

**UNIVERSIDAD PANAMERICANA**  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia  
Programa de Actualización y Cierre Académico



**Necesidad de que se regulen los Mototaxis en el Reglamento de Tránsito en Guatemala, Acuerdo Gubernativo Número 273-98**  
-Tesis de Licenciatura-

Clark Arévalo Rivas

Guatemala, octubre 2013

**Necesidad de que se regulen los Mototaxis en el Reglamento de Tránsito en Guatemala, Acuerdo Gubernativo Número 273-98**  
-Tesis de Licenciatura-

Clark Arévalo Rivas

Guatemala, octubre 2013

## **AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD PANAMERICANA**

Rector	M. Th. Mynor Augusto Herrera Lemus
Vicerrectora Académica y Secretaria General	M. Sc. Alba Aracely Rodríguez de González
Vicerrector Administrativo	M. A. César Augusto Custodio Cóbar

## **AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA**

Decano	M. Sc. Otto Ronaldo González Peña
Coordinador de exámenes privados	M. Sc. Mario Jo Chang
Coordinador del Departamento de Tesis	Dr. Erick Alfonso Álvarez Mancilla
Director del Programa de Tesis	Dr. Carlos Interiano
Coordinador de Cátedra	M. A. Joaquín Rodrigo Flores Guzmán
Asesor de Tesis	Lic. Omar Rafael Ramírez Corzo
Revisor de Tesis	M. Sc. Sonia Zucelly García Morales

# **TRIBUNAL EXAMINADOR**

## **Fase I**

Lic. Ramiro Stuardo López Galindo

Lic. Angel Adilio Arriaza Rodas

Lic. Carlos Guillermo Guerra Jordán

Licda. María Eugenia Samayoa Quiñonez

## **Fase II**

Lic. Edgar Arnoldo Hichos Flores

Licda. Flor de María Samayoa Quiñonez

Lic. Víctor Manuel Morán Ramírez

Lic. Eduardo Galván Casasola

## **Fase III**

Licda. Jacqueline Paz

Licda. Sandra Lorena Morales Martínez

Lic. Álvaro Reyes

Licda. Karla Palacios

Lic. Arnoldo Pinto Morales

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

En virtud de que el proyecto de tesis titulado **NECESIDAD DE QUE SE REGULEN LOS MOTOTAXIS EN EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO EN GUATEMALA, ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 273-98**, presentado por **CLARK ARÉVALO RIVAS**, previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), reúne los requisitos de esta casa de Estudios, es procedente **APROBAR** dicho punto de tesis y para el efecto se nombra como Tutor al Licenciado **OMAR RAFAEL RAMÍREZ CORZO**, para que realice la tutoría del punto de tesis aprobado.



**Dr. Carlos Interiano**  
Director del Taller de Tesis de la  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia

**DICTAMEN DEL TUTOR DE TESIS DE LICENCIATURA**

Nombre del Estudiante: **CLARK ARÉVALO RIVAS**

Título de la tesis: **NECESIDAD DE QUE SE REGULEN LOS MOTOTAXIS EN EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO EN GUATEMALA, ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 273-98**

El Tutor de Tesis,

**Considerando:**

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

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

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

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

**Por tanto,**

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

Guatemala, 19 de septiembre de 2013

**"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"**

  
**Lic. Omar Rafael Ramirez Corzo**  
Tutor de Tesis



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

En virtud de que el proyecto de tesis titulado **NECESIDAD DE QUE SE REGULEN LOS MOTOTAXIS EN EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO EN GUATEMALA, ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 273-98**, presentado por **CLARK ARÉVALO RIVAS**, previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), ha cumplido con los dictámenes correspondientes del tutor nombrado, se designa como revisor metodológico a la Licenciada **SONIA ZUCELLY GARCÍA MORALES**, para que realice una revisión del trabajo presentado y emita su dictamen en forma pertinente.



**Dr. Carlos Interiano**

Director del Taller de Tesis de la  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia



**DICTAMEN DEL REVISOR DE TESIS DE LICENCIATURA**

Nombre del Estudiante: **CLARK ARÉVALO RIVAS**

Título de la tesis: **NECESIDAD DE QUE SE REGULEN LOS MOTOTAXIS EN EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO EN GUATEMALA, ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 273-98**

El Revisor de Tesis,

**Considerando:**

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

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

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

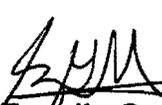
**Cuarto:** Que dicho trabajo reúne las calidades necesarias de una Tesis de Licenciatura.

**Por tanto,**

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

Guatemala, 17 de octubre de 2013

**"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"**

  
**M.Sc. Sonia Zucelly García Morales**  
Revisor Metodológico de Tesis



**DICTAMEN DEL DIRECTOR DEL PROGRAMA DE TESIS**

Nombre del Estudiante: **CLARK ARÉVALO RIVAS**

Título de la tesis: **NECESIDAD DE QUE SE REGULEN LOS MOTOTAXIS EN EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO EN GUATEMALA, ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 273-98**

El Director del programa de Tesis de Licenciatura,

**Considerando:**

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

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

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

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

**Por tanto,**

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

Guatemala, 21 de octubre de 2013

**"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"**



**Dr. Carlos Interiano**

Director del programa de tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia



**ORDEN DE IMPRESIÓN DE TESIS DE LICENCIATURA**

Nombre del Estudiante: **CLARK ARÉVALO RIVAS**

Título de la tesis: **NECESIDAD DE QUE SE REGULEN LOS MOTOTAXIS EN EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO EN GUATEMALA, ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 273-98**

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

**Considerando:**

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

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

**Por tanto,**

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

Guatemala, 22 de octubre de 2013

**"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"**

**Dr. Carlos Interiano**

Director del programa de tesis Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia



Sara Aguilar  
c.c. Archivo



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

**Nota:** Para efectos legales, únicamente el sustentante es responsable del contenido del presente trabajo.

## **DEDICATORIA**

Le agradezco a Dios por darme las fuerzas para seguir adelante y permitirme culminar mis estudios universitarios, le dedico esta tesis a mis padres Lic. Edgar Salomón Arévalo Urizar y Profa. Olga Julieta Rivas Villafuerte de Arévalo a quienes agradezco su apoyo incondicional para poder llegar a ser un profesional.

A mis hijos Dianita, Hendrick, Josep (pep) y a mi esposa que son el motivo y la razón que me ha llevado a seguir superándome día a día, para alcanzar mis más apreciados ideales de superación, ellos fueron quienes en los momentos más difíciles me dieron su amor y comprensión para poderlos superar, quiero también dejar a cada uno de ellos una enseñanza que cuando se quiere alcanzar algo en la vida, no hay tiempo ni obstáculo que lo impida para lograrlo.

Le agradezco a mis hermanos y familia en general por el apoyo brindado en el transcurso de mi carrera universitaria.

Por último, quiero agradecerles a mis grandes amigos y compañeros de la Universidad, quienes me apoyaron, me alentaron y estuvieron ahí cuando los necesite, les deseo un gran éxito.

# Índice

Resumen	i
Palabras Clave	i
Introducción	ii
El Mototaxi como medio de transporte público	1
El transporte público	3
Estudio sobre Transporte de pasajeros	7
Análisis de la Ley de Transito Decreto número 132-96	27
Necesidad de reformar la Ley de Tránsito y regular los mototaxis	32
Conclusiones	40
Referencias	41

## **Resumen**

En el transcurso de la presente exposición se abordó el servicio de transporte de tres ruedas denominados mototaxis desde su surgimiento en Guatemala y como ha venido a complementar los servicios convencionales del transporte público, así se ha denotado la falta de una Ley que regule a los mototaxis en Guatemala y la poca implementación en las Municipalidades a través de la Policía Municipal de Tránsito o en su caso a la Policía Nacional Civil de los medios legales necesarios para hacer cumplir las normativas de la ley de tránsito y regular los mototaxis.

