

Percepciones del uso de transporte colectivo extraurbano: un riesgo necesario



Perceptions of extra-urban public transport use: a necessary risk

Por: Ana Gabriela Méndez de León
Facultad de Ciencias Médicas, USAC
amendez1799@medicina.usac.edu.gt

Ana Catalina Sedano Díaz
Instituto Nacional de Antropología e Historia, INAH México
medicinaintegrativaypreventiva@gmail.com

Berenice Rodríguez Hernández
Instituto Nacional de Antropología e Historia, INAH México
rberenice001@gmail.com

RESUMEN

El transporte colectivo extraurbano en Guatemala es esencial para la movilidad cotidiana a pesar de la elevada incidencia de accidentes. El objetivo de este estudio fue comprender los motivos, los riesgos percibidos y las experiencias de los usuarios al utilizar este tipo de transporte, mediante un enfoque cualitativo con diseño fenomenológico. Los hallazgos revelan que, la alta velocidad, la imprudencia de los pilotos, las malas condiciones de la carretera y otros, son riesgos reconocidos por los usuarios. No obstante, los usuarios continúan utilizándolo por razones laborales, comerciales y por accesibilidad. Estas experiencias evidencian una necesidad obligada y el peligro cotidiano.

Palabras clave: accidente de transporte terrestre, tráfico vial, percepción.

ABSTRACT

Intercity public transportation in Guatemala is essential for daily mobility despite the high incidence of accidents. The objective of this study was to understand the reasons, perceived risks, and experiences of users of this type of transportation, using a qualitative approach with a phenomenological design. The findings reveal that high speed, reckless driving, poor road conditions, and other factors are risks recognized by users. Nevertheless, users continue to use it for work, business, and accessibility reasons. These experiences highlight both a pressing need and the daily dangers involved.

Keywords: lands transport accidents, traffic, perception.

INTRODUCCIÓN

En Guatemala, el transporte colectivo extraurbano opera a través de vehículos terrestres como buses, microbuses, omnibuses y otros, con el fin de trasladar personas o cosas de un municipio a o de alguna parte del municipio a otros territorios del país o viceversa. La operación de este tipo de transporte está regulada por el Reglamento General de Transportes (Congreso de Guatemala, 1994), sin embargo, este no establece condiciones mínimas de seguridad lo que ha contribuido a la ocurrencia e múltiples accidentes con consecuencias fatales.

Uno de los casos más impactantes ocurrió en 2008 cuando un autobús perdió el control en una curva de la carretera que conduce a la frontera con El Salvador, causando la muerte de 53 personas dejando a otras 25 heridas (Diario de Mallorca, 2008).

En febrero de 2025, otro accidente de autobús dejó un saldo de 55 personas fallecidas, luego de que el vehículo cayera de un puente la autopista que conecta la ciudad de Guatemala con el oriente del país. Según France 24 (2025), en el autobús viajaban personas que se dirigían a estudiar o trabajar en la ciudad.

Los accidentes de tránsito representan una causa significativa de muerte prematura, especialmente entre personas en edad productiva, principalmente entre los 5 y 29 años (World Health Organization, 2023). En la Región de las Américas ocurrieron 154,780 muertes ocasionadas por accidentes de tránsito en el año 2019, con una tasa bruta de mortalidad de 16.7 por 100,000 habitantes (World Health Organization, 2023).

El Instituto Nacional de Estadística en Guate-

mala reportó que entre 2019 a 2023, se registró un aumento del 4.5% en el número de víctimas fallecidas por accidentes de tránsito. La mayor proporción de fallecimientos corresponde a hombres (86%), y grupo etario más afectado se encuentra entre los 16 y 44 años (Instituto Nacional de Estadística, 2024).

Por su parte, la Organización Mundial de la Salud estima que la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en Guatemala es de 12.6 por cada 100,000 habitantes, una cifra muy cercana a la tasa mundial que corresponde a 15 por cada 100,000 habitantes (Organización Mundial de la Salud, 2024).

Durante el trimestre de 2025 se reportaron 54 fallecimientos en accidentes relacionados con buses extraurbanos, ubicando a este tipo de vehículo en el tercer lugar en cuanto a víctimas fatales (Instituto Nacional de Estadística, 2025). Los accidentes de transporte colectivo extraurbano generan no solo daños materiales, sino también sufrimiento a los usuarios y sus familias. Dado que este medio de transporte está estrechamente vinculado al acceso al empleo, de servicios de salud, actividades académicas y comercio, sus fallas y riesgos afectan directamente el bienestar social y el crecimiento económico del país. El uso de transporte colectivo ha sido estudiado tanto como una manifestación de pobreza, como parte de la vida cotidiana de las personas (Avellaneda, 2008).

