueños de los buses urbanos.	Físicos y Humanos	Los trabajadores del Transporte Urbano y los patronos.
4	Septiembre-Octubre 2003	Dar pequeños informes en los medios de comunicación sobre los derechos y obligaciones de los trabajadores.	Físicos y humanos	Los medios de comunicación, radial, escrito y televisivo.
5	Octubre 2003	Taller de sugerencias para autorizar libros de control sobre los trabajadores del transporte urbano de Quetzaltenango.	Físicos, materiales y humanos	Trabajadores, dueños de los buses y la inspectoría de trabajo de Quetzaltenango.

ANEXO II

Trascripción del reglamento de transporte urbano por autobuses de la ciudad de Quetzaltenango. (Parte conducente).

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 1. El establecimiento, contratación y funcionamiento de servicios públicos en el municipio de Quetzaltenango, está sujeto a las disposiciones de la Ley de Transporte, y este reglamento.

Artículo 2. La municipalidad por medio de las dependencias respectivas, controlará debidamente el funcionamiento de los servicios públicos de transporte urbano de autobuses.

Artículo 3. Las rutas y el número adecuado de vehículos para el servicio, así como la frecuencia de éstas en su recorrido y todo lo atinente al mejor funcionamiento del servicio, serán fijados por la municipalidad.

Artículo 4. El servicio de transporte urbano de autobuses deberá prestarse durante las horas que señale la municipalidad.

Artículo 5. En todo asunto de Transporte Urbano de Autobuses que afecte los intereses de terceros, el Departamento de Tránsito Municipal de esta municipalidad dará audiencia común a los interesados. Dicha audiencia deberá ser evacuada dentro del término de quince días.

Artículo 6. El departamento de tránsito municipal como entidad rectora, está encargado de velar por el cumplimiento de la Ley de Transportes y de ejecutar las disposiciones y medidas que acuerde la alcaldía.

Artículo 7. Todas las medidas o disposiciones que emanen de la municipalidad para el funcionamiento de los servicios del transporte urbano deben ser acatadas y cumplidas por los concesionarios o empresas que presten estos servicios dentro de los plazos o términos que las mismas indiquen.

Capítulo V

De las obligaciones de los concesionarios

Artículo 39. Las personas naturales o jurídicas que hayan adquirido el derecho para explotar una o varias rutas del servicio de transporte urbano para autobuses, deberán mantener en servicio el número de vehículos que determine la municipalidad, expresando en el contrato, más los que según el aumento de número de pasajeros se requiera y reparar o renovar aquellas unidades que a juicio de la municipalidad no llenen las condiciones de seguridad, comodidad e higiene indispensables.

Artículo 40. Las personas naturales o jurídicas que hayan adquirido el derecho a explotar una o varias rutas de transporte urbano por autobuses, deberán hacerse representar ante la municipalidad o por medio de un personero debidamente facultado y señalar lugar dentro de la ciudad de Quetzaltenango, para recibir notificaciones. La representación quedará registrada en la municipalidad y se

tendrá como representante el inscrito y se harán las notificaciones en el lugar indicado, mientras no se modifique el registro.

Artículo 41. Los concesionarios deben proporcionar semanalmente a la municipalidad información completa sobre el movimiento del pasaje habido en cada una de las rutas, así como la cantidad de vehículos que hayan puesto en servicio y los datos estadísticos que determine el departamento de tránsito de la municipalidad en los formularios que elaborará este departamento.

Artículo 42. Todas las medidas o disposiciones que emanen de la municipalidad en relación al funcionamiento de los servicios de transporte urbano por autobuses, deberán ser acatadas y cumplidas por los concesionarios dentro de los plazos que las mismas indiquen.

Capítulo VII

De los pilotos o conductores

Artículo 50. Los pilotos o conductores de autobuses urbanos deberán observar la necesaria corrección y urbanidad en el desempeño de sus labores. Deberán abstenerse de entablar conversaciones con los pasajeros.

Artículo 51. Todos los pilotos de autobuses urbanos estarán debidamente uniformados y deberán usar en lugar visible una placa de identificación con su nombre y número de licencia Municipal.

Artículo 52. Toda unidad al servicio del transporte urbano por autobuses, debe ser operada por un piloto automovilista con licencia de manejar tipo profesional y que cuente con la licencia

municipal respectiva. Ésta únicamente puede extenderse cuando el interesado haya llenado los requisitos fijados por las leyes y reglamentos verificados por las personas asignadas para el efecto. La licencia municipal puede recogerse o suspenderse temporalmente o definitivamente cuando el piloto cometiere alguna de las faltas previstas en este reglamento de conformidad con la gravedad de las mismas, o cuando por cualquier causa el piloto dejare de tener la aptitud que la naturaleza del servicio exige.