Los mototaxis han llevado el desarrollo a los lugares que estaban aislados sin embargo con el crecimiento poblacional surge una mayor demanda, incrementando el número de estos vehículos y el desordenamiento vial y los accidentes, por lo que es latente la necesidad de que las autoridades tengan un rol importante y tengan el control de los mototaxis.

## **Palabras Clave**

Seguros de transporte. Mototaxis. Pilotos. Ley de Tránsito. Transporte.

## **Introducción**

El presente estudio se realiza en la necesidad de regular en la Ley de Tránsito de Guatemala, Acuerdo Gubernativo Número 273-98 a los vehículos de transporte de personas denominados mototaxis y/o *tuc tuc* puesto que son vehículos utilizados como medio de transporte público y que forman parte en la vida cotidiana de los habitantes de Guatemala, esta forma de transporte empezó cubriendo con necesidades de transporte en muchas áreas aisladas y en varios municipios y de a poco ha ido insertándose progresivamente en las demás áreas centrales.

En esta exposición se realizó un estudio del transporte público y de pasajeros en el cual se denota las ventajas y desventajas que poseen este tipo de vehículos denominados mototaxis o *tuc tuc*. Sin embargo este medio de transporte está cubriendo una parte de la demanda de viajes de las personas quienes se dirigen a su trabajo, mercado, escuelas, hospitales. Puesto que es típico que se observe una gran afluencia de estos mototaxis en las afueras de establecimientos educativos esperando pasaje ocasionando un caos vial provocando muchas veces accidentes por la falta de experiencia de los pilotos ya que algunos son jóvenes y no poseen licencia de conducir.

Mientras no se implementen otras formas de transporte, esta modalidad que con el tiempo se ha ido consolidando, continuará desarrollándose por lo que es necesario su reordenamiento y planificación adecuada por parte de las municipalidades y más aún su regulación dentro de la Ley, por lo que en el presente caso se plantea esa necesidad de que surja esa normativa para regular de una mejor manera a los vehículos denominado mototaxis los cuales son de uso cotidiano.

# **El mototaxi como medio de transporte público**

## **Generalidades del tema**

Es un hecho notorio que los guatemaltecos estén expuestos a una realidad, en la que los conductores de los famosos mototaxis con su irresponsabilidad lo único que provocan es la inseguridad de los pasajeros.

Los mototaxis o también conocidos como *tuc tuc* forman parte de la cotidianidad de por lo menos 123 municipios del país, donde es el principal medio de transporte de pasajeros. Desde su aparición, hace aproximadamente once años, estos vehículos livianos, con sus característicos colores tradicionales rojo, amarillo y verde, han desplazado a los taxis, pese a que han sido denunciados de ser conducidos, en su mayoría, por menores de edad que no poseen licencia de conducir y no estar reglamentada su circulación, lo cual representa inseguridad para el pasajero.

Pero es una verdad nacional que las personas no pueden dejar de utilizar el servicio, por diferentes motivos, lo que da como resultado que los conductores de mototaxis no conduzcan con precaución, ya que no se pone fin tomando medidas que prevengan esta situación.

Cuando un pasajero aborda cualquier medio de transporte público urbano o extra-urbano, lo hace con la ilusión de llegar bien a su hogar o trabajo o bien a su centro de estudio; pero debido a la crisis en la que se vive, en la que la seguridad se ha convertido en un hecho casi utópico, en la mayoría de los casos no se logra este cometido.

El hombre por naturaleza busca la manera de defenderse y sobrevivir, pero en algunos casos, en la búsqueda pierde sus valores, y se convierte en un ser irracional y egoísta, todo eso se puede notar en un hecho tan simple como conducir un vehículo, ya que aunque tomemos precauciones, siempre existe un irresponsable que se trata de creer intrépido y lo único que consigue es poner en peligro su vida, su patrimonio (el mototaxi) y la integridad física de los terceros.

Al observar este tipo de situaciones, se puede notar que se pone en peligro a las personas que abordan un mototaxi como a los demás conductores. Es por esta razón que se considera de gran importancia proteger a las personas y regular los vehículos de tres ruedas denominados mototaxis en el Reglamento de Tránsito.

## **El transporte público**

El transporte público comprende los medios de transporte en que los pasajeros no son los propietarios de los mismos, siendo servidos por terceros. Los servicios de transporte público pueden ser suministrados tanto por empresas públicas como privadas.

Ana María Escalona Prera, expone:

La transformación de la sociedad genera para sus miembros nuevas necesidades de carácter general; así, por ejemplo, la revolución industrial propicia el crecimiento de la población urbana, y ésta provoca el alargamiento de distancias entre los centros habitacionales y los laborales, educaciones y de esparcimiento, con el consiguiente aumento de la demanda de transporte urbano, tanto público como privado, lo cual da lugar a la multiplicación de vehículos de transporte, a grado tal que provoca la disminución de su velocidad promedio a niveles desesperantes. (2010:53)

Se puede explicar que el servicio público de transporte colectivo, es la actividad técnica, realizada con propósito de satisfacer la necesidad de carácter general consistente en el traslado de personas de un lugar a otro, dentro de una ruta fija y de acuerdo a horarios preestablecidos; cuyo cumplimiento, uniforme y continuo, debe ser asegurado, regulado y controlado por los gobernantes, con sujeción a un régimen jurídico exorbitante del derecho privado.

El transporte se clasifica en

- Transporte Marítimo o Acuático
- Transporte Terrestre
- Transporte Aéreo

De acuerdo a un criterio comercial existen dos tipos de servicios:

- Servicios de Pasajeros
- Servicios de Carga

Desde el punto de vista jurídico, el concepto de Transporte lo citamos del Código de Comercio, encuadrado en el Título V Del transporte por Tierra, Lagos, Canales o Ríos navegables. De acuerdo al Artículo 166 del código citado Transporte “es un contrato en virtud del cual uno se obliga a conducir de un lugar a otro, por tierra, canales, lagos o ríos navegables, pasajeros o mercaderías ajenas y al entregar éstas a la persona a quien vayan dirigidas.”

### **El transporte colectivo en la división del servicio público**

Se ubica el transporte colectivo dentro de la clasificación del servicio público propio, por estar expresamente establecido en la ley como tal y, en consecuencia, atribuido a la administración pública, quien lo puede prestar directamente o de manera indirecta, por medio de particulares.

Es considerado de gestión tanto pública como privada; voluntario para el usuario y obligatorio para el prestador del servicio; indispensable, cotidiano, oneroso, y generalmente atribuido al gobierno del municipio.

### **De gestión pública y privada**

En principio, el servicio público de transporte colectivo puede ser gestionado directamente por el Estado o indirectamente por medio de particulares bajo el régimen de concesión. A este respecto, en el Artículo 131 de la Constitución Política de la República de Guatemala establece:

Por su importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios.

Las terminales terrestres, aeropuertos y puertos marítimos comerciales, se consideran bienes de uso público común y así como los servicios del transporte, quedan sujetos únicamente a la jurisdicción de autoridades civiles. Queda prohibida la utilización de naves, vehículos y terminales, propiedad de entidades gubernamentales y del Ejército Nacional, para fines comerciales; esta disposición no es aplicable a las entidades estatales descentralizadas que presten servicio de transporte.

Para la instalación y explotación de cualquier servicio de transporte nacional o internacional, es necesaria la autorización gubernamental. Para este propósito, una vez llenados los requisitos legales correspondientes por el solicitante, la autoridad gubernativa deberá extender la autorización correspondiente.