La movilización de las personas es importante en todas las sociedades, ya que está relacionada con aspectos sociales, culturales, económicos e incluso dimensiones emocionales y afectivas. Elliott y Urry (2010) propusieron la teoría de la movilidad como una forma de comprender

cómo los desplazamientos influyen en la estructura social (Sheller & Urry, 2018). Sin embargo, el acceso al transporte no es equitativo para todos los grupos sociales, y por ello existen desigualdades marcadas según la etnia, nivel socioeconómico, género y edad (Jerez, 2016).

Al movilizarse de un lugar a otro, es probable que surja la sensación de vulnerabilidad o posibilidad de ser afectado por eventos que se perciben como "riesgosos" o "generadores de estrés". Este riesgo o probabilidad de ocurrencia de daño, se traduce en una sensación subjetiva que origina un significado personal del riesgo. Este el se entiende como "una valoración del riesgo enmarcada dentro del proyecto de vida total de un individuo, que incluye valores como determinantes, no en la estimación sino en el significado de esa probabilidad" (Restrepo, 2016, p. 154).

La percepción del riesgo es "evaluación subjetiva de la probabilidad que suceda un de-

terminado tipo de accidente y lo preocupado que se esté por las consecuencias".

Se conforma por el conocimiento objetivo o información, el conocimiento subjetivo o "intuición", las motivaciones personales y las ideas o creencias sobre el objeto o fenómeno (Restrepo, 2016). Esta percepción varía de un sujeto a otro, sin embargo esta subjetividad es social y cultural ya que muchos de los fenómenos son creados por el hombre a lo largo de la historia (González Rey & Patiño Torres, 2017).

Dada la relevancia de este tema, es fundamental explorar no solo las estadísticas, sino las vivencias de quienes utilizan este medio de transporte. Por ello este estudio tuvo como objetivo describir las experiencias y percepciones del riesgo de accidentes en personas que utilizan el transporte colectivo extraurbano de Guatemala desde un enfoque cualitativo, durante los meses de abril y mayo de 2025.

1. METODOLOGÍA

El estudio se realizó con enfoque cualitativo desde una perspectiva fenomenológica, esta perspectiva pretende comprender los fenómenos sociales y las experiencias subjetivas desde la mirada de los actores (Fuster Guillen, 2019). El método fenomenológico busca describir e interpretar las experiencias de los individuos y reconocer su significado, que en este caso fue de sujetos que comparten la misma realidad cotidiana; transportarse en autobuses extraurbanos. Este método favorece la cercanía entre el testimonio del sujeto y los datos en estudio, como afirman Taylor y Bogdan (p.23) "observando a las personas en

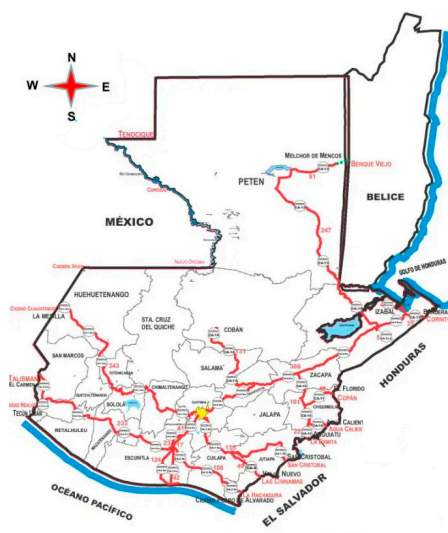


Figura 1.

Rutas centroamericanas de Guatemala
Fuente: Dirección General de Caminos, 2014

su vida cotidiana, escuchando lo que dicen y hacen, producto del modo en que se define su mundo" (Taylor & Bogdan, 1994, p.23).

Para conocer las percepciones de los usuarios, se abordó distintos autobuses extraurbanos que viajan por las carreteras que unen la capital con fronteras, puertos, o atraviesan longitudinal o transversalmente la república de Guatemala, siendo CA-01, CA-09 Norte (carretera al océano atlántico) y CA-09 Sur (carretera al océano pacífico), ver figura 1. Las carreteras centroamericanas (CA), tienen una extensión de 2,144 kilómetros pavimentados. (Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, 2014).