Artículo 53. La licencia municipal tendrá un valor de Q5.00 y tiene una duración de un año calendario, pudiendo renovarse a su vencimiento o cuando por cualquier causa se extraviare o se deteriorare. En este último caso la renovación será a costa del interesado con un valor de Q5.00.

Artículo 54. La municipalidad de Quetzaltenango, entregará juntamente con la licencia municipal, un gafete donde se registrará el nombre del piloto y el número de la licencia municipal que se le haya otorgado. Es obligación de los pilotos mantener este distintivo en el lado izquierdo de la camisa, visible a los usuarios.

Artículo 55. Los pilotos deberán inspeccionar sus unidades en las terminales para los efectos de la correspondiente limpieza. Si encuentran algún objeto olvidado, deberán entregarlo al inspector, quien lo depositará en la respectiva empresa, para que una vez hecha la identificación requerida, sea devuelto a su dueño.

Artículo 56. Se prohíbe a los pilotos de autobuses urbanos y se reputarán faltas graves, las siguientes:

- a) Llevar pasajeros y cobrar el importe sin darles boletos usados; llevar pasajeros sin cobrarles pasaje; negarse a proporcionar la hoja de control y los talonarios a los encargados de llevar el control de los mismos; alterar la hoja de servicio o control, cambiar de horario y rutas sin autorización; alterar las anotaciones de talonarios de boletos;
- b) No detener completamente la marcha de los buses a la llegada de las paradas autorizadas; a parar en lugares no autorizados para que suban o desciendan pasajeros; arrancar violentamente y causar lesiones o perjuicio de los usuarios;
- c) Faltar el respeto a las autoridades municipales;
- d) Ingerir bebidas alcohólicas o drogas estimulantes, durante las horas de trabajo o trabajar bajo los efectos las mismas;
- e) No dar a viso de que el bus se encuentra en mal estado. Este aviso debe darse a la empresa correspondiente, con el objeto de que sustituya el bus y al inspector más próximo, para que el Departamento de Transportes Públicos de la municipalidad lleve el control correspondiente;
- f) Simular desperfectos en el bus para lograr transbordos innecesarios o no terminar su turno; y
- g) Negarse a recibir trasbordo que se presente en su misma ruta, por desperfectos de otra unidad de la misma empresa.

Artículo 57. Se prohíbe a los pilotos y a las empresas de autobuses urbanos y se reputarán faltas graves:

- a) Aceptar mayor número de pasajeros que el autorizado, o a pasajeros que presten señales o síntomas de ir en estado de ebriedad o bajo el influjo de estimulantes o drogas estupefacientes;
- b) No parar en los lugares establecidos; no atender señales de parada de los usuarios cuando puedan trasportarlos; no atender señales o indicaciones de los inspectores municipales;
- c) No guardar el orden necesario en los turnos correspondientes, de acuerdo con las indicaciones que les den los inspectores municipales o las empresas;
- d) Fumar en el interior del bus;
- e) Faltar el respeto a los usuarios;
- f) Trabajar con licencia municipal vencida.

Anexo III
Código de Trabajo
Título Cuarto
Trabajo Sujeto a Regímenes Especiales
Capítulo Quinto
Trabajo de transporte

Artículo 167. Trabajadores de transporte son los que sirven en un vehículo que realiza la conducción de carga y de pasajeros o de una u otros, sea por tierra o por aire.

Artículo 168. No pueden ser trabajadores de transporte los que no posean la edad, los conocimientos técnicos y las aptitudes físicas y psicológicas que determinen las leyes o reglamentos aplicables.

Son también causas justas para que el patrono de por terminados los contratos de esos trabajadores, la infracción de la prohibición que indica el artículo 64 inciso c) y la falta notoria del respeto que se debe a los pasajeros.

Artículo 169. Con el objeto de mejor aplicar los principios y disposiciones de este código a las empresas de transporte aéreo o terrestre, el Organismo Ejecutivo, mediante acuerdos emitidos por conducto del Ministerio de Trabajo y Previsión Social, debe dictar los reglamentos que prevé el artículo anterior y los demás que estime necesarios, sobre las siguientes bases:

- a) Los reglamentos respectivos pueden ser aplicables a todo el territorio de la república, a una sola actividad de transporte o a una empresa determinada y, en todo caso, se han de

dictar oyendo de previo a los patronos y trabajadores que resulten afectados; y

- b) Dichos reglamentos deben emitirse tomando en cuenta la necesidad de que no se interrumpa la continuidad en el servicio que es propia de las mencionadas empresas, la seguridad que éstas deben ofrecer al público y los derechos de los trabajadores.