El servicio que prestan los mototaxis deben ser voluntarios para el usuario, nadie puede ser obligado a ser usuario de un servicio público de transporte; todo pasajero de un vehículo cualquiera de transporte colectivo público, queda sometido a una situación reglamentaria específica del servicio público que se trate, de la que se desprenden obligaciones a su cargo y derechos a su favor.

### **Obligatorio para la administración pública:**

Desde luego, la administración pública a quien se atribuye la prestación de un servicio público de transporte colectivo dado, queda obligada a prestarlo a partir de la vigencia de la ley que lo establece, por cuya razón ésta lo debe prestar continuo y permanentemente, cuando es de gestión directa. Es el caso del transporte público concesionado, es obligatoria para el concesionario la prestación del servicio en los términos de ley y de los específicamente señalados en la concesión o permiso respectivos.

En lo que respecta a lo regulado por el reglamento de tránsito, acerca del transporte colectivo, norma en su Artículo 68 lo siguiente:

El conductor de un vehículo de transporte colectivo, urbano y extraurbano, deberá conducir y efectuar las paradas y arranques sin sacudidas ni movimientos bruscos. Se abstendrá de realizar acto alguno que le distraiga durante la marcha. El conductor, y en su caso, el ayudante o encargado, durante la marcha y en las paradas, velará por la seguridad de los viajeros

## **Estudio sobre transporte de pasajeros**

### **Uso de medios de transporte urbano**

La globalización y las políticas liberales que afectan el funcionamiento de las ciudades han incidido también en el comportamiento de los transportes urbanos. Los procesos de expansión urbana, de nuevas formas de inserción de la economía y su expresión en las ciudades han estado plenamente acompañados por un sistema de transporte que ha asumido un rol funcional a este desarrollo. Las nuevas tendencias de organización y funcionamiento de los sistemas de transporte urbano dan cuenta precisamente de una transformación institucional, política y operativa que sirve de soporte funcional a las demandas urbanas y a las tendencias del desarrollo urbano.

Procesos como la desagregación de los sistemas, la generación de segmentos especiales de la oferta en función de las demandas solventes de la población, así como la generación de condiciones para soportar la expansión urbana, son todos nuevos rasgos que el sistema de transporte ha

sido capaz de asumir en concordancia con las tendencias generales de las economías latinoamericanas y de sus ciudades.

La crisis del transporte urbano parece estar entonces concatenados con los procesos de globalización que viven las ciudades, identificando los avances de la globalización, y las relaciones de causalidad que han sometido al transporte urbano y lo mantienen en su actual condición.

La importancia del análisis del sector transporte urbano en el marco de la globalización reside precisamente en que expresa de manera ilustrativa los fenómenos que afectan a las ciudades de Latinoamérica. Está inscrito, en primer lugar, dentro del sector servicios, que ha conocido una importante expansión en desmedro de la actividad industrial. En segundo lugar, esta actividad genera ofertas diferenciadas que satisfacen de manera distinta las necesidades de la población en función de su nivel de ingresos, revelando muy claramente las polarizaciones progresivas de las ciudades latinoamericanas. En tercer lugar, es un elemento funcional de la ciudad, y en su funcionamiento se muestran importantes aportes a los fenómenos de transformación y especialmente de expansión. Por último, las condiciones actuales provienen de prácticas de gestión que lo emparentan claramente con los procesos de apertura y liberalización económica de las ciudades.

El sistema de transporte utilizado tiene una gran variabilidad dependiendo del tamaño de las ciudades. Se puede clasificar a las ciudades según su tamaño (y en orden jerárquico), en ciudades pequeñas, ciudades medianas o intermedias, y ciudades grandes.

1. En las ciudades grandes conviven usualmente más de un millón de habitantes; son áreas extensas, y concentran los principales centros de salud y universidades. Estas ciudades están bien comunicadas con el resto del mundo, y allí se hallan las autoridades nacionales.
2. Las ciudades medianas, menos importantes que las grandes, tienen menor población que las grandes, pero mayor que las pequeñas. Son generalmente capitales provinciales o ciudades regionales.
3. Las ciudades pequeñas (poca población) se limitan a satisfacer sus necesidades y las de las zonas cercanas, los servicios educativos y de salud son mínimos.

<http://sobreconceptos.com/ciudad#ixzz2iAgg6CEn>. Recuperado 16.08.2013

La opción de transporte en el ámbito nacional no está estrictamente definida por la elección entre el sistema público o privado sino por la utilización de una combinación de ambos sistemas

### **Sistema de transporte urbano**

En transporte de personas normalmente se manejan dos términos: transporte masivo y transporte particular. El transporte particular se refiere a todos aquellos medios que transportan una cantidad pequeña o mínima de personas en cada viaje. El medio más conocido de transporte particular es el automóvil. El taxi también es un medio particular de transporte, el que sea público no implica necesariamente que sea masivo.

Los medios de transporte masivo, en cambio, transportan una cantidad grande de personas en un solo viaje. El más conocido en Guatemala es el bus o Transmetro, pero también existen otros que se han desarrollado en otras partes del mundo, principalmente variaciones del ferrocarril, Tranvías, trenes eléctricos de baja velocidad, trenes subterráneos, todos los medios de transporte masivo que se utilizan actualmente en las ciudades del mundo.

La experiencia de ciudades en todo el planeta demuestra que el medio de transporte masivo es la mejor forma de moverse de un lugar a otro. Es rápido, muy barato, y poco contaminante. El medio de transporte masivo, además, ocupa poco espacio para transportar a muchas personas, lo cual ayuda significativamente a disminuir la congestión en las carreteras.

El automóvil (y en general cualquier transporte particular motorizado) resulta un medio muy ineficiente para moverse, totalmente lo opuesto al medio masivo. En términos globales es lento, debido a que es fácilmente detenido por la congestión en las carreteras y se ve obligado a ceder el paso a vehículos más grandes, es contaminante, y muy caro de mantener. Para ciertos tipos de viajes (viajes de larga distancia fuera de la ciudad por ejemplo) sí resulta más apropiado que el transporte masivo, pero dentro de las ciudades apostar al transporte particular es apostar a perder.

Actualmente las tendencias mundiales en ingeniería de transporte en ciudades es orientarse hacia sistemas de transporte masivo y dejar a un lado lo más que se pueda al transporte particular. Se ha comprobado que un sistema de transporte masivo bien operado beneficia en alto grado a las ciudades, muchísimo más de lo que cualquier inversión en infraestructura para vehículos privados puede hacerlo.

### **Medios utilizados en el transporte**

La condición de actividad, o la edad de las personas no demuestran un factor que determine valores significativos en la preferencia para la utilización de los distintos sistemas de transporte urbano. De acuerdo al tamaño de la ciudad el transporte particular es el más utilizado en las pequeñas ciudades y en el sistema solo público no es utilizado por una gran parte de los habitantes en las pequeñas ciudades, en contraposición de las grandes ciudades que el sistema solo público es el más utilizado.

El sistema mixto (particular / público) es el más utilizado en cualquier tamaño de ciudad no se detectan grandes diferencias, el sistema por el que optan más de la mitad de la población. Considerando los distintos sistemas de transporte urbano utilizado la población encuentra complicado la circulación en su ciudad.

Sistema de Transporte público y particular:

Según el tamaño de la ciudad las personas se movilizan según el tamaño de la ciudad que habitan, la complejidad de la circulación y de horario así como la disponibilidad de servicios brindados.

En grandes ciudades el medio de transporte más utilizado es el colectivo y el automóvil y los de menor uso como las motos o ciclomotores. El medio de transporte más utilizado en las ciudades medianas es el automóvil y el colectivo, comparativamente con las grandes ciudades existe un incremento en la utilización de motos o *scooter*.