Estos autobuses transportan personas hacia los departamentos de Guatemala, El Progreso, Zacapa e Izabal (CA-09 Norte) y los departamentos Escuintla, Suchitepéquez, Retalhuleu y San Marcos (CA-09 Sur). La CA-01 recorre los departamentos del altiplano guatemalteco en el cual se encuentran los departamentos de Huehuetenango, Quiché, Chimaltenango, Totonicapán, Sololá y la parte norte de San Marcos. En estos departamentos se ubica los atractivos turísticos más importantes de la cultura maya, además son de mucha importancia para el comercio y la producción agrícola (Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, 2018).

Los autobuses se abordaron desde las terminales de buses ubicadas en los municipios de Villa Nueva y Guatemala, se abordaron autobuses de las líneas Transportes Tineca, Esmeralda y Marquensita. Los sujetos de estudio fueron las personas que abordaron las unidades de transporte colectivo urbano por cualquier motivo, se consideró el uso de transporte colectivo urbano como un estilo de vida o una conducta adaptativa

de las personas que, por su actividad laboral o clase social utilizan este tipo de transporte para su movilización. El estudio se realizó durante los meses de abril y mayo de 2025.

La recolección de datos se realizó mediante la observación participante, la cual consiste en la inserción del investigador en el interior del grupo estudiado, despojándose de prejuicios e integrándose en él para comprender los significados culturales y rituales de vida (Vitorelli Diniz Lima Fagundes et al., 2014). Se utilizó un diario de campo para anotar aspectos como las expresiones de los usuarios, comportamiento del conductor y/o ayudante, condiciones de los buses y situaciones de riesgo.

Para conocer las percepciones de los usuarios se utilizó una entrevista semiestructurada, en esta técnica se establece cercanía y vínculo con los entrevistados a modo de conocer experiencias provenientes de su mundo (González-Vega et al., 2022). La aplicación de las encuestas fue anónima y se solicitó consentimiento informado de forma verbal. El muestreo fue por oportunidad, a manera de interactuar con los sujetos de manera fortuita en sus actividades cotidianas.

1. 1 ANÁLISIS DE RESULTADOS

Para la observación del fenómeno se organizó la información registrada según usuario de transporte, conductor y/o ayudante y por último las reflexiones personales de las investigadoras. La información recolectada de las entrevistas se ordenó según las secciones: motivos para usar el transporte, factores de riesgo percibidos y emociones experimentadas. La información se organizó en un formulario de Google Forms que recopiló las respuestas en una tabla.

Luego se utilizó el software para análisis de datos cualitativos Atlas.ti 25 en la versión de prueba para organizar categorías y unidades de significado comunes o diferentes con su respectiva frecuencia en una tabla de dos columnas.

2. DESARROLLO Y RESULTADOS

2.1 OBSERVACIÓN DEL FENÓMENO

En general, se observó que las personas que operan los autobuses eran hombres jóvenes entre los 20 y 40 años. Las personas que se encontraban en el bus también se notaban en edad de adulto joven, algunos iban viendo sus celulares, otros durmiendo y pocos viendo hacia la ventana. La música que suena en los buses a volumen alto es de género tropicales o marimba, en algunos rancheras o reguetón muy similar a otras experiencias.

Un estudio sobre la factibilidad de un servicio de transporte exclusivo para estudiantes universitarios, de la Universidad de San Carlos de Guatemala se conoció la opinión de los estudiantes en cuanto al transporte público que ingresaba al campus en ese momento, los usuarios refirieron que "la música era vulgar y a gran volumen" (Cortés Méndez, 2007, p. 9). Mientras que en Lima en un estudio sobre la calidad del transporte urbano, solo una persona se quejó por alto volumen de la radio (Centeno C., 2018).

2.1 PERCEPCIÓN DE LOS RIESGOS DURANTE LAS ENTREVISTAS

Se entrevistó a 17 personas en total, de las personas entrevistadas poco más de la mitad fue de sexo femenino (53%), la edad mínima de los encuestados fue de 23 y la mayor de 60 años. En cuanto a la frecuencia de uso 12 personas refirieron utilizarlo siempre o a menudo y 5 personas lo utilizan a veces o rara vez.

La motivación para utilizar este transporte puede ser compras de alimentos, insumos o mercadería, turismo o para laborar. En Guatemala, se conoce que 6 millones de personas utilizan a diario este transporte según una publicación de Edgar Guerra, de la Procuraduría de los Derechos Humanos (PDH) en 2016 (Ortiz, 2016). Al preguntar a los usuarios entrevistados por las razones para utilizar el transporte la mayoría indica que lo utilizan para trasladarse a su trabajo.

Usuario 3 "Trabajo en Xela
por eso voy en este bus"

"Trabajo en una congregación,
voy a Sololá a una actividad" **Usuario 4**

Usuario 5 "Trabajo en el campo,
cultivo maíz, frijol, granadina"

La movilidad hacia los centros de trabajo por medio de transporte público es un fenómeno que está presente en casi todos los países de Latinoamérica, en Argentina según la encuesta "Comportamiento de Movilidad Urbana en Gran La Plata 1993-2013" el 62% de los viajes son por motivos de trabajo, y en la Encuesta Permanente de Hogares de Gran La Plata señala que la actividad productiva que emplea al mayor porcentaje de la población es la administración pública o empleo estatal (17%), seguida por el comercio (15%) y la educación (%10), todas actividades terciarias con un gran nivel de concentración en el área céntrica (Giglio et al., 2017).

En similitud con otros investigadores, en la ciu-

dad de México un estudio analizó la movilidad a larga distancia encontrando que las personas realizan viajes largos por motivos de trabajo (74%), estudio (15%) y, ambas actividades para el resto, ya que son jóvenes que trabajan o realizan estudios universitarios (Quiros López, 2015). Solamente una persona indicó que lo utiliza para visitar a sus familiares y otras personas refirieron que el motivo es porque no tienen otro tipo de transporte para movilizarse.

Al analizar las experiencias de los usuarios, la mayoría de los entrevistados expresó sufrir incomodidad, preocupación por el exceso de velocidad y hasta lesiones durante los "frenazos". Estas se categorizaron como malas experiencias:

Usuaría 4 *Es muy arriesgado, manejan rápido, imprudencia e impaciencia al bajar, lo dejan tirado a uno"*

"es muy riesgoso, va muy rápido, es incómodo" **Usuaría 6**

Usuario 17 *"Mala experiencia en el sentido de la velocidad en la que manejan"*

Otros usuarios describen que no les molesta la velocidad y que lo prefieren así para llegar rápido a sus destinos. Dos usuarios respondieron con indiferencia ya que usan este tipo de transporte cotidianamente describen la experiencia como "normal" o "más o menos".

Usuario 5 *"Me gusta que corra más y me gusta viajar en estos buses"*

"No tengo otro medio de transporte, pero está bien" **Usuaría 2**

El uso de transporte colectivo extraurbano se relaciona con el estatus socioeconómico, la asequibilidad se manifiesta al estudiar el gasto que representa el uso de este transporte con respecto a la renta mensual o ingreso familiar. En España algunos investigadores refieren que el uso de transporte público refleja exclusión social, entendiendo esta como un "concepto multi-dimensional que abarca pobreza y desventaja económica y social, con enfoque en la cohesión social, participación y ciudadanía, y vinculado a las teorías de bienestar social, acceso al capital social, calidad de vida, derechos, humanos y justicia social" (Di Ciommo et al., 2008, p. 4).

Usuario 2 *"Pues es económico, algo accesible"*

*"No he tenido malas experiencias
la necesidad me hace usarlo"* **Usuario 13**

Usuaría 14 *"Pues factible y es un poco versátil"*

Una usuaria incluye descripciones religiosas en sus experiencias. Aunque no se considera una influencia religiosa para utilizar el transporte extraurbano, la religiosidad en las acciones del ser humano se ha estudiado con enfoques cualitativos para el ámbito de la salud (Sanabria Mazo et al., 2016).

"De toda mi vida al usar transporte Dios me ha guardado y lo único incomodo ha sido en los feriados y días festivos q van muy llenos o cobran más de lo normal y la velocidad que algunos usan si asusta"

Usuaría 15

En cuanto a la exposición a peligros, nueve personas brindaron una respuesta negativa. Sin embargo, cuatro refirieron que les preocupa en mayor medida los asaltos que los accidentes. Una persona indicó que ha sufrido golpes durante los viajes.

Usuaría 1 *"Los asaltos, los ayudantes son abusivos y con velocidad no hay problema"*

Usuaría 6 *"Un día frenó muy fuerte y me golpeé"*

En la siguiente tabla se presentan los sentimientos y emociones experimentados por los usuarios entrevistados.

Tabla 1

Emociones experimentadas por los usuarios del transporte colectivo extraurbano.

Usuario	¿Cómo se siente emocionalmente al utilizar transporte colectivo extraurbano? (ej. seguridad, comodidad, estrés)
1	Siempre preocupado, no sabe cómo se va y se regresa a casa
2	Me siento inseguro al ir en el bus
3	Me siento a gusto me gusta viajar
4	Dos primero miedo temor y la convivencia de las personas y considero al chofer porque no es fácil manejar un bus
5	Emocionado, alegre
6	incómodo, en riesgo
7	Estrés
8	Pues algo incómodo, no hay seguridad
9	Estrés
10	Comodidad y estrés ala ves
11	Si el transporte va algo vacío comodidad
12	Seguro
13	Pues es cómodo
14	Estrés
15	Normal creo q de usarlo tanto ya me acostumbre en pocas ocasiones asusto porque van peleando con otro transportista
16	Estrés
17	Incómoda

Un estudio realizado en una zona metropolitana de la ciudad de México se evaluó las respuestas emocionales de 31 personas que utilizaron transporte público. Los investigadores denominaron una categoría como emociones negativas, que se presentaban ante largos tiempos de traslado y espera, así como ante situaciones de inseguridad, integrada por emociones como preocupación, angustia, desesperación, ansiedad, frustración, impotencia, presión, enojo, nervios y culpa. Emociones como enojo e impotencia, se presentaron también ante situaciones de incomodidad (Pérez et al., 2023).

Para comprender las experiencias de los usuarios también se indagó sobre sus emociones al enterarse de algún accidente de transporte colectivo, se utilizó el ejemplo del accidente del bus que cayó en una barranca en febrero de 2025. En este accidente murieron 55 personas aproximadamente y se consideró explorar sus sentimientos y emociones al respecto.

Algunos de los usuarios expresan su empatía por medio de expresiones como tristeza, conmoción, consternación, repulsión e incomodidad.

Estas expresiones se pueden analizar desde la perspectiva teórica de Adam Smith (teoría sobre los sentimientos morales) la cual expone que cualquier ser humano tiene la capacidad para sentir "pena o compasión...ante la miseria de otras personas... o dolor ante el dolor de otros" y, en definitiva "ponernos en su lugar con ayuda de nuestra imaginación" (Fernández-Pinto et al., 2008, p. 284). La empatía como emoción altruista puede ayudar a la interpretación del fenómeno de los accidentes de transporte colectivo, ya que su ocurrencia moviliza a todo tipo de personas a brindar apoyo para ayudar a las personas afectadas. Las reacciones por empatía no solo suceden en accidentes de tránsito, sino también en desastres naturales como la erupción del volcán de fuego en el año 2018 (PBS News, 2018).

Una persona no manifiesta empatía al enterarse de accidentes en este transporte a pesar que si considera que existe riesgo. Esto se puede interpretar desde la filosofía cínica, originada por el griego Antístenes y potenciada por Diógenes de Sinope. Esta filosofía es una forma de protesta, de cuestionar lo que se da por sentado y ver las brechas existentes entre lo aceptado y lo establecido (Reyes Puig, 2019).

Usuario 10 *"Triste ya q muchas personas usan el transporte para llegar a sus hogares, y viendo los accidentes uno se siente repudiado ya q las autoridades no pueden prevenir un accidente a tiempo"*

"Consternada ya que son vidas las que se pierden ya en muchas ocasiones van niños que tienen un futuro"

Usuaría 11

Usuaría 15 *"Asustada y conmovida y triste por lo que ha sucedió"*

"No siento nada porque no son nada mí, tal vez si fueran mis familiares sentiría algo"

Usuario 6

La sensación de inseguridad o miedo es compartida por casi todos los entrevistados incluyendo a las investigadoras, ya que los pilotos conducen a una velocidad mayor a 100 kilómetros por hora en las secciones de la carretera en donde notan espacios para hacerlo, ya sea porque no hay congestionamiento o no hay monitoreo.

Con los riesgos percibidos, diez usuarios identificaron el exceso de velocidad como un factor que influye en la ocurrencia de accidentes. También mencionan como riesgos la imprudencia de los pilotos, el consumo de bebidas alcohólicas y las condiciones de las carreteras.

Figura 2.

Frecuencia de palabras en la identificación de riesgos al abordar transporte colectivo extraurbano. Fuente: elaboración propia con Atlas.ti



En adición en la siguiente tabla se presentan comentarios sobre los factores o riesgos que identificados por los usuarios.

Tabla 2

Factores de riesgo identificados que influyen en la probabilidad de sufrir accidentes.

Usuario	¿Qué factores considera que influyen en la probabilidad de accidentes del transporte colectivo extraurbano?
1	Exceso de velocidad
2	El clima, velocidad, descuidos.
3	Exceso de velocidad y el consumo de licor
4	Velocidad, la formación de los conductores, el seguro debe ser obligatorio, controlar por parte de las autoridades, condiciones climáticas y las carreteras malas; no todas pero la mayoría
5	Porque el bus tienen motor de tráiler por eso corre mucho
6	velocidad, estado del vehículo, capacitación del chofer, condiciones de los caminos, prisa por llegar, cumplir un horario
7	Rebasar a otros transporte sobrecarga, velocidad sin consideraciones
8	Por malos choferes
9	Mantenimiento
10	Falta de conciencia y déficit de Educación Vial
11	Falta de experiencia, y por vicios a la bebida
12	Las motocicletas porque son muy imprudentes
13	Pues el exceso de velocidad de parte de los choferes
14	Excesiva velocidad al manejar de parte de los choferes
15	Pilotos sin precaución, mal estado de las carreteras , excesiva velocidad
16	Irresponsabilidad de los transportistas
17	El exceso de velocidad

En similitud con otros estudios, en Argentina se estudió las percepciones, creencias y actitudes de la población en torno a la seguridad de vehículos. Se encontró que el 84% de los encuestados indicó que las causas de accidentes en vehículos de cuatro ruedas eran siempre o casi siempre el exceso de velocidad (Poó et al., 2023).

2.3 CATEGORÍAS CONSTRUIDAS

En la siguiente tabla se presentan las frecuencias de categorías comunes y diferentes de las experiencias de los usuarios.

Tabla 3
Orden de categorías comunes y diferentes en las experiencias de los usuarios.

Categorías comunes	Frecuencia	Categorías diferencias	Frecuencia
Trabajo	8	Emoción	1
Inseguridad	6	Curiosidad	1
Miedo	5	Asaltos	1
Preocupación	5		
Descuido de piloto	3		
Tristeza	3		
No tiene recursos para otro transporte	2		

CONCLUSIONES

Comprender las experiencias de movilidad en el transporte colectivo extraurbano en Guatemala exige mirar más allá de los desplazamientos físicos: implica reconocer cómo las condiciones estructurales, las emociones cotidianas y las prácticas normalizadas de riesgo configuran la manera en que las personas se mueven, trabajan y viven. La movilidad no es solo un acto funcional, sino un espacio donde se expresan desigualdades sociales, decisiones obligadas y estrategias de adaptación frente a un sistema que ofrece pocas alternativas. Desde esta perspectiva, la salud, la seguridad y el bienestar de los usuarios se entrelazan con su capacidad —o imposibilidad— de elegir medios de transporte seguros.

Los resultados de este estudio muestran que los usuarios perciben un riesgo elevado de sufrir accidentes al utilizar el transporte colectivo extraurbano. Estas percepciones surgen de experiencias vividas que evocan sentimientos de preocupación, inseguridad, temor e incomodidad. Sin embargo, un sector de los participantes expresa conformidad o indiferencia, lo cual puede entenderse como un proceso de normalización del peligro derivado de la exposición constante. El trabajo constituye el principal motivo de uso, lo que evidencia la profunda relación entre movilidad y subsistencia económica; para muchas personas, este transporte no es una elección, sino una necesidad moldeada por limitaciones socioeconómicas.

Entre los riesgos más señalados se encuentran el exceso de velocidad, la imprudencia y el descuido de los pilotos, el consumo de alcohol y las malas condiciones de la infraestructura vial. Estas situaciones, también documentadas en otros países de la región, refuerzan la idea de que el transporte extraurbano opera simultáneamente como un recurso indispensable y como un espacio de vulnerabilidad, interacción social y adaptación cotidiana.

A partir de estos hallazgos, se considera necesario fortalecer los mecanismos de regulación y fiscalización del transporte, mediante controles más estrictos de velocidad y consumo de alcohol, así como la implementación de procesos de certificación y capacitación continua para los pilotos. De igual forma, urge mejorar la infraestructura vial en las rutas de mayor riesgo e incorporar señalización adecuada y tecnologías de monitoreo. También resulta fundamental promover alternativas de transporte público más seguras y accesibles, junto con campañas de educación y sensibilización

que fomenten el autocuidado y la denuncia de prácticas peligrosas. Finalmente, futuras investigaciones deberían profundizar en las variaciones regionales de la percepción del riesgo, en el impacto psicosocial de la movilidad peligrosa y en las dinámicas de uso del transporte desde enfoques de género, edad y clase social, incorporando metodologías etnográficas que revelen prácticas y significados aún no explorados.

En conjunto, estos elementos subrayan que mejorar la seguridad del transporte colectivo extraurbano no solo es un asunto técnico, sino también social y cultural: requiere comprender cómo viven las personas el riesgo, por qué lo aceptan y qué alternativas necesitan para habitar sus trayectos de manera más digna y segura.

Agradecemos la participación de los usuarios en estas entrevistas.

REFERENCIAS

- Avellaneda, P. G. (2008). Movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima. *Anales de Geografía*, 28(2), 9–35. <https://ddd.uab.cat/pub/artpub/2008/71512/02119803v28n2pg.pdf>
- Centeno C., J. G. (2018). Servicio de transporte urbano en la ciudad de Lima: Análisis y propuesta de mejora de la calidad, con participación de las universidades públicas y privadas. *Anales Científicos*, 79(1), 49–58. <https://doi.org/10.21704/ac.v79i1.1138>
- Cortés Méndez, M. J. (2007). Estudio de factibilidad de un servicio de transporte colectivo exclusivo para los estudiantes de la Universidad de San Carlos de Guatemala [Trabajo de graduación de licenciatura, Universidad de San Carlos de Guatemala]. <https://biblio.ingenieria.usac.edu.gt/tesis/T7970.pdf>
- Congreso de Guatemala. (1994). Reglamento del servicio de transporte extraurbano de pasajeros por carretera (Decreto No. 92-1994). <https://dgt.gob.gt/wp-content/uploads/2022/05/ReglamentoDGT.pdf>
- Di Ciommo, F., Monzón, A., & Wang, Y. (2008). Una metodología para analizar la accesibilidad al transporte y el riesgo de exclusión social. *TRANSyT-UPM*, 1–16. http://www1.caminos.upm.es/sic/files/04_seminarios/1_Sem/05/descargas/8_146.pdf
- Diario de Mallorca. (2008, 2 de marzo). Mueren 53 personas al despeñarse un autobús en Guatemala. <https://www.diariodemallorca.es/sucesos/2008/03/02/mueren-53-personas-despenarse-autobus-4311204.html>
- Elliott, A., & Urry, J. (2010). *Mobile lives*. Routledge.
- Fernández-Pinto, I., López-Pérez, B., & Márquez, M. (2008). Empatía: Medidas, teorías y aplicaciones en revisión. *Anales de Psicología*, 24(2), 284–298. <https://www.redalyc.org/pdf/167/16711589012.pdf>
- France 24. (2025, 10 de febrero). Al menos 55 muertos en Guatemala tras la caída de un autobús desde un puente. <https://www.france24.com/es/am%C3%Agrica-latina/20250210-al-menos-50-muertos-en-guatemala-tras-la-ca%C3%ADda-de-un-autob%C3%BAs-desde-un-puente>
- Fuster Guillen, D. E. (2019). Investigación cualitativa: Método fenomenológico hermenéutico. *Propósitos y Representaciones*, 7(1), 201–229. <https://doi.org/10.20511/pyr2019.v7n1.267>
- Giglio, M. L., Freaza, N. S., Aón, L. C., López, M. J., Cola, C. C., & Paredes, A. (2017). La elección del transporte público en el viaje al trabajo: Estrategias de movilidad en la ciudad difusa.

En Actas del II Congreso Argentino de Transporte (pp. 1–11). <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/129175>

González Rey, F., & Patiño Torres, J. F. (2017). La epistemología cualitativa y el estudio de la subjetividad en una perspectiva cultural-histórica: Conversación con Fernando González Rey. *Revista de Estudios Sociales*, 60, 120–127. <https://doi.org/10.7440/res60.2017.10>

González-Vega, A. M. del C., Sánchez Molina, R., Salazar López, A. Z., & Salazar López, G. (2022). La entrevista cualitativa como técnica de investigación en el estudio de las organizaciones. *New Trends in Qualitative Research*, 14, e571. <https://doi.org/10.36367/ntqr.14.2022.e571>

Instituto Nacional de Estadística. (2025, 9 de septiembre). Accidentes de tránsito. <https://www.ine.gob.gt/bases-de-datos/accidentes-de-transito/>

Instituto Nacional de Estadística. (2024). Indicadores de accidentes de tránsito 2019–2023. <https://www.ine.gob.gt/sistema/uploads/2024/11/21/2024112180407xRp35JuZin7nN2x-88Me8MvCQvyZCnu5K.pdf>

Jerez, F. A. G. (2016). La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: Capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. *Sociedad y Economía*, 31, 15–32. <https://www.redalyc.org/journal/996/99647007002/html/>

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. (2014). Red vial de Guatemala. Dirección General de Caminos. <https://www.caminos.gob.gt/Descargas/Otros/Red%20Vial%20Registrada%202014.pdf>

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. (2018). Plan de desarrollo vial 2018–2032. Dirección General de Caminos. <https://www.caminos.gob.gt/Descargas/Otros/Plan%20de%20Desarrollo%20Vial%202018%20-%202032.pdf>

Organización Mundial de la Salud. (2024, 5 de febrero). Muertes por accidentes de tránsito. <https://data.who.int/es/indicators/i/BgDgE6A/D6176E2>

Ortiz, G. (2016, 9 de abril). Edgar Guerra: "Los buses tanto urbanos como extraurbanos dan pena". *La Hora*. <https://lahora.gt/nacionales/wpcomvip/2016/04/09/edgar-guerra-los-buses-tanto-urbanos-como-extraurbanos-dan-pena/>

PBS News. (2018, 23 de junio). After volcano eruption, Guatemalans lead their own disaster recovery. <https://www.pbs.org/newshour/world/after-volcano-eruption-guatemalans-lead-their-own-disaster-recovery>

Pérez, F. C., Andeane, P. O., Gómez-Maqueo, M. E. L., Becerril, L. C., & Cárdenas, S. J. (2023). Escala de respuestas emocionales por estrés al traslado en transporte público. *Acta de Investigación Psicológica*, 13(1), 18–28. <https://doi.org/10.22201/fpsi.20074719e.2023.1.472>

Poó, F. M., Keller, M. E., & Ledesma, R. D. (2023). Opiniones de personas de población general sobre medidas para mejorar la seguridad vial en Argentina. *Revista Transporte y Territorio*, 29, 217–231. <https://doi.org/10.34096/rtt.i29.11625>

Quirós López, V. I. (2015). Movilidad y transporte: Una mirada cualitativa a la problemática de los viajeros metropolitanos en la Ciudad de México [Tesis doctoral, Universitat de Barcelona]. https://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/103732/1/VIQL_TESIS.pdf

Restrepo, J. E. (2016). El concepto de riesgo: Avances hacia un modelo de percepción de riesgo en salud. *Revista Psicoespacios*, 10(16), 174–200. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5578187>

Reyes Puig, M. (2019, 17 de mayo). Cínicos: Los grandes filósofos de la libertad. *Filosofía & CO*. <https://filco.es/cinicos-los-grandes-filosofos-de-la-libertad/>

Sanabria Mazo, J. P., Jiménez Sierra, J., & Tordecilla Casallas, M. A. (2016). Influencia de la religión en la toma de decisiones sobre sexualidad en estudiantes católicos practicantes. *Diversitas: Perspectivas en Psicología*, 12(2), 231–242. <https://www.redalyc.org/pdf/679/67946836005.pdf>

Sheller, M., & Urry, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *Quid* 16, 10, 333–355. <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>

Taylor, S. J., & Bogdan, R. (1994). Introducción a los métodos cualitativos de investigación. Paidós. <https://pics.unison.mx/maestria/wp-content/uploads/2020/05/Introduccion-a-Los-Metodos-Cualitativos-de-Investigacion-Taylor-S-J-Bogdan-R.pdf>

Vitorelli Diniz Lima Fagundes, K., Almeida Magalhães, A. de, dos Santos Campos, C. C., Garcia Lopes Alves, C., Mônica Ribeiro, P., & Mendes, M. A. (2014). Hablando de la observación participante en la investigación cualitativa en el proceso salud-enfermedad. *Index de Enfermería*, 23(1–2), 75–79. <https://doi.org/10.4321/S1132-12962014000100016>

World Health Organization. (2023). Global status report on road safety 2023. World Health Organization. <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>