Anexo IV
Ley de Transporte
Decreto número 253
El congreso de la República de Guatemala

CONSIDERANDO

Que la experiencia ha demostrado que la actual Ley de Transportes necesita acomodarse en forma práctica a las modalidades tan peculiares y complejas de los servicios de transporte urbano, la que hace necesario introducirle algunas reformas que faciliten su eficacia y aplicación.

CONSIDERANDO

Que para la mejor organización y funcionamiento de tales servicios, debe otorgarse a las municipalidades ciertas facultades de carácter reglamentario a fin de ir acomodando servicios urbanos de transporte a las demandas y exigencias del público,

POR TANTO,

DECRETA:

La Ley de Transportes que con las reformas introducidas, queda así:

TITULO UNICO

Artículo 1º. Todos los servicios públicos de transporte, de carga o pasajeros, establecidos o que se establezcan para funcionar en el territorio de la República, deben llenar las condiciones de seguridad, eficiencia y beneficio público que señala esta ley; para sus efectos se comprende también dentro del territorio de la República el espacio aéreo y el mar territorial.

Artículo 2°. Para el funcionamiento de los servicios de transporte expresados en el artículo anterior, se requiere previa autorización y registro por parte del Ministerio de Economía, a excepción de los servicios urbanos y los de tracción animal que quedan sujetos a las disposiciones que más adelante se especifican.

Artículo 3°. Para el cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 2° de la presente ley, se seguirá un expediente en el Ministerio de Economía 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 transporte a fin de evitar competencias ruinosas, duplicación o multiplicación innecesaria de inversiones, eliminación injusta de los pequeños empresarios y cualquier otra circunstancia perjudicial para la economía nacional;
- b) Sobre la imposibilidad de que pueda resultar una absorción o monopolización de hecho, de una o varias líneas de transporte, por parte de los interesados;
- c) Sobre las condiciones de eficiencia y seguridad que pueda ofrecer el servicio, principalmente con respecto a la carga y las vidas de pasajeros y tripulantes, y;
- d) Sobre la calidad de los vehículos y demás implementos del servicio y otros datos que se consideren necesarios.

Artículo 4°. Si hubiere varios solicitantes para el establecimiento de los servicios de transporte de que trata esta ley, los guatemaltecos naturales, en igualdad de circunstancias, gozan de prioridad con respecto a los extranjeros; en todo caso dichas personas no podrán establecer ni mantener los mencionados servicios, si no cuentan por lo menos con un aporte de sesenta por ciento del capital nacional. Se exceptúan de esta disposición las compañías de ferrocarriles, de aviación o de navegación, salvo sus servicios auxiliares de transporte, los cuales quedan sujetos a lo prescrito por el artículo 11 de la presente ley.

Artículo 5°. Es de la competencia del Ministerio de Economía, la supervigilancia, aprobación de tarifas y demás problemas económicos de los transportes que no sean urbanos.

Artículo 6°. Los transportes se clasifican en los siguientes grupos:

- a) Transportes urbanos;
- b) Transportes extraurbanos; y
- c) Transportes internacionales.

Artículo 7°. Los servicios públicos de transporte urbanos de pasajeros por autobuses o tranvías son municipales.

Artículo 8°. Las municipalidades podrán celebrar contratos y otorgar concesiones para el establecimiento y funcionamiento de los servicios expresados en el artículo anterior, siempre que se llenen los requisitos estipulados en el artículo 3° de la presente ley y los siguientes:

1º. Que los interesados se comprometan a cumplir expresamente todos los requisitos y condiciones que en el contrato respectivo fije la Municipalidad para la explotación de esta clase de servicios.

2º. Que la Municipalidad fije, a su prudente arbitrio, el número de rutas o líneas del servicio que se van a establecer y el número de vehículos que deban servirlos; y

3º. Que el vencimiento del plazo estipulado en el contrato, no podrá ser mayor de quince años, estará a lo que prescribe el artículo 102 de la Constitución de la República de 1945.

Artículo 9º. Cualquier nuevo servicio de transporte urbano de pasajeros que se establezca con una línea fija o determinada, por medio de vehículos que no sean de tracción animal, queda sujeto a las disposiciones de esta ley.

Artículo 10. La existencia entre dos puntos del país de servicios de ferrocarriles, o por medio de naves o aeronaves, no impedirá el establecimiento de servicios de transporte por medio de autobuses y otra clase de vehículos entre estos mismos puntos.