En las pequeñas ciudades el uso del automóvil es de gran importancia, comparativamente se aprecia un aumento en las personas que optan por movilizarse mediante el uso de bicicletas y aquellos que optan por viajar en taxis y mototaxis. Los medios de transportes utilizados están relacionados al tamaño de la ciudad, ya que se aprecian valores con grandes diferencias.

El uso de automóvil es mayor en las pequeñas ciudades al igual que el uso de bicicletas, y motos; existe una preponderancia en el uso de transporte particular. En las grandes ciudades, existe una mayor utilización del transporte público (colectivos) y menores del transporte particular.

En las ciudades medianas se transportan más en taxis, en autos particulares motos o bicicletas. En el ámbito nacional y extranjero son los medios de transporte urbano más utilizados:

- Automóvil particular
- Moto
- Bus, Microbuses
- Bicicleta
- Taxi
- Tren
- Subte (transporte subterráneo) que aún no está implementado en Guatemala y solo existe en ciudades más avanzadas.

Considerando los medios de transporte urbano en el ámbito nacional se pueden considerar dos grandes categorías: aquellos que se movilizan mediante transportes particulares y los que utilizan transportes públicos.

El de mayor uso en transportes particulares es el automóvil particular. Y en transporte público el bus o microbuses. En el análisis por tamaño de ciudad se pueden apreciar las diferentes características entre los medios utilizados en las mismas.

## **Características del transporte urbano**

Las características esenciales del transporte urbano en toda ciudad, corresponde a la facilidad de desplazamiento y la satisfacción con los medios de transporte público.

### **Facilidad de desplazamiento**

Esta es una de las características elementales de los medios de transporte urbano y extra-urbano, debido a su facilidad, fluidez y abundancia no importa la hora en que se desee hacer uso, siempre se encontrará con un medio de transporte que va a estar al servicio de las personas en general.

Considerando el tamaño de la ciudad, en las grandes ciudades el 60% encuentra complicaciones en la circulación en las vías públicas.

Ante la consulta de las dificultades que encuentran en la circulación urbana según el medio de transporte que más utilizan el de las Ciudades Grandes; encuentran dificultad en la circulación las personas que utilizan autos particulares. En las ciudades medianas las personas que se transportan en moto son las que mayor dificultad encuentran en la circulación.

En las ciudades pequeñas los que se movilizan en autos la mayoría de las personas encuentran dificultad de circulación.

### **Satisfacción con los medios de transporte público**

Por las mismas cualidades del transporte urbano y extra-urbano, una de las cualidades que causa mayor satisfacción de los usuarios del mismo es la facilidad de desplazamiento de éstos, así como también por el factor económico que es uno de los motivos principales por los cuales las personas eligen este medio de transporte.

La calidad de transporte público urbano debe ser contemplada con una visión general, esto es, debe considerarse el nivel de satisfacción de todos los actores directa o indirectamente inmersos en el sistema: usuarios, comunidad, gobierno, trabajadores del sector y empresarios del ramo del transporte.

El escritor Fabricio Vargas Merino hace mención de lo siguiente:

Para tener una calidad y visión global en el transporte público urbano es fundamental que cada uno de los actores tenga los objetivos bien definidos, que conozca todos sus derechos y obligaciones y sepa realizar con eficiencia y calidad todas sus tareas y actividades. Esto corresponde a la capacitación del sistema. (2009:9)

También es vital que todos los actores conozcan los objetivos, los derechos y obligaciones de los demás, y que haya un permanente intercambio de ideas entre ellos, a fin de que los problemas sean resueltos con la participación de todos. Esto corresponde a la democracia del sistema. Otro aspecto relevante es el que se puede denominar de sustentabilidad de calidad, que es conseguida por intermedio de satisfacción racional y equilibrada de los deseos de todos los actores, pues la insatisfacción de algún grupo lleva, inevitablemente, al desequilibrio del sistema y con ello pérdida de demanda, pérdida de calidad, pérdida de eficiencia.

- Normalmente, un usuario satisfecho aspira salir de su origen, caminar lo menos posible hasta la parada donde puede tomar el transporte que lo llevara a su destino, esperar lo menos posible, trasladarse en el menor tiempo posible, que los vehículos sean confortables y a la vez seguros, que el conductor maneje con prudencia y seguridad y pagar una tarifa razonable.

Ofrecer un servicio de calidad es hacer que el usuario se sienta tranquilo y seguro, considerando lo antes expuesto, la calidad de servicio debería considerar los siguientes parámetros:

- Según algunas las indicaciones internacionales, el usuario debe disponer de servicio de transporte público en una distancia o radio que no sea mayor a 300 metros de sus viviendas o su equivalente a un máximo de 3 cuadras de su vivienda.
  
- Las vías deben estar en buen estado asfaltadas o pavimentadas, con señalización vertical y horizontal clara y suficiente, preferentemente asignadas vías exclusivas.
  
- Buena infraestructura de apoyo, esto es para terminales, paradas y refugios para el resguardo de los usuarios en buen estado y equidistantes como promedio de 300 metros.
  
- El componente principal del sistema de transporte es el vehículo utilizado para el transporte de pasajeros, los mismos que deben cumplir las normativas establecidas por los entes de control, es decir que tengan una mínima emisión de gases tóxicos, que sean cómodos, seguros, mantenimientos programados, eficientes y suficiente flota para satisfacer la demanda.

- Empatía por parte de los prestatarios del servicio hacia los usuarios, cumplimiento de itinerarios establecidos y conducción prudente y responsable.
  
- Satisfacción de los operadores debido a una buena planificación de tiempos y frecuencias, ya que influyen directamente en el trato de los usuarios hacia el conductor y ayudante, buen trato de sus superiores, armonía entre compañeros, cumplimiento de beneficios sociales.
  
- Participación de todos los involucrados en el sistema de transporte público urbano en el proceso de elaboración y desarrollo de las políticas de transporte urbano, ya que por experiencia en sistemas de algunos países la no inserción de usuarios u operadores han sido causa para el fracaso de los mismos, y por otro lado ellos los usuarios son los que día a día viven la problemática en carne propia.

El nivel de satisfacción general, sin tener en cuenta las causas puntuales de los usuarios de transportes públicos en el ámbito nacional es de poca satisfacción.

Concluye Vargas que:

En general las personas no encuentran satisfacción con el medio de transporte público que utilizan. En el análisis del nivel de satisfacción de acuerdo al tamaño de ciudad se puede apreciar que en las grandes ciudades presentan su disconformidad con los servicios, en las ciudades medianas y en las pequeñas donde no existe la diversidad de servicios con que cuentan el resto de las ciudades. (2009:13)

### **Problemas en el sistema de transporte**

Los gobiernos de muchos países latinoamericanos, hasta el momento, han mantenido el criterio de subsidiar al transporte público en algunos renglones (por lo general, combustible y piezas de repuestos). Sin embargo, es evidente que ese subsidio ni es realista ni es suficiente ni capaz para asegurar un servicio de calidad a los usuarios. Las estrictas regulaciones gubernamentales que fijan los precios y las municipalidades que imponen restricciones de entrada y asignación de rutas a las empresas de este sector, son un verdadero desestimulo para la inversión en el sistema de transporte, el cual continúa estancado desde hace muchos años.

El sistema de transporte público actual en Guatemala constituye uno de los tantos problemas que debe de afrontar la mayoría de guatemaltecos cuando quieren movilizarse por las calles y en especial desplazarse hacia sus trabajos. Constituye uno de los grandes retos a resolverse, pues es evidente que el sistema de transporte público vigente no sólo no es económicamente sostenible para el gobierno a largo plazo; sino que encima de todo no es

satisfactorio para ninguno de los involucrados. Ni siquiera para la población más pobre del país, que es supuestamente a quien se está apoyando con las subvenciones de las tarifas.

Resulta que en las paradas de los buses continuamente se escuchan comentarios de insatisfacción porque el mismo se caracteriza por ser insuficiente en las horas pico, por recibir malos tratos en

algunas ocasiones, por no gozar del beneficio de pasaje gratuito cuando se es de la tercera edad, porque las unidades se encuentran en malas condiciones, por el miedo a ser atracado por algún delincuente. En pocas palabras el sistema actual es catalogado por la mayoría de deficiente en cuanto a los términos de servicio y de seguridad. Sin olvidarse, de la enorme contaminación que ocasionan algunas unidades que circulan en mal estado. Cabe destacar, que el tema de la seguridad y violencia no es específico al transporte público, pero la preocupación de la gente si refleja la omnipresencia del crimen en el país.

### **Acceso al transporte de pasajeros**

La accesibilidad aborda el diagnóstico de los problemas del transporte público atendiendo a tres grandes grupos de problemas asociados a los desplazamientos como lo comenta J.F. Dols:

- a. Un primer grupo vinculado a la accesibilidad de las paradas o estaciones o de todos aquellos lugares en los que cada medio de transporte realiza la recepción y desembarco de viajeros; accesibilidad en este caso únicamente en lo que se refiere al hecho físico del desplazamiento entre la calle, la parada la estación o la terminal y el vehículo, desagregando por tanto a otra categoría un conjunto de problemas de accesibilidad complementarios al desplazamiento en sí mismo.
- b. Un segundo grupo de problemas está vinculado a las características de accesibilidad a los propios vehículos de transporte; es decir, a las dificultades en los desplazamientos desde las puertas de los vehículos hasta los lugares en donde los viajeros efectuarán el viaje.
- c. Un tercer grupo de problemas relacionado con las condiciones de transporte, es decir, con la comodidad, la seguridad y la facilidad para la realización del viaje por parte de todos los viajeros, incluidos los que cuentan con discapacidad o con características que demandan condiciones especiales. El viaje no sólo es un hecho físico, sino que también está rodeado de un contexto social y funcional sobre el que hay que aplicar también criterios de accesibilidad o mecanismos de adaptación. (2004:13)

Según el diagnóstico elaborado por este Plan Nacional, varios de los subsistemas de transporte presentaban en el año 2003 un grado muy bajo de aproximación a niveles aceptables de accesibilidad, bien sea porque sus estaciones o puntos de embarque/desembarque presentan graves dificultades, o bien porque los vehículos son ajenos a las necesidades de acceso de buena parte de la población. Hay que resaltar también que las condiciones de transporte es un campo de problemas de accesibilidad todavía muy poco considerado en la mayoría de los medios de locomoción.

En algunos casos, las lagunas detectadas se pueden atribuir a las dificultades y rigideces propias de ciertos subsistemas como los ferrocarriles, pero en otros casos se puede atribuir a la falta de un impulso de dinamización que podría realizarse desde las administraciones y empresas operadoras. En

definitiva, parece que el sistema de transporte público tiene todavía en la accesibilidad una asignatura pendiente.

## **Los vehículos de tres ruedas**

En la actualidad en Guatemala, es muy común observar otro medio de transporte colectivo de personas, los vehículos de tres ruedas, los cuales también son conocidos como ciclomotores, mototaxis o toritos los cuales reciben el nombre de ese animal porque la parte delantera del vehículo sobresale. *Tuc-tuc* es el sonido que hace su motor.

“Este medio de transporte influyó en la economía nacional, surgiendo en el año 2001. La empresa Mayor Servicios, S.A. (Masesa) importa los vehículos marca Bajaj desde la India, disponiendo un precio de Q. 35,999.99.” <http://www.masesa.com/motos/torito-tuc-tuc/>. Recuperado 22.8.2013

Según las especificaciones técnicas de Masesa, con relación a estos vehículos indican que pueden transportar a un máximo de cuatro personas, incluyendo al conductor. Pueden desplazarse a una velocidad máxima de 40 kilómetros por hora, en una distancia no mayor de cinco kilómetros.

La aceptación de este tipo de vehículos influye en que estos automotores pueden desplazarse más rápido y ágil que los autobuses y no incurrir en paradas constantes; aunado a su bajo consumo de combustible, el costo del pasaje es accesible, ya que oscilan entre 3 y 20 quetzales, en los diferentes puntos del país y por no estar regulados no cumplen con horarios o rutas establecidas.

En Guatemala se calcula que por lo menos unas 600 mil personas aproximadamente utilizan a diario los mototaxis como medio de transporte en todo el país, lo cual representa una facilidad en la locomoción y un ahorro en el costo del pasaje para los usuarios, quienes lo consideran de suma importancia porque son flexibles para transitar y han creado fuentes de trabajo.

[http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04\\_7454.pdf](http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04_7454.pdf). Recuperado 23.8.2013

Según Masesa estos vehículos tienen las especificaciones de fábrica siguientes:

- a. 40 kilómetros por hora es su máximo de velocidad;
- b. Están fabricados con lámina encajuelada (similar a la de los automóviles);
- c. Tiene motor, chasis, flechas, transmisión trasera y amortiguadores;
- d. Posee timón de manubrios y frenos hidráulicos en las tres llantas;
- e. Las llantas son ring ocho;
- f. Soporta un peso de 770 libras;
- g. Funciona con gasolina y hace un promedio de 100 kilómetros por galón.

Los toritos (tuc tuc) tienen una estabilidad excepcional, debido a su bajo centro de gravedad, suspensión independiente y transmisión por diferencial. Poseen un tren motriz para un desempeño óptimo en todos los terrenos. Por su tamaño no requieren grandes espacios para estacionarse y proporcionan mayor agilidad en el desplazamiento cotidiano.

Son vehículos cómodos, ágiles, confiables, innovadores, de fácil conducción y gran maniobrabilidad, ofrecen un seguro y eficiente transporte para pasajeros y para carga, ya que soportan hasta 770 libras y un rendimiento en el consumo de combustible de hasta 100 kilómetros por galón.

<http://www.masesa.com/motos/torito-tuc-tuc/> Recuperado 22.8.2013

Según Jiménez, las ventajas y desventajas que representan los vehículos de tres ruedas para los usuarios podemos mencionar las siguientes:

Ventajas:

Economía en las tarifas:

El mototaxi presta servicios de transporte de pasajeros de puerta a puerta, por un costo mínimo en la tarifa de lo que cuesta un taxi normal existiendo un ahorro significativo.

Agilidad y rapidez:

Un mototaxi puede desplazarse más rápidamente de un sitio de alta congestión en menor tiempo, en áreas rurales puede hacerlo en camino de terracería, veredas, por donde no transitan los automóviles.

Servicio permanente:

El usuario dispone de las veinticuatro horas de los días y los siete días de la semana, como también de otros servicios adicionales para la clientela continua;

Económicos en el uso de combustible;

Son de fácil acceso;

Ocupan menos espacio que un automóvil;

Rentables y generadores de empleo.

Desventajas:

No tienen puertas, no usa cinturones de seguridad por lo tanto no existe protección para el pasajero en caso de un percance;

Pueden volcar fácilmente por sobrecarga de pasajeros o bultos;

No existe una norma legal que los regule;

Sin especificación de la licencia de conducción que debe portar el piloto. Actualmente estos vehículos circulan en varios municipios del país, y cada municipalidad autoriza el funcionamiento de los mismos en su respectiva circunscripción territorial, para lo cual emiten

un acuerdo municipal para reglamentar la prestación del servicio de transporte por taxi rotativo de tres ruedas.

[http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04\\_7454.pdf](http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04_7454.pdf). Recuperado 23.8.2013

## **Antecedentes de los moto taxis**

De acuerdo al Centro de Investigaciones en Estadística Aplicada (CINEA):

La circulación de la población mediante transporte colectivo en el ámbito nacional es un tema que encierra diferentes realidades según las características de cada localidad considerando la inestabilidad de tamaños que existen entre las distintas ciudades y teniendo en cuenta que en ellas no existe igualdad en las alternativas de elección del transporte, por ello es que el tema del transporte en Guatemala ha cobrado gran relevancia en los últimos años. La opción de transporte en el ámbito nacional no está estrictamente definida por la elección entre el sistema público o privado sino por la utilización de una combinación de ambos sistemas, y esto ha conducido a que en la práctica opere un servicio en forma terriblemente ineficiente, traduciéndose en un servicio pésimo y peor aún, inseguro. Desde hace varios años, la falta de transporte eficiente, obligó a una parte de la población a buscar alternativas para poder transportarse, y que al final de cuentas no resuelve de forma efectiva el problema de la movilización, como tampoco garantiza la seguridad de los usuarios.”(Centro de Investigaciones en Estadística Aplicada; 2004: 1).

El término mototaxi o moto taxismo es definido por el diccionario de Real Academia de la Lengua: “como una motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos a cambio de dinero de la misma forma que un taxi.”

<http://lema.rae.es/drae/?val=mototaxi>. Recuperado 22.8.2013

Sin embargo, este término ha sido acuñado ya en más de 25 países, de diferentes lenguas, para significar el vehículo motocicleta (vehículo automotor de 2 ruedas en línea).

De los antecedentes de los mototaxis se puede decir que:

Los mototaxis empezaron a rodar hace unos 12 años en Europa y en Guatemala el mototaxi, es una nueva forma de transporte de viajeros que vinieron a agilizar el transporte en municipios, en donde no hay taxi o transporte urbano o bien existe pero opera de una forma deficiente, este rápido y moderno medio de transporte ha venido a revolucionar en gran medida el transporte en Guatemala, ahora si se pregunta: ¿Quién no se ha subido a un *tuc tuc* o mototaxi?, ¿Quién no ha notado cómo estas motos han invadido los pueblos, colonias e incluso municipios enteros, no sólo en Guatemala sino de muchos otros países donde el transporte es un factor crítico? Muchos consideran que han venido a suavizar en cierta forma la crisis de transporte, por otro lado se cree que causan más problemas que beneficios. Pero, ¿habrá la suficiente certeza y seguridad de abordarlos?

El transporte en mototaxis, tiene una función fundamental en el sector y específicamente diferente a la del transporte público. El transporte en mototaxis moviliza a los pasajeros a un destino previamente elegido, además se procura que los pasajeros o viajeros, durante el trayecto gocen

de un servicio ágil, seguro y confortable mientras que el transporte público proporciona solamente un servicio de traslado de un mayor número de personas en menor tiempo, además, éste tiene horarios previamente establecidos.

Actualmente dentro de las distintas actividades que realizan las personas se ha generalizado el uso de mototaxis para el transporte de pasajeros debido a los diversos usos que se le pueden dar a este tipo de vehículo. Por 3 quetzales los mototaxis llevan al pasajero directo a su casa, al mercado o al trabajo. Tienen capacidad para trasladar de dos a tres ocupantes, pero los pilotos suben hasta nueve, muchos de sus pilotos no tienen licencia de conducir y en algunos casos, ni siquiera cuentan con autorización municipal para poder circular.

### **Análisis de la Ley de Tránsito Decreto número 132-96**

El Decreto Número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, que contiene la Ley de Tránsito proporciona en el Artículo 18 del título V una definición de lo que se entiende por vehículo, y enumera los requisitos que deben reunir los mismos para la circulación sobre la vía pública, estableciéndolo de la siguiente forma: “Por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanente u

ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales.”

Para el efecto el mismo cuerpo legal establece que los vehículos deben reunir los requisitos siguientes:

- a. Contar con tarjeta y placa de circulación vigentes; o permiso vigente extendido por autoridad competente; · Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes, de acuerdo con los reglamentos;
- b. Estar provisto en los dispositivos necesarios para reproducir humo negro ni ningún otro tipo de contaminación ambiental, conforme las leyes y reglamentos de la materia; y,
- d. Los vehículos usados por personas discapacitadas deberán estar debidamente adaptados y equipados para ser conducidos bajo estrictas condiciones de seguridad. Todo vehículo está sujeto a las verificaciones periódicas que fijen las autoridades de tránsito.
- e.

Con respecto a la licencia de conducir existe un vacío legal, ya que no hay una norma reglamentaria que indique el tipo de licencia y tarjeta de circulación apropiada para que estos vehículos operen como medio de transporte público; la municipalidad les otorga una tarjeta de control o tarjeta de operación con el número de línea , con autorización para cuatro asientos, y en cuanto a la licencia, en algunos casos permiten operar con licencia para motocicleta, en otros pueden conducir con licencia para automóvil.

Resulta alarmante que el mismo reglamento de Tránsito (Acuerdo Gubernativo Número 273-98) en el Título IV Capítulo III referente al transporte de pasajeros y de la carga, en el Artículo 46 sobre el número máximo de personas a transportar regule:

El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de las plazas autorizadas en la tarjeta de circulación o las que señalen la autoridad competente. Para los efectos de cómputo, los menores de dos años no se contarán si no ocupan plaza y los menores de doce años se contarán como media plaza, siempre y cuando no sobrepasen la mitad del número total de ocupantes.

Por su parte en el Título IX sobre cinturones, cascos y otros elementos de seguridad, en el Artículo 93 sobre las excepciones de utilización de cinturones de seguridad, se menciona en el que podrán circular sin cinturones de seguridad u otro elemento de retención autorizado “b) los conductores y ocupantes cuya estatura sea inferior a 1.0 metros.”

Por lo descrito anteriormente, estas condiciones favorecen a que un niño no sea tomado en cuenta como un pasajero, si lo es se le considera de segunda categoría, quien no tiene derechos de ocupar un lugar o en circunstancias en la que su vida corra riesgo.

En virtud que es obligación del Estado de Guatemala garantizar la seguridad de sus habitantes en todos los ámbitos de la actividad ciudadana, al revisar detenidamente el artículo precedente se constata que la misma no es explícita para determinar las condiciones que deben tomarse para el

transporte adecuado y seguro de las personas en un vehículo de tres ruedas.

### **El objeto del Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98**

El objeto tal y como lo establece el Artículo 6 del Reglamento de Tránsito de Guatemala, Acuerdo Gubernativo número 273-98 establece que “el Reglamento tiene por objeto normar lo relativo al tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional.” Existiendo un vacío legal puesto que en el Reglamento de Tránsito especifica a qué tipo de vehículos regula dicha norma legal, sin embargo no describe las normativas que deben adoptar los vehículos con características de tres ruedas (mototaxis) que sirven para el transporte de personas.

### **Autoridad encargada del control y supervisión de los vehículos de tres ruedas**

La Policía Municipal de Tránsito (PMT) es una institución de carácter civil, regida por los principios de jerarquía y subordinación, la cual desempeña sus funciones con apego a la Constitución Política de la Republica de Guatemala y las leyes relacionadas con la seguridad pública; todo esto a través de las unidades que la conforman, ejerciendo dirección y control en lo que respecta a la circulación de toda clase de vehículos.

Su misión es realizar funciones especializadas, como agentes de la autoridad de tránsito dentro del distrito municipal de cada departamento de Guatemala, y en consecuencia le corresponde dirigir, controlar y administrar el tránsito conforme la ley y reglamento de tránsito.

Asimismo, tiene como visión lograr que en el municipio sobre el cual ejerce autoridad, se tenga un tránsito vehicular y peatonal ordenado, mediante la labor profesional, la comprensión y educación vial de cada uno de los habitantes.

En el Artículo 8 de la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala establece el ejercicio de funciones de tránsito por las municipalidades

El organismo ejecutivo mediante acuerdo gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la república que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten como mínimo, los extremos señalados en este artículo. Para tal efecto además del acuerdo gubernativo referido, el consejo municipal correspondiente deberá convalidar dicho traslado mediante acuerdo municipal. Este traslado no comprenderá en ningún caso las facultades para reglamentar los temas relativos a licencias de conducir, placas de circulación seguros, registro de conductores y de vehículos y los otros asuntos de observancia general. En consecuencia las municipalidades a las que se les delegue esta función únicamente podrán emitir regulaciones que afecten con exclusividad su jurisdicción.

Para que el organismo ejecutivo pueda delegar la competencia de tránsito a una municipalidad, es necesario que esta así lo solicite y manifieste formalmente contar con los recursos necesarios para desempeñar dicha función. Así mismo, se responsabiliza por su ejercicio y mantenimiento, dictara los reglamentos y/u ordenanzas necesarias para el efecto y creara un departamento específico de policía municipal de tránsito si careciere del mismo.

Dentro de sus funciones básicas tiene asignadas las siguientes:

Supervisar y regular el tránsito en el municipio correspondiente;

- a. Montaje de operativos varios. (alcoholímetros, carreras clandestinas, transporte pesado, etc.);
- b. Operativos de control de buses y taxis;
- c. Apoyo a eventos socioculturales, recreativos y deportivos;
- d. Ejecución de planes operativos y órdenes de servicio;
- e. Apoyo a infraestructura, señalización y cambios de vía;
- f. Prevención de accidentes y orientación a los conductores; en los cambios efectuados por la comuna.

<http://www.muniguate.com/index.php/emetra/64-temas/5615-pmt> Recuperado 23.08.2013

La Policía Municipal de Tránsito tiene a su cargo la dirección, control y administración del tránsito conforme a la ley y reglamento de tránsito. No obstante que los vehículos de tres ruedas circulan actualmente en varios municipios del país, algunas municipalidades carecen de esta autoridad, y se delega la función de supervisión a los agentes de la Policía Nacional Civil.

## **Necesidad de reformar la Ley de Tránsito y regular a los mototaxis**

Aun cuando los vehículos de tres ruedas ya forman parte de la cotidianidad de varios lugares del país, este vehículo no tiene una figura legal dentro de la Ley de Tránsito, asimismo la normativa vigente del Reglamento de Tránsito es escueta en cuanto al uso de motocicletas, además no existe la

figura de motocicletas con tres llantas. Algunas municipalidades emiten una tarjeta de control del vehículo y les exigen a algunos pilotos licencia para automóvil y de motocicleta a otros; por lo que no hay un acuerdo formal sobre el tipo de licencia que deben de tener los pilotos de mototaxis.

Los usuarios se sienten inseguros al momento de abordar un mototaxi, ya que según opiniones vertidas los pilotos conducen a excesiva velocidad, no respetan las señales de tránsito, o bien sobrecargan los vehículos; esto aunado a que los pilotos no se identifican al momento de prestar el servicio, por lo cual es necesario establecer condiciones necesarias para que el servicio de transporte brinde una protección adecuada a los usuarios.

Esto evidencia que la Policía Municipal de Tránsito de Guatemala, no posee un plan estratégico para controlar y supervisar a los pilotos de mototaxis, debido a que éstos no portan licencia para conducirlos, por no estar regulado en la ley; así también, no poseen una base de datos que tenga la información actualizada de pilotos para poder identificarlos e individualizarlos si cometen infracciones de tránsito o hechos delictivos. Se puede ver claramente que es de suma importancia regular estos vehículos en la Ley de Tránsito y no solamente para que presten servicio público de transporte, sino para exigirle tanto a los dueños de los mototaxis como a los pilotos que se establezcan las condiciones de seguridad necesarias para el

usuario, quien es el afectado en su seguridad personal.

A manera de demostrar la utilización de los mototaxis como medio de transporte público, se presenta un problema que ha surgido últimamente en el municipio de Retalhuleu y es el aumento descontrolado en la circulación de estos vehículos, tal y como podemos observar en la noticia de prensa libre, en la cual informa que únicamente hay 675 unidades autorizadas por la municipalidad para transitar, sin embargo, actualmente circulan más de 1200. (Prensa Libre, 28.01.2008:1)

Por lo que la problemática va en aumento tal y como se observa en esta noticia en la Edición de Prensa Libre del día 03.09.2013:

Según estadísticas de la SAT, hasta el 31 de mayo de este año se registraba un parque vehicular de 23 mil 34 trimotos en todo el país, y en los 20 municipios de Suchitepéquez circulan dos mil 169 unidades.

Representantes de municipalidades indicaron que no hay una legislación nacional que regule los mototaxis, por lo que las comunas han tenido que implementar reglamentos, pero afrontan obstáculos jurídicos como el que la Ley y el Reglamento de Tránsito no contemplan la licencia para conductores de estos vehículos.

Además, son pocas las comunas que los regulan. En Suchitepéquez, solo Mazatenango lo hace, pero gran cantidad de estos vehículos operan de manera ilegal.

### **Cifras**

Según la SAT, hay 23 mil 34 de estos vehículos en el país.

En Guatemala hay dos mil 992; en Suchitepéquez, dos mil 169; en San Marcos, mil 841; Quiché tiene mil 333; en El Progreso, mil 262; Petén, mil 259; Sololá, mil 241; Retalhuleu, mil 192, y Jutiapa, mil 154.

Santa Rosa cuenta con mil 20 unidades; Chiquimula, 970; Izabal, 912; Chimaltenango, 859; Escuintla, 800; Jalapa, 785; Huehuetenango 752; Alta Verapaz, 671, y Sacatepéquez, 475.

En Zacapa hay 473; en Quetzaltenango, 333; Totonicapán, 311, y Baja Verapaz, 230.

[http://www.prensalibre.com/departamental/Numero-mototaxis-sub-provincia\\_0\\_985701458.html](http://www.prensalibre.com/departamental/Numero-mototaxis-sub-provincia_0_985701458.html). Recuperado 04.09.2013

Si bien es cierto que por medio de los mototaxis se satisface la necesidad de locomoción en los lugares donde no transitan autobuses del servicio urbano, o son pocos los que circulan; el problema surge cuando existe un aumento descontrolado en la circulación de estos vehículos, debido a que no existe una norma legal que establezca los requisitos indispensables para que puedan circular como medio de transporte público, ocasionando la falta de un adecuado control por parte la policía municipal de tránsito, siendo el problema aún mayor si el municipio no cuenta con tal autoridad y delega tal función a la policía nacional civil.

En la edición de Prensa Libre del 15 de febrero de 2,008 página 36, se observa otro problema que existe actualmente en Mazatenango, como lo es

La circulación de vehículos no autorizados por la municipalidad respectiva, asimismo, pilotos de dichas unidades que carecen de licencia para conducir y cuando conducen lo hacen a excesiva velocidad, o bien que circulan en otra circunscripción territorial para la cual no están habilitados, los cuales proceden de otros municipios.

Se ha constatado que algunos de estos pilotos abusan de su posición para cometer hechos delictivos, sin embargo, poder individualizarlos resulta difícil, en virtud que no hay un control adecuado que permita identificarlos. Es de suma importancia modificar la Ley de Tránsito, específicamente en su

Artículo 18 para crear la figura de estos vehículos y establecer los requerimientos mínimos de seguridad para que puedan circular; esto con el fin de evitar poner en peligro la seguridad y la vida de los pasajeros. Entre estos requisitos el autor de la presente investigación menciona los siguientes:

- Los mototaxis deberán ser conducidos únicamente por personas mayores de edad y que posean licencia de conducir y que tanto el conductor como el pasajero deban utilizar casco;
- Los vehículos de tres ruedas no deben circular por carreteras o rutas principales;
- Los vehículos de tres ruedas (mototaxis) habilitados para el transporte de pasajeros deben ser para trayectos cortos y los niños deben viajar sentados bajo la supervisión y cuidado del padre;
- No pueden ser utilizados por un número mayor de personas que las plazas del vehículo, para el cual fueron diseñados por la fábrica;
- Prohibición de que los mototaxis circulen fuera del perímetro de la cabecera municipal.

- En lo que respecta al reglamento de tránsito, prudente es que se modifique el Artículo 23 sobre la utilización de una licencia que sea apropiada para los pilotos de los mototaxis y que sea licencia tipo B para vehículo liviano, por tratarse de un transporte de pasajeros y que su actividad es remunerada.

### **Mejores Controles de las Autoridades Municipales**

Para un control adecuado en el sistema de transporte especial de pasajeros “mototaxis” es necesario que las diferentes municipalidades del país que cuentan con Policía Municipal de Tránsito adopten las siguientes medidas:

Que el Departamento de Tránsito proceda a la creación de una fuente de datos con el registro del mototaxi autorizado por la comuna, así como los pilotos que los conducen para individualizar a cada unidad de transporte.

Reglamentar el uso de uniforme para los pilotos de mototaxis, medidas de seguridad y códigos de conducta;

Le sean asignados a los mototaxis rutas y horarios de servicio y se determinen tarifas atendiendo a la distancia recorrida y a la capacidad económica del pasajero sin que estas últimas sean impuestas al libre juicio de los pilotos;

Realizar mediante operativos continuos, el cumplimiento de los requisitos exigidos por la Ley de Tránsito para su funcionamiento;

Autorizar un límite de unidades autorizadas para circular para evitar la aglomeración y caos vial;

No permitir que los dueños de mototaxis cambien a sus pilotos, sin antes dar el aviso respectivo a la municipalidad del lugar;

Dejar fuera de circulación las unidades que cumplan con 10 años de servicio;

La obligatoriedad de que los propietarios de los mototaxis suscriban un contrato de seguro contra terceros en caso de accidente y que cuenten con la póliza vigente.

En el Congreso de la República de Guatemala se emitió la obligatoriedad de los seguros para vehículos a motor, plataformas y de arrastre. La normativa surge de los constantes accidentes de tránsito y de la discusión de la ley de seguros. El Artículo 29 de la Ley de Tránsito establece que: “Todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública deberá contratar como mínimo con un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes” dicho artículo es complementado por el reglamento

de la Ley de Tránsito en su Artículo número 5 inciso c que establece que “todo vehículo para circular en las vías públicas del territorio nacional debe de contar con la póliza o certificación de seguro con comprobante vigente de pago”

## **Conclusiones**

El transporte en mototaxis, tiene una función fundamental en el sector y específicamente diferente a la del transporte público; el transporte en mototaxis existe en varios municipios de Guatemala, sin embargo esta figura de los vehículos de tres ruedas no está inmersa dentro de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala y deja muchos vacíos legales.

En el Reglamento de Tránsito de Guatemala, Acuerdo Gubernativo Número 273-98, no especifica el tipo de licencia de conducir que deban poseer los pilotos de mototaxi, por lo que muchas veces son incluso conducidos por personas menores de edad que carecen de licencia de conducir provocando espectaculares accidentes.

La Policía Municipal de Tránsito no tiene las herramientas necesarias para poder controlar y regular a los mototaxis, no obligan a rotular los mototaxis autorizados por la municipalidad y rara vez realizan operativos para revisar que los mototaxis reúnan las condiciones mínimas para el transporte de personas pero el problema en la actualidad estriba en que no existe una legislación específica que regule estrictamente la obligación de los mototaxis y que también debieran contar con un seguro de daños contra terceros en caso de un hecho de tránsito.

## Referencias

### Libros

Brañas, A. *Manual de derecho civil*. (1998) Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala: Ed. estudiantil Fénix.

Centro de Investigaciones en Estadística Aplicada. *Estudio sobre transporte urbano*. (2004) Buenos Aires, Argentina, Universidad Nacional Tres de Febrero

Chamorro, C. *Necesidad de dar carácter obligatorio a la suscripción de los taxistas de contrato de seguros contra terceros*. (2005) Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala.

Díez, L. *Derecho de daños*. (1999) Madrid, Ed. Civitas, S. A.

Gutiérrez, E. *Derecho de las Obligaciones*. (1984) Ed. Cajicas, S.A. México.

Garrigues, J. *Curso de derecho mercantil*. (1987) Bogotá, 4t.; Ed. Temis.

Halperin, I. *Contrato de seguro*. (1996) Buenos Aires, Ed. Desalma.

Hedemann, J. *Tratado de derecho civil: Derecho de las obligaciones*. Traducida al español, por Carlos Fernández Rodríguez, (1958) Madrid, España Ed. Revista de Derecho Privado.

Montoya, U. *Derecho comercial*. 2t.; (1986) Lima, Perú Ed. Cultural Cuzco S.A.

Peña, N. *Guía de Introducción al seguro II*. Ed. (2004) Caracas, Instituto Venezolano de Seguros.

Soler, A. *La Valoración del daño en el contrato de compraventa*. (1998) Madrid, Ed. Aranzadi,

Uria, R. *Derecho mercantil*. (1994) Madrid, Ed. Ediciones Jurídicas S.A.

Vásquez, E. *Instituciones de derecho mercantil*, (1978) Guatemala, Ed. Serviprensa Centroamericana.

Villegas, R.. *Derecho Mercantil Guatemalteco Obligaciones y Contratos*. (2002) Guatemala, Ed. Universitaria

## **Diccionarios**

Cabanellas, G. *Diccionario de Derecho Usual*. (1981) Editorial Heliasta, S.R.L.

Diccionario Jurídico Espasa. (1999) Madrid España. Editorial Espasa Calpe, S.A.

Diccionario Enciclopédico Larousse. (1996) México D.F., Agrupación Editorial, S.A.

Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. (1996) Buenos Aires, Argentina: Ediciones Heliasta.

Diccionario Hispánico Universal. Tomo I. (2001) México de W.M. Jackson Editores.

Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. (1992) España, Editorial RAE.

Ossorio, M. *Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales*. (1979) Editorial Helista, S.R.L

## **Internet**

Pérez, Leslie. *Los tuc tuc*.  
<http://www.prensalibre.com/pl/2006/abril/16/index.html>; recuperado el 23 de agosto 2013.

Méndez, O. *El número de mototaxis suben en la provincia; Prensa Libre*  
[http://www.prensalibre.com/departamental/Numero-mototaxis-subeprovincia\\_0\\_985701458.html](http://www.prensalibre.com/departamental/Numero-mototaxis-subeprovincia_0_985701458.html). Recuperado 04.09.2013

Concepto de ciudad <http://sobreconceptos.com/ciudad#ixzz2iAgg6CEn>.  
Recuperado 16.08.2013

Jiménez Boteo, M (2008) *La necesidad de Reformar la Ley de Tránsito para regular los vehículos de tres ruedas como medio de transporte público*. Universidad de San Carlos de Guatemala.  
[http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04\\_7454.pdf](http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04_7454.pdf). Recuperado 23.8.2013

## **Legislación**

Constitución Política de la República de Guatemala, Asamblea Nacional Constituyente Guatemala, (1986)

Ley del Organismo Judicial. Congreso de la República, Decreto 2-89

Código Civil. Decreto Ley 106.

Código Procesal Civil y Mercantil. Decreto Ley 107.

Código de Comercio de Guatemala. Congreso de la República, Decreto 2-70

Ley de Tránsito. Congreso de la República. Decreto 132-96

Ley sobre Seguros. Congreso de la República. Decreto número 473, (1966)