Artículo 11. Las empresas de ferrocarriles, de aviación o de navegación, no podrán obtener autorización por sí, ni por medio de sus representantes, para establecer líneas auxiliares de transporte, salvo que el sesenta por ciento del capital invertido sea aportado por los trabajadores guatemaltecos naturales de la empresa, o en su defecto por los que gocen de esta calidad, aunque no sean trabajadores de dichas compañías.

Artículo 12. Los servicios de transporte internacionales de carga o pasajeros, por medio de vehículos motorizados, deberán optar por un trayecto fijo a través del territorio de la República, sin que puedan funcionar fuera de la ruta especificada en la autorización, quedando sujetos a lo que preceptúan los artículos 2º, 3º, 4º y 5º de esta ley.

Artículo 13. Las municipalidades podrán aumentar o restringir el número de rutas, líneas y vehículos a que se refiere el inciso 2º del artículo 8º de esta ley, en cualquier momento que se estime necesario y conveniente a juicio del Consejo Municipal, quien asimismo, podrá o no autorizar que una misma línea o ruta sea servida por una o varias personas o empresas.

Artículo 14. Los servicios públicos de transporte actualmente establecidos en la República, serán objeto de una revisión por parte del Ministerio de Economía, o de las municipalidades, si fueren urbanos. Los propietarios o sus representantes legales solicitarán a dichas dependencias, se les concedan plazos prudenciales 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; si no lo hicieren, deberán cesar en sus funciones.

Se exceptúan de esta disposición aquellas empresas que ya estuvieren funcionando en el país en virtud de contratos legalmente celebrados con el Gobierno de la República, pero únicamente durante la vigencia de éstos. Toda ampliación o modificación que se haga en tales contratos, deberá sujetarse a las prescripciones de esta ley.

Artículo 15. El Organismo ejecutivo y las municipalidades emitirán los reglamentos que sean necesarios para el cumplimiento de esta ley.

Artículo 16. Se deroga el Decreto número 130 del Congreso.

Artículo 17. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial.

Pase al Ejecutivo para su publicación y cumplimiento.

Dado en el Palacio del Congreso: en la ciudad de Guatemala, a los diecinueve días del mes de junio de mil novecientos cuarenta y seis, año segundo de la Revolución.

Gerardo Gordillo Barrios
Presidente

G. Prem
Secretario

R. Asturias Valenzuela
Secretario

Palacio Nacional: Guatemala, tres de julio de mil novecientos cuarenta y seis.

Publíquese y cúmplase.

Juan José Arévalo

El Subsecretario Encargado del Despacho
De Economía y Trabajo

A. Bauer Paiz

Anexo V

UNIVERSIDAD RAFAEL LANDIVAR
FACULTADES DE QUETZALTENANGO
DIVISION DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

BOLETA DE OPINIÓN SOBRE: Las relaciones de trabajo en las empresas de transporte urbano en la ciudad de Quetzaltenango.

BOLETA PARA PERSONAL DE TRANSPORTE URBANO

Datos generales

Nombre de la Institución donde trabaja:

Profesión: _____ Edad: _____ Sexo: M _____ F _____

Instrucciones: Con todo respeto ruego a usted se sirva responder las siguientes interrogantes al marcar con una X la respuesta que considere adecuada. Estos datos serán manejados de manera profesional y confidencial.

1) Su relación de trabajo fue estipulada con un contrato de trabajo escrito?

SI _____ NO _____

Por qué?

2) Tiene usted conocimiento de las leyes que regulan las relaciones de trabajo del transporte urbano en la ciudad de Quetzaltenango?

SI _____ NO _____

Por qué?

3) Cree usted que hay suficiente información acerca de la regulación legal en cuanto a las relaciones de trabajo del transporte urbano?

SI _____ NO _____

Por qué?

4) Cree usted necesario que se les brinden capacitaciones para conocer las normas jurídico-laborales?

SI _____ NO _____

Por qué?

5) En su relación de trabajo, el salario se pactó en alguna de estas maneras: por mes, por semana, por día o por viaje?

SI _____ NO _____

Cuál?

6) Participa usted de las utilidades que obtiene el dueño de los buses?

SI _____ NO _____

Por qué?

7) Considera usted que las horas que trabaja son las que fueron pactadas dentro de su relación de trabajo?

SI _____ NO _____

Por qué?

8) Considera usted que los dueños de los buses del transporte urbano cumplen con todas las normas jurídicas estipuladas en el código de trabajo?

SI _____ NO _____

Por qué?

9) Considera usted que el salario que devenga es justo para lo que trabaja?

SI _____ NO _____

Por qué?

10) Ha recibido usted alguna de estas prestaciones: Aguinaldo, Bono 14, Bono Incentivo, indemnización, horas extras, días de asueto?

SI _____ NO _____

Cuáles:
