



Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y de la Justicia

**Reglamentación de la prestación del servicio de mototaxis en
el municipio de Mixco**
(Tesis de Licenciatura)

Beatriz Adriana Flores Díaz

Guatemala, marzo 2024

Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia
Licenciatura en Ciencias Jurídicas y de la Justicia

**Reglamentación de la prestación del servicio de mototaxis en
el municipio de Mixco**
(Tesis de Licenciatura)

Beatriz Adriana Flores Díaz

Guatemala, marzo 2024

Para efectos legales y en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1º, literal h) del Reglamento de Colegiación del Colegio de Abogados y Notarios de Guatemala, **Beatriz Adriana Flores Díaz**, elaboró la presente tesis, titulada **Reglamentación de la prestación del servicio de mototaxis en el municipio de Mixco.**

AUTORIDADES DE UNIVERSIDAD PANAMERICANA

M. Th. Mynor Augusto Herrera Lemus

Rector

Dra. Alba Aracely Rodríguez de González

Vicerrectora Académica

M. A. César Augusto Custodio Cobar

Vicerrector Administrativo

EMBA. Adolfo Noguera Bosque

Secretario General

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA

Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera

Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia

Guatemala 19 de octubre del 2023

Señores Miembros
Consejo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia
Universidad Panamericana
Presente

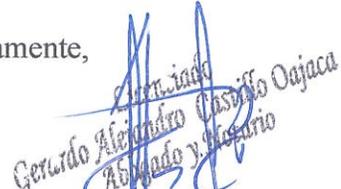
Estimados señores:

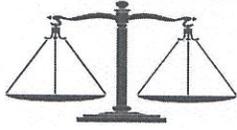
Tengo el agrado de dirigirme a ustedes, haciendo referencia a mi nombramiento como asesor del estudiante Beatriz Adriana Florez Diaz, ID 000119713. Al respecto se manifiesta que:

- a) Brinde acompañamiento al estudiante en referencia durante el proceso de elaboración de la tesis denominada **Reglamentación de la prestación del servicio de mototaxis en el municipio de Mixco.**
- b) Durante ese proceso le fueron sugeridas correcciones que realizó conforme los lineamientos proporcionados.
- c) Se le advirtió al estudiante sobre el respeto al derecho de autor y que en caso opuesto incurriría en plagio, lo que constituiría una infracción académica muy grave, aduciendo que el único responsable del contenido de la tesis es el estudiante.
- d) Habiendo leído la versión final del documento, se establece que el mismo constituye un estudio serio en torno al tema investigado, cumpliendo con los requerimientos metodológicos establecidos por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia para esta modalidad académica.

En virtud de lo anterior, por este medio emito DICTAMEN FAVORABLE para que se continúe con los trámites de rigor.

Atentamente,


Gerardo Alejandro Castillo Oajaca
Docente Revisor Tesis II



Licenciado. César Augusto Flores Figueroa
Abogado y Notario

Guatemala, 17 de enero del 2024

Señores Miembros
Consejo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia
Universidad Panamericana
Presente

Estimados señores:

Tengo el agrado de dirigirme a ustedes, haciendo referencia a mi nombramiento como revisor metodológico de la tesis de la estudiante **Beatriz Adriana Flores Diaz**, ID número **000119713**, titulada "**Reglamentación de la prestación del servicio de mototaxis en el municipio de Mixco**". Se le advirtió a la estudiante sobre el respeto al derecho de autor y que en caso opuesto incurriría en plagio, lo que constituiría una infracción académica muy grave, aduciendo que la única responsable del contenido de la tesis es la estudiante. Me permito manifestarles que la versión final de la investigación fue objeto de revisión de forma y de fondo, estableciendo que la misma constituye un estudio serio que cumple con los requerimientos metodológicos establecidos por la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia para esta modalidad académica.

En virtud de lo anterior, emito **DICTAMEN FAVORABLE** para que se continúe con los trámites de rigor.

Atentamente,

M. Sc. César Augusto Flores Figueroa
Abogado y Notario

César Augusto Flores Figueroa
Abogado y Notario



ORDEN DE IMPRESIÓN DE TESIS DE LICENCIATURA

Nombre del Estudiante: **BEATRIZ ADRIANA FLORES DÍAZ**
Título de la tesis: **REGLAMENTACIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL
SERVICIO DE MOTOTAXIS EN EL MUNICIPIO DE MIXCO**

El Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia,

Considerando:

Primero: Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciada en Ciencias Jurídicas y de la Justicia, así como los títulos de Abogada y Notaria, la estudiante ya mencionada, ha desarrollado el proceso de investigación y redacción de su tesis de licenciatura.

Segundo: Que tengo a la vista el dictamen favorable emitido por el tutor, Licenciado Gerardo Alejandro Castillo Oajaca de fecha 19 de octubre del 2023.

Tercero: Que tengo a la vista el dictamen favorable emitido por el revisor, M.Sc. César Augusto Flores Figueroa de fecha 17 de enero del 2024.

Por tanto,

Autoriza la impresión de la tesis elaborada por la estudiante ya identificada en el acápite del presente documento, como requisito previo a la graduación profesional.

Guatemala, 5 de marzo del 2024

"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"

Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera
Decano de la Facultad de Ciencias
Jurídicas y Justicia



Dedicatoria

A Dios: Por darme la sabiduría, destreza y fuerzas para no dejarme vencer.

A mis padres: Que siempre han estado para mí en todo momento y por enseñarme a siempre luchar por lo que quiero.

A mis
hermanos: Por todo el cariño y apoyo, en especialmente a mí hermano Maco que siempre confió en mí.

A mi novio: Por su apoyo incondicional y por siempre darme palabras de aliento para seguir adelante.

A mis
compañeros
de universidad: Por el apoyo brindado y por darme ánimos.

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

Índice

Resumen	i
Palabras clave	ii
Introducción	iii
Municipio de Mixco	1
Servicio de Mototaxis	11
Aspectos de regulación por parte de la Municipalidad de Mixco en la reglamentación del servicio de mototaxis	32
Conclusiones	71
Referencias	73

Resumen

Este artículo especializado abordó la ausencia de reglamentación de los mototaxis en el municipio de Mixco, a pesar que han proliferado en todas las zonas y colonias este tipo de vehículos para el transporte urbano de pasajeros en vehículo de tres ruedas; por lo que existe descontrol en las vías públicas, con abusos a los usuarios sin que la autoridad y autoridades de tránsito tenga un marco normativo que aplicar. El objetivo general fue analizar la regulación del servicio de mototaxis de los municipios de Guatemala, San Miguel Petapa y San Juan Sacatepéquez para la implementación del reglamento de este servicio en el municipio de Mixco. El primer objetivo específico consistió en determinar la caracterización socioeconómica del municipio de Mixco y el segundo objetivo específico fue analizar el servicio de mototaxis como transporte de pasajeros urbano.

La investigación fue en la modalidad de monografía jurídica porque se establecieron los criterios jurídicos y doctrinarios de la obligatoriedad municipalidad de Mixco para la reglamentación del servicio de los mototaxis. Esta investigación fue de tipo descriptivo y deductivo, porque se evidenció la necesidad de regulación del servicio de mototaxis considerándose los aspectos sustanciales, procedimentales y operativos relevantes de inclusión en este cuerpo normativo. Luego de analizar los aspectos conceptuales y legales aplicables al problema de estudio, se concluyó que es factible jurídicamente la emisión de una reglamentación

específica por parte del concejo municipal de la Villa de Mixco, regulando su autorización, control y condiciones de la prestación del servicio de transporte por mototaxis.

Palabras clave

Reglamentación. Municipio de Mixco. Mototaxis. Servicio de transporte municipal.

Introducción

El problema que se abordará será la omisión de reglamentación de la prestación de servicios de mototaxis en el municipio de Mixco, ante la proliferación en todas las zonas y colonias de este tipo de vehículos para el transporte urbano de pasajeros. Este cuerpo normativo es necesario porque existe descontrol y desorden en las vías públicas, con abusos a los usuarios sin que la autoridad municipal competente tenga un marco normativo que los faculte a sancionarlos y a establecer el orden en este tipo de servicio. Así mismo, se connota como un servicio de hecho en que no existe procedimientos de autorización para su funcionamiento y menos la supervisión de la calidad del servicio por parte de las autoridades municipales, no se cuenta con un registro de las unidades de mototaxis ni de los pilotos, por lo que el caos es lo que prevalece, incumpliendo la municipalidad de Mixco, su obligación de regular este servicio conforme a su competencia y facultad municipal.

El objetivo general será analizar la regulación del servicio de mototaxis de los municipios de Guatemala, San Miguel Petapa y San Juan Sacatepéquez para la implementación del reglamento de este servicio en el municipio de Mixco. El primer objetivo específico consistirá en determinar la caracterización socioeconómica del municipio de Mixco y el segundo objetivo específico será analizar el servicio de mototaxis como transporte de pasajeros urbano. Las razones que justifican el estudio serán

los relacionados a la necesidad hacer manifiesto los criterios jurídicos y doctrinarios que sustenten la obligatoriedad de que la municipalidad de Mixco reglamente el servicio de los mototaxis y los aspectos procedimentales y sustanciales que debe considerarse su incorporación.

Por otra parte, el interés será posicionar criterios jurídicos que abonen a la construcción de un régimen de legalidad que incluya todos los ámbitos posibles de regulación en favor de la protección de la persona y sus derechos; además sobre la base de su relevancia para la formación profesional y la profundización desde la perspectiva jurídica de la problemática identificada. La modalidad de la investigación será una monografía jurídica porque se identifica como tema la reglamentación municipal como facultad administrativa de las municipalidades, con un ámbito material y espacial definidas en el ordenamiento jurídico. Así mismo, será de tipo descriptivo y deductivo, porque se pondrá en evidencia la necesidad de regulación del servicio de mototaxis en el municipio de Mixco, departamento de Guatemala y los aspectos de regulación que deben ser incluidos conforme a su facultad reglamentaria.

En cuanto al contenido, en el primer subtítulo se estudiará acerca del municipio de Mixco sobre una relación de la historia del municipio, su demografía, aspectos socioculturales, socioeconómicos y de su gobierno municipal, como parte de la institucionalidad del estado guatemalteco; en el segundo, se analizará el servicio de mototaxis sobre la base de los

conceptos aplicables como transporte de pasajeros, los antecedentes del servicio de mototaxis, las características del vehículo de tres ruedas conocidos como mototaxis y la situación de irregularidad en la prestación de servicio de mototaxis; y, finalmente en el tercero se abordará los aspectos de regulación por parte de la Municipalidad de Mixco en la reglamentación del servicio de mototaxis, por lo que se hará la definición y naturaleza jurídica del reglamento, los fundamentos jurídicos y constitucionales para la reglamentación del servicio de mototaxis por parte de las municipalidades, los sustantivos y procedimentales establecidos en los reglamentos del servicio de mototaxis en los municipios de Guatemala, San Miguel Petapa y San Juan Sacatepéquez, los aspectos de regulación a implementar en la reglamentación del servicio de mototaxis en el municipio de Mixco.

Municipio de Mixco

El territorio del municipio de Mixco es el lugar donde se analizará la reglamentación del servicio de transporte, por lo tanto, es importante conocer su historia como comunidad humana y los acontecimientos que lo han configurado a través del tiempo. Así mismo, las principales características demográficas del municipio que coadyuvaran el entendimiento de la necesidad del transporte colectivo de diferentes tipos, entre los que se incluyen los mototaxis de tres ruedas, que deben ser regulados para que se cumplan con criterios de servicio de calidad y un costo justo, conforme las distancias que se han de recorrer entre los diferentes puntos de conexión. Ello con la autorización y supervisión de las autoridades administrativas competentes, que el presente caso es el concejo municipal.

Historia del municipio

El departamento de Guatemala lo componen en la actualidad diecisiete municipios, siendo Mixco uno de ellos. De cómo fue el origen de este municipio se ha de hacer referencia que su historia se remonta a épocas antes de la venida de Cristóbal Colón al continente americano, hecho que en la historia universal se le conoce como el descubrimiento de América o más recientemente suavizado políticamente como el encuentro de dos mundos. Como se sabe después de este acontecimiento histórico prosiguió

la invasión armada a los pueblos originarios de este continente, de esa cuenta Hernán Cortez conquistó México y éste nombro al Capitán Pedro de Alvarado, quien con la colaboración por pueblos originarios mexicanos incursionó de forma violenta al territorio de lo que es Guatemala para conquistarla. Fue un sometimiento bélico, con la superioridad de armas y la utilización de la caballería por parte de los conquistadores.

Los ancestros de los habitantes de Mixco antes de la conquista de Guatemala, fueron los cakchiqueles asentados en una fortaleza en un lugar que hoy se conoce como Mixco Viejo, según Kwei (2021):

El sitio fue construido en el siglo XII, en una colina con profundos barrancos alrededor. Se ubica entre los ríos Pixcayá y Motagua y es una de las ciudades más antiguas del reino Kaqchikel. Su nombre ceremonial era Chuwa Nima Ab'aj que significa frente a la gran piedra en kaqchikel. (párr. 2)

Esta ciudad fue conquistada por los pocomames y lo convirtieron en un lugar sagrado; a este lugar en 1525 llegó Pedro de Alvarado reforzado por indígenas mexicanos, atacó y venció a los pocomames, quienes derrotados huyeron mando diferentes rumbos para el resguardo de sus vidas.

Una gran mayoría de esta población vencida por el conquistador se recompuso y se reorganizó en 1526, en lo que es el lugar que ocupa la cabecera del municipio de Mixco, donde fueron adoctrinados por misioneros católicos que acompañaron el proceso de conquista y sometidos en la estructura colonial, nombrándose el pueblo como Santo

Domingo de Mixco en honor al fundador de los misioneros dominicos. Garzaro (2016) confirma este dato al afirmar que:

Destruida la fortaleza pocoman de Mixco Viejo alrededor del año 1525, Pedro de Alvarado fundó el pueblo en donde hoy se localiza a nueve o diez leguas apartadas del primer sitio; se cree que fue fundado en 1526, con los habitantes del destruido Mixco Viejo. (párr. 30)

Durante la época colonial el Valle de Mixco fue una de las divisiones naturales de la antigua extensión de las tierras jurisdiccionales del corregimiento del Valle, cuya autoridad estaba reservada al alcalde de la ciudad de Santiago, hoy Antigua Guatemala. Después del terremoto de Santa Marta que asoló la capital de Santiago en 1773, fue por corto tiempo sede del gobierno, una especie de capital provisional derivado de las destrucciones que tuvo la sede original, en tanto se realizaban las reconstrucciones necesarias. Durante la guerra civil de 1829, Mixco fue escenario de sangrientos sucesos, habiéndose librado una batalla conocida como combate de San Miguelito en febrero de ese año, en que Francisco Morazán triunfó recuperando a Mixco y persiguiendo a sus enemigos hasta Sumpango.

Conforme a la legislación española, le fueron adjudicados a Mixco tierras ejidales, que son parcelas o extensiones de tierra bajo un régimen de propiedad colectiva y de uso comunal, que en 1834 para fuesen medidas y acotadas por petición del síndico procurador de la corporación municipal, siendo designado para realizar el trabajo topográfico el agrimensor Juan Nepomuceno Vasconcelos, quien delimitó los linderos

de Mixco con Santiago y San Lucas Sacatepéquez. El 14 de julio de 1838, llenados todos los trámites, se libró el título de propiedad de las dos medidas a favor del comunal del pueblo de Mixco y de una extensión de 14.80 caballerías, como cosa suya por haberlo adquirido por justo y legítimo título y que no podrán vender, ni en la manera alguna enajenar en todo ni en parte dichas tierras y en caso de extinguirse el mencionado pueblo, caerá el expresado terreno en el Estado.

Mixco alcanzó la categoría de Villa como una categoría menor que ciudad y mayor que pueblo conforme el Acuerdo Gubernativo del 7 de abril de 1938, que establece los requisitos a llenarse para que un poblado pueda obtener por disposición del ejecutivo la categoría de Villa. Según Acuerdo Gubernativo número 524-99 de fecha 14 de julio de 1,999 se acuerda elevar a categoría de ciudad el lugar denominado Villa de Mixco, Municipio de Mixco, departamento de Guatemala. Se localiza a 90° 36' 23" de longitud oeste y 14° 37' 59" de latitud norte, con un área total de 132 km² y temperatura a 27 grados centígrados. Colinda al norte con el municipio de San Pedro Sacatepéquez (Guatemala), al sur con el municipio de Villa Nueva (Guatemala), al este con los municipios de San Lucas Sacatepéquez y Santiago Sacatepéquez (Sacatepéquez), y al oeste con los municipios de Chinautla y Guatemala (Guatemala).

Demografía del municipio

Conocer de cómo se compone y se caracteriza una población humana, asentada en un territorio determinado es tarea de la demografía, ello con precisión de un momento de su evolución como población en crecimiento.

El territorio del municipio de Mixco, según Garzaro (2016):

Se localiza a 90° 36' 23" de longitud oeste y 14° 37' 59" de latitud norte, con un área total de 132 km² y temperatura a 27 grados centígrados como promedio durante el año. Colinda al norte con el municipio de San Pedro Sacatepéquez (Guatemala), al sur con el municipio de Villa Nueva (Guatemala), al este con los municipios de San Lucas Sacatepéquez y Santiago Sacatepéquez (Sacatepéquez), y al oeste con los municipios de Chinautla y Guatemala (Guatemala). (párr. 2)

Es destacable el hecho la cercanía de Mixco con la ciudad capital, con una distancia de diecisiete kilómetros contados a partir del kilómetro 0, que se encuentra justo bajo el palacio nacional que es la casa del gobierno central. Además de alta población, que conforme a los datos del Instituto Nacional de Estadística (2020) la población proyectada para el año 2022 es de 517,505 habitantes, que representa una densidad poblacional según estos datos proyectados de 3,920 habitantes por kilómetro cuadrado, estimación actual que resulta de dividir el total de la población entre el área total del territorio del municipio. En los datos del Censo de 2018 realizada por el Instituto Nacional de Estadística (2018), que es la fuente de los datos oficiales sobre la población, se tiene que las mujeres constituyen un 53% en Mixco, la población urbana es del 99 %, la población ladina es del 89% mayas el 9% y extranjeros el 1%; la PEA del 61% y del cual el 97% se encuentra ocupada.

Mixco se caracteriza por concentrar casi la totalidad de su población con una mayoría de mujeres, y con asentamiento preferencial en áreas urbanas o que se fueron urbanizando con el transcurso del tiempo. Con la caracterización demográfica de Mixco se puede analizar que es una población esencialmente urbana, esto a pesar de que existen muchos caseríos y aldeas que la componen pero que han alcanzado niveles de urbanidad y el crecimiento poblacional ha forzado a que se supriman algunas fronteras entre lo urbano y rural. Así mismo se puede deducir que es una población muy densa por lo que también puede implicar en algunas partes hacinamientos y la demanda concentrada de servicios públicos como el agua potable, electricidad y acceso a la telefonía y redes digitales, y principalmente, para la presente investigación el requerimiento de medios de transporte colectivos.

Aspectos socioculturales

En Mixco sobresale una cultura resultante del mestizaje histórico y la coexistencia de pueblos de ascendencia maya y ladina. Por lo que un su territorio confluyente diferentes visiones del mundo y sistema de valores que no necesariamente se contraponen, sino que se dan en relación de aceptación y de permeabilidad cultural. En otras palabras, se tienen expresiones de interculturalidad en el sentido amplio del concepto y en términos de religiosidad se ha expresado en un sincretismo religioso. Por ello, el sistema de cofradías sigue siendo una manifestación de la

religiosidad católica como práctica mayoritariamente de indígenas que combinan lo ancestral con la religión traída por los españoles a estas tierras. Este sincretismo religioso es una característica cultural en la población mixqueña.

Por lo que en lo que respecta a las tradiciones culturales del municipio mixqueño sobresalen el sistema de cofradías que se conjugan alrededor de dos grandes festividades al año en enero a la Virgen de Morenos y en agosto a Santo Domingo de Guzmán. Así mismo se puede hacer referencia que:

A la imagen de Jesús Nazareno, le fue conferido el título de “protector perpetuo de Mixco en el año 2009, su culto y veneración en el área se remonta a mediados del siglo XVII, cuando le fue encomendada a la recién creada Hermandad de Jesús Nazareno. (Fundación Konrad Adenauer, 2001)

Por otra parte, la coexistencia actual de los pueblos kaqchikel, pocoman, quiché, achí, mam, ixil, chalchiteka y q’eqchi’ y ladinos, en el municipio de Mixco, configuran una sociedad multilingüe, aunque el derecho de hablar el propio idioma no ha sido impedimento o limitación para la comunicación en el idioma español, especialmente de forma oral. Ello representa un marco de experiencias lingüísticas en la comunicación en la población, especialmente en el ámbito del comercio informal como en los mercados que funcionan en el municipio. Ello también ha sido un espacio de manifestaciones de posibles momentos de discriminación en las relaciones interpersonales, cuando las expresiones de los ladinos dan trato

de inferioridad a los indígenas, especialmente a las mujeres que le etiquetan con un nombre común negando su propia identidad personal y colocando a todas en un mismo nivel.

Aspectos socioeconómicos

Los aspectos socioeconómicos de una población se entienden como aquel conjunto de situaciones que la perfilan como sociedad en función de aspectos económicos o que representan un nivel en un momento determinado. Ello tiene relación directa con el estatus de las personas según sus ingresos, su trabajo, vivienda y su educación, como principales indicadores, no solo en sí, sino que sumados pueden reflejar un grado de desarrollo humano y en referencia a la distribución general de la riqueza en el país que pueden aportar la idea de cuán es igualitaria la sociedad o inequitativa en el acceso de los bienes sociales y culturales. Por ello se puede tener un concepto de pobreza en sentido negativo y en positivo, cambiando la perspectiva de su valoración en los llamados indicadores de desarrollo humano, porque por una parte están los criterios sobre el ingreso per cápita y por la otra los indicadores que potencializan económicamente a la sociedad.

La vivienda que es una preocupación generalizada en el país, en Mixco a pesar del hacinamiento por la densidad demográfica se tiene que según el Instituto Nacional de Estadística (2018) un 86% habita en una vivienda

formal, 7% en apartamentos, 5% en cuartos de vecindad. De estas viviendas el 71% están contruidos con block, concreto y ladrillo, o una combinación, es muy escaso la existencia todavía de casas de adobe, en relación al piso predomina el cerámico, de granito y tora de cemento. Las características de las viviendas tienen explicación por la tragedia del terremoto de 1976, donde las tradicionales viviendas de adobe sufrieron total destrucción con las consecuentes pérdidas materiales y de vidas humanas. Las condiciones generales y actuales de habitabilidad reflejan un nivel de vida aceptable de la población mixqueña, si bien existe pobreza no puede calificarse como entre los municipios afectados por la extrema pobreza.

El gobierno municipal

La forma de gobierno municipal fue evolucionando desde la época colonial hasta la actualidad. En principio fueron los conquistadores los que trajeron la figura y nombre de alcalde a Guatemala. En la época colonial la mayoría de municipios solamente tuvieron intendencias, eso quiere decir que dependían de una alcaldía mayor. Según la Muni Mixco (2020):

La Municipalidad de Mixco en ese entonces dependió de la alcaldía mayor de Sacatepéquez. Con el Gobierno del General Justo Rufino Barrios y del Licenciado Miguel García Granados, todas las Municipalidades de Guatemala ganaron la autonomía en la firma del acta de Patzicía de 1,877. Sin embargo, a 1,915 aún mantenían la costumbre de tener dos alcaldes: uno ladino y uno indígena, a este último lo llamaban “Alcaldito”, se debe recalcar que los Alcalditos de aquel entonces, tenían más poder que los alcaldes ladinos. (p. 3)

Esto confirma que se había logrado independencia, pero las viejas costumbres imperaban. La mayoría de los alcaldes ladinos, eran personajes de la “Calle Real”, que voluntariamente aceptaban el cargo por un período no mayor de un año, sin sueldo al igual que el alcalde de indígenas, que era electo por el pueblo en la cofradía de Santo Domingo”, al cual le llamaban Alcaldito, ahora se le llama Primer Mayordomo de Santo Domingo. A los regidores se les llamaba también Chitar y a los demás mayordomos se les llamaba Mortomá. Para los indígenas había una fusión entre la autoridad religiosa y la autoridad administrativa del municipio, los mortomá ejercen autoridad moral actualmente sobre alguna parte de la población, sin efectos civiles ni administrativos por no estar comprendidos entre las autoridades en el ordenamiento jurídico, son más regidos por la costumbre y las tradiciones.

Actualmente, conforme al ordenamiento jurídico, el gobierno municipal se le considera como un poder delimitado a la circunscripción territorial del municipio con reconocimiento constitucional de su autonomía. La autoridad máxima es el concejo municipal y que la preside el alcalde municipal, y que toman decisiones de forma colegiada con los concejales que lo integran. El concejo cumple la función de decisión y la alcaldía municipal cumple funciones ejecutivas. Así mismo, como parte de las autoridades municipales están los síndicos municipales que esencialmente representan a la municipalidad en asuntos específicos y de giro normal de administración municipal, pero no tienen voto en las decisiones del

concejo. El secretario municipal participa con voz, pero sin voto en las reuniones del concejo, se encarga de faccionar las actas y da fe administrativa de las resoluciones del alcalde municipal.

En un espacio más reducido la autoridad municipal es representada por las alcaldías auxiliares o alcaldes comunitarios, que ejercen sus funciones en aldeas, cantones, caseríos, barrios, colonias o zonas establecidas por la administración municipal. Por ello, para el municipio de Mixco es importante tener presente la división administrativa del municipio contempla que existen 11 aldeas y 25 colonias principales. Las aldeas son: El Campanero, Cotiío, El Aguacate, Lo de Bran, Lo de Coy, Lo de fuentes, La Brigada, La Comunidad, Naranjito, San Ignacio y Sacoj. Esta información es necesaria su consideración en el análisis del servicio de transporte público en el municipio que se requieren, dado la población y el crecimiento poblacional de estas áreas.

Servicio de mototaxis

Abordar este tema se relaciona con un medio de transporte de personas muy popular actualmente; sin embargo, representa una forma de como la persona resuelve su necesidad de movilización, que no es de ahora sino desde el inicio de la civilización humana. Con la invención de los medios de transporte de personas y de carga, representó una facilitación para trasladarse de un punto para otro, por lo que la idea original del vocablo

vehículo se asocia esa idea de medio de transporte, independientemente de la forma o tipo que sea, cumple esa utilidad y función económica y social. El servicio de mototaxis cumple con esa descripción de vehículo y es parte de la historia de muchas poblaciones en el mundo, especialmente en conglomerados donde se carece de la satisfacción estatal para movilizar a grandes masas y los ingresos económicos son precarios. Estos aspectos que se abordarán en este subtítulo.

Conceptos aplicables como transporte de pasajeros

En los procesos históricos en la construcción de la civilización humana la movilización del ser humano fue un factor clave. En los tiempos más remotos en la etapa primitiva, al comienzo mismo de la humanidad, la nota distintiva fue el nomadismo, es decir, el constante desplazamiento del grupo humano de un lugar a otro, en búsqueda de alimentos mediante la recolección y la caza, o atendiendo a los cambios de estación del año especialmente para protegerse de frío o calores extremos. A esta etapa primitiva le sucedió el sedentarismo, que supuso el asentamiento poblacional en un territorio fijo, con condiciones aptas para la vida humana, ello como consecuencia del desarrollo de la agricultura, además de la pesca y la caza. La movilización de personas fue ya más selectiva en atención a otras necesidades de intercambio económico o social.

Como se ha anotado anteriormente, la movilización de las personas es una constante en la historia de la humanidad y es una de sus características que permitieron su desarrollo en cualquier parte del mundo. Ello en atención a su voluntad de trasladarse de un punto espacial a otro, para que cumpliera con sus actividades cotidianas como las que se relacionan con finalidades económica, comerciales, de trabajo, familiares y de relacionamiento social. En los antecedentes del transporte de pasajeros Islas y Lelis (2007), reseñan una etapa primitiva indicando que “en esta época el ser humano hace utilización de sí mismo como modo de transporte, sin más vías que las que le proporciona la naturaleza y sin más ayuda que sus piernas, brazos e imaginación” (p. 13).

Los objetivos entonces de esa movilidad primitiva tuvieron como única finalidad el moverse y transportar todo aquello considerado necesario para la sobrevivencia, sin la disponibilidad de un medio de transporte, más que sus propias fuerzas físicas o con el auxilio de instrumentos fabricados artesanalmente para la carga. Esta forma antigua de transportarse trajo consigo algunos problemas de orden práctico que también fueron resueltos mediante el ingenio humano, como la protección ante el desgaste físico o posibles lesiones al caminar, dando lugar al diseño de calzado; otras veces ante la agresividad climática en la intemperie idearse formas de sombras al moverse o ropa adecuada.

Así mismo ante la vegetación inexplorada y naturaleza no explotada por el hombre el tránsito era complicado por la irregularidad de los terrenos y la necesidad de hacer expedito el paso se construyeron veredas que después con el tiempo se convirtieron en caminos. Por otra parte, las necesidades de abastecimiento de alimentos, agua y lugares para el descanso, en lugares determinados por la capacidad física de caminar en una jornada de viaje, fue originando asentamientos humanos a ciertas distancias para atender a los viajeros, éstos fueron los inicios de lo que más adelante se convertirían en las villas y ciudades. Algunos típicamente de pasos de forma concéntricas y otros como destinos finales que derivarían en las enormes ciudades.

Las primeras dificultades de la transportación de personas se fueron resolviendo, sin embargo, aumentó paulatinamente la movilidad humana y productos, por lo que se incorporaron la fuerza de bestias de carga, que fueron criados y domesticados para tal finalidad, haciendo más fácil el transporte de carga por largos caminos. También fue surgiendo el desplazamiento sobre ríos y lagos, mediante las primeras embarcaciones simples como las balsas. El crecimiento demográfico en los poblados y ciudades obligó al recorrido de distancias que implicaban tiempo y esfuerzo humano, ello implicó la búsqueda de soluciones para la seguridad, mayor efectividad y la disminución de la duración en la transportación de las personas y cargas, situación que se aliviaría bastante con el invento de la rueda, en la prehistoria. Esta invención junto al

descubrimiento y dominio del fuego fueron grandes saltos en la civilización.

Este invento de la rueda supuso el punto de partida de las formas actuales y modernas de transporte terrestre. Este proceso evolutivo lo explica Ruano (2016) exponiendo que “la rueda permitió la evolución de los medios de transporte terrestre y la llegada del hombre a lugares tan lejanos en cada vez menos tiempo. Los carros y diligencias tirados por caballos propiciaron el intercambio de todo tipo de materiales” (párr. 5). Así fueron surgiendo las rutas comerciales, sin que se obvie el transporte de personas. Con el tiempo fueron apareciendo otros medios de transporte terrestre como la bicicleta, que fue el origen de la motocicleta y esta, a su vez, y posteriormente los vehículos con motores para desplazarse sobre las carreteras. La idea siempre fue facilitar la movilización humana con la mayor comodidad posible, con la pretensión de reducir los tiempos de los viajes y con el menor esfuerzo humano posible.

Con la rueda pudo buscarse otras formas de transporte más rápido y de mayor comodidad sin depender exclusivamente de animales. La industria de la guerra a través de la historia promovió formas de transporte mecanizados, ideando vehículos y la construcción de caminos hasta en los lugares más inhóspitos. En las actividades productivas, no solamente en lo bélico, se inventó el motor que mejoró la fuerza de tracción, primero con vapor, después con el descubrimiento de los combustibles fósiles, es

decir, del petróleo de donde se derivan la gasolina y el diésel. Con la primera y segunda guerra mundial, además de destrucción y tragedia humana con su valoración negativa de lo que representó, tuvo como legado positivo varias formas de transporte como el tren, camiones de transporte pesado, autobuses para desplazar a gran número de personas a la vez.

El origen en el transporte terrestre de personas se puede explicar desde las necesidades humanas y económicas, pero también a la gradual expansión de las formas de producción y división del trabajo. Ello porque mientras algunas personas se dedicaron a su propias actividades laborales y comerciales debían moverse de un punto a otro, hubieron otras que empezaron a prestar el servicio de transportarlos a cambio de un pago; con el aumento demográfico y consecuentemente la demanda de pasajeros también se fue aumentando el tráfico, por lo que debió surgir un ordenamiento por las autoridades, estableciendo las autorizaciones, la exigencia de condiciones de prestación en el servicio y las calidades que debían reunir los operadores de vehículos dedicados al transporte de personas por carretera, conocidos como conductores o pilotos.

En el plano normativo o desde el punto de vista jurídico se tuvo que buscar formas de regularizar estas actividades de transportación de personas. Debió surgir la función reguladora del Estado sobre el transporte de personas y de carga, en protección de las personas y sus

bienes porque se utilizan vías públicas y representan medios estratégicos en el desarrollo económico de los países, situaciones de emergencia y eventualmente conflictos bélicos, es decir, es parte del interés estatal. Actualmente tiene un carácter de servicio público, por lo que aun siendo de prestación privada, el transporte de pasajeros debe ser autorizado y contar con la licencia de operación emitida por la entidad pública competente, si bien, participan particulares en la prestación del servicio no cambia su característica.

Esta preocupación estatal por la prestación de servicios de transporte de personas es congruente con la posición teórica del derecho de que la ley, no es una ley en sí ni por sí misma, sino que se impregna de la realidad social y representa la respuesta a la necesidad rectora del derecho ante las actividades humanas. Los antecedentes expuestos dan cuenta de las razones materiales e históricas de las regulaciones sobre el transporte de personas y de carga, la función de vigilancia del Estado a través de instituciones públicas u órganos administrativos que la ley confía esta obligación. Por lo que se advierte que el Derecho no solo no puede deslindarse de la realidad, sino que está llamado a responder conforme a ésta.

Un primer concepto para desarrollar es lo relacionado con lo que se entiende por vehículo, ello porque es inseparable con el de conductor o piloto, además se relacionado con el de transporte de pasajeros que se

realiza por medio de cualquier vehículo destinado para ese propósito. Oportuno es recordar que el concepto de vehículo, en su concepción más genérica se define, de conformidad con la Real Academia Española (2017) como “El medio de transporte de personas o cosas”. Tal como lo define el diccionario citado, vehículo se asocia como un medio que cumple con la finalidad relacionada a la transportación de personas o de carga, que se deduce al señalarla como cosas de forma general.

En la actualidad el concepto de vehículo hace referencia a un conjunto de diversidad de automotores, entre los que se encuentran los de uso particular. Desde el punto de vista legal, vehículo es definida por la Ley de Tránsito (1996) 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 y para el efecto deben reunir los requisitos siguientes:

- a. Contar con tarjeta y placa de circulación, vigentes; o permiso vigente extendido por autoridad competente;
- b. Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes, de acuerdo con los reglamentos;
- c. Estar provisto de los dispositivos necesarios para no producir 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. (artículo 18).

Ahora bien, directamente con la definición de transporte se puede señalar que el término transportar proviene del latín “*trans*” (al otro lado) y “*portare*” (llevar), por lo que en sentido literal es el traslado de personas o bienes de un lugar a otro. De ello resulta que es el medio adecuado para trasladar de un lugar a otro, cosas o personas, sea individual o colectivo, terrestre, aéreo o acuático, privado o público. Cabanellas (1993) lo define como “Traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares” (p.389); conforme a la definición del autor anteriormente citado se puede observar que el transporte se relaciona directamente con pasajeros y carga, y que necesariamente por medio de un vehículo con la adecuación para el cumplimiento de esta actividad definida.

Los vehículos se clasifican por su uso en: a) Particulares. b) Mercantiles y comerciales. c) Oficiales. d) Cuerpo Diplomático, Organismos, Misiones y Funcionarios Internacionales. e) De emergencia; y, f) De aprendizaje. (Reglamento de la Ley de Tránsito, 1998, artículo 8). El vehículo particular es destinado para satisfacer la necesidad de movilización de personas, generalmente del propietario, familia o personas autorizadas, sin fines de lucro; lo común son camionetillas, automóviles o pick up, con cuatro ruedas, con limitada capacidad de pasajeros. Los que se clasifican como mercantiles o comerciales son los que se destinan al transporte de pasajeros y de carga por carretera.

El transporte atendiendo a su finalidad puede ser público, urbano y extraurbano. Se entiende por transporte público como aquel medio de transporte destinado para el servicio público, el cual además por ser colectivo es pagado, tal es el caso de del servicio urbano de camionetas para la ciudad de Guatemala, o bien el servicio de transportes extraurbanos. Es público porque puede ser utilizado por cuantas personas lo necesiten y porque el Estado por medio de sus instituciones regulan tales servicios, autorizando horarios de salidas, tarifas de pasaje, impuestos especiales y concede autorización de las rutas y además hay vigilancia del Estado para el cumplimiento de la obligación contraída, cualquier incumplimiento de la concesión puede dar motivo para imposición de una sanción administrativo o su cancelación.

El transporte urbano es aquel transporte destinado a satisfacer las necesidades públicas de una ciudad o las cabeceras municipales, llevando pasajeros de un punto a otro dentro del perímetro de la ciudad, villa o municipio; además debe cubrir determinado itinerario, jornada y horario, cedida a base de una concesión y por un cobro preestablecido. Así mismo las Municipalidades autorizan este tipo de transporte por medio de concesiones. El transporte Extraurbano es el que moviliza pasaje y carga de una ciudad a otra, enlazando pueblos, aldeas, caseríos, parajes o cantones; según entiende por servicio de transporte extraurbano de pasajeros el que se efectúa de una cabecera municipal a otra; de una cabecera municipal a cualquier lugar de otro municipio o viceversa; de

un lugar de un municipio a cualquier lugar de otro municipio; de una cabecera municipal o de algún lugar municipal a cualquier punto situado fuera del territorio nacional y viceversa.

El transporte como actividad que facilita el desplazamiento de personas o cosas de un lugar a otro da origen al contrato de transporte, el que también se encuentra normado por leyes y reglamentos de carácter administrativo que tienden a garantizar los requisitos que deben concurrir en la prestación del servicio. Por estas razones, el transporte, como actividad mercantil, no funciona sin control o atendiendo únicamente a la voluntad de los comerciantes; se sujeta a leyes y reglamento dictados por el Estado, lo cual incide en el campo contractual. En esta categoría se ubican todos aquellos otros vehículos que se destinan al transporte de pasajeros como son los taxis que operan autorizados por las municipalidades y que les son extendidas tarjetas de operación mediante el pago de una tasa determinada por la autoridad edil, así mismo se capacitan y se registran a los pilotos para que se les extiendan un documento llamado tarjetón.

El otro concepto cuya definición es necesaria por su centralidad en el tema que se analiza es el de conductor, que puede tener como sinónimo piloto o de forma coloquial el chofer. Ello parte de la consideración que el vehículo necesariamente debe ser conducido por un elemento humano, indispensable y asociado al concepto de prestación del servicio de

transporte de pasajeros, sean éstos urbanos, extraurbanos o de taxis. En este sentido se tiene que conductor es “Toda persona que conduce un vehículo por la vía pública” (Reglamento de la Ley de Tránsito, 1998, artículo 7, numeral 6). El conductor del vehículo, como primer y principal requisito debe poseer licencia de conducción, conforme a la clasificación del vehículo. Esta licencia debe haber sido obtenido cumpliendo los requisitos establecidos y estar vigente.

Conforme la Ley de Tránsito (1996) se establecen los requisitos para la conducción, de la siguiente forma:

Para conducir un vehículo por la vía pública, es necesario que el conductor reúna los requisitos siguientes:

- a. Estar habilitado mediante licencia de conducir, extendida por la autoridad correspondiente;
- b. Encontrarse en el pleno goce de sus capacidades civiles, mentales y volitivas;
- c. Conducir el vehículo en la vía pública por el lugar, en la oportunidad, modo, forma y dentro de las velocidades establecidas conforme esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables. (artículo 15).

La conducción se puede realizar de forma privada o particular, es decir, auto transportarse una sola persona en un vehículo propio o ajeno, que puede incluso llevar ocupantes en el vehículo pero que no implique que está prestando un servicio remunerado de transporte de pasajeros, sino que se circunscriben como acompañantes del conductor. Ello no implica que no tenga responsabilidad derivado de hechos de tránsitos y respecto de los ocupantes y otros terceros en la vía pública, ello es parte de las

consecuencias que debe asumir el conductor. Se puede afirmar que el conductor es un sujeto con responsabilidades legales al momento maniobrar un vehículo para su traslado de un punto a otro. Lo que distingue la auto transportación de un servicio de transporte de personas es que el usuario paga por ello, y el que conduce percibe una remuneración, es decir, es una relación onerosa.

El tercer concepto se relaciona con el este tema es el de pasajero. Como tal se entiende que es la persona que utiliza el medio de transporte destinado al servicio público de transportación de personas y que por el cual paga un precio fijado por la ley o por las condiciones de mercado, mediante la libertad de pactar el valor del servicio con el prestador del servicio. Cuando la forma de cálculo del valor del pasaje se realiza conforme a una tarifa regulado por el Estado o algunas de las instituciones públicas, se está ante una modalidad de pago determinado por una norma jurídica, que puede ser ordinaria o reglamentaria; en este caso, se establece como derecho de todo pasajero a exigir que le cobren la tarifa autorizada.

Ahora bien, si el pago por el servicio de transporte es de libre fijación es en consideración a la calidad del transporte, comodidad, y distancia a recorrer, y otras condiciones del flujo vehicular del mismo tipo en el lugar, como pueden ser los taxistas y los ubers; que hasta ahora las autoridad municipal no ha podido establecer tarifas uniformes por el tipo

de servicio, sino que se limita a establecer criterios y procedimientos para autorizar los taxis rotativos y estacionarios aunque siguen excluidos de este control a los ubers, por operar libremente desde la redes y aplicaciones informáticas de internet. Por lo que un concepto de defensa del usuario frente a los posibles cobros excesivos por estos medios específicos que se señalan, resulta inaplicable por autoridad alguna, por connotarse de libre contratación basado en la oferta y la demanda del mercado.

Si bien los taxis son objeto de regulación no están sujetos a tarifas predeterminadas por ninguna autoridad, por lo que los pasajeros pueden aceptarlo o no, pueden decidir no contratar ese servicio por no convenirle el precio que le piden, igualmente sobre la calidad de servicios que ofrecen, por lo que general deben ser vehículos con puertas para el lado de copiloto y para los pasajeros que van los asientos de atrás. Los ubers es un asunto polémico en el país porque no están bajo el control de ninguna autoridad sino de un sistema aplicación informática, pero es un servicio de libre contratación por el usuario; este negocio de los ubers se rige por reglas del mercado y la libre empresa, si bien se encuentra registrado mercantilmente para efectos tributarios no están bajo la regulación municipal ni de ninguna autoridad estatal como los taxistas rotativos o estacionarios. No utilizan rotulación ni numeración de registro.

Por lo expuesto se puede advertir que un concepto necesario de abordar con relación al servicio de los mototaxis, conocidos popularmente como *tuc tuc*, es su modalidad de libre contratación, porque en muchos lugares que no han sido reglamentados siguen ofreciendo sus servicios de esta forma y autorregulándose, para evitar la competencia desleal entre los mismos prestadores y entre la aceptación o no de los precios por parte de los usuarios, pero la demanda del servicio termina imponiendo el criterio de cobro. Este aspecto es de vital importancia para inferir la necesidad de su regulación municipal como medio de transporte de pasajeros en áreas urbanas y rurales del país. Esto a la luz de los derechos de los usuarios, que le son común un concepto de sujeto bajo la protección del Estado de sus derechos, principalmente la vida, la integridad física, la seguridad y su libre locomoción, además de prevenir los posibles abusos en el cobro del pasaje.

Antecedentes del servicio de mototaxis

Los mototaxis son de reciente aparición en la cotidianidad de los pueblos y en el imaginario social, ante de ello lo común al referirse al transporte de personas es lo relacionado directamente a los buses urbanos y extraurbanos, o los servicios de taxis. Sin embargo, los mototaxis de tres ruedas son relativamente recientes en el país, pero no en su país de origen que es la India. A este respecto, Mubarak (2021) hace la siguiente referencia:

Una de las fuertes conexiones entre la India y Guatemala... en el país fueron los mototaxis indios conocidos como *tuc tucs*. En la India, los *tuc tucs* han sido clave para mejorar la movilidad y la conectividad, especialmente, en ciudades pequeñas y aldeas. Estos mototaxis son muy asequibles y empleados en todos los estratos sociales. (párr. 1)

Los *tuc tucs* están en Guatemala desde el año 2001. Para entender la historia de los *tuc tucs* en Guatemala, de varias fuentes de información compiladas, incluidos los distribuidores de la marca Bajaj, en efecto, los denominados *tuc tucs* Bajaj llegaron en 2001, cuando tres unidades se vendieron a través de planes promocionales. El Gobierno de la India donó 150 *tuc tucs* a Centroamérica en 2005 y 38 de estos llegaron a Guatemala. Esta donación hizo que los mototaxis fueran más populares en la región. Con el paso del tiempo, los *tuc tucs* se convirtieron en la opción para el último tramo de viaje para quienes usan transporte público. Según Murabak (2021) “de acuerdo con datos proporcionados por una agencia de *tuc tucs*, cerca de 7.5 millones de personas los utilizan diariamente en Guatemala, El Salvador y Honduras” (párr. 4). De esta fecha para acá se presencia en el territorio nacional no solo fue reversible sino en constante aumento.

Características del vehículo de tres ruedas como mototaxis

Existen varias modalidades de cómo se transportan las personas en las ciudades, colonias, barrios y aldeas circunvecinas, en distancias cortas han venido proliferando el servicio de mototaxis. Este servicio según el Reglamento para la prestación del servicio de mototaxis en el Municipio

De Guatemala, Acuerdo COM-15-2014, Municipalidad de Guatemala (2014), se define de la siguiente forma:

Mototaxi: Vehículo de tres ruedas con techo y con capacidad de hasta cuatro plazas incluyendo la del piloto, que estando de conformidad con las especificaciones establecidas de fábrica y lo autorizado en la tarjeta de circulación, será utilizado para distancias cortas en las vías y áreas autorizadas y designadas por EMETRA. (artículo 2)

Sobre este tipo de transporte merecen hacerse las consideraciones sobre sus características propias y en el contexto en que operan. Es un vehículo versátil porque sirve tanto para transportar personas con fines de movilidad laboral o de paseo. Es común encontrar en zonas y barrios de las ciudades el servicio de los mototaxis, incluso en plan turístico ofreciendo recorrer ciudades como la Antigua Guatemala, Panajachel, La Isla de Flores Petén, Esquipulas, por citar algunos lugares de importancia para el turista extranjero o nacional. Para el local puede ser parte ya de día a día, pero para el proveniente de otros países puede tener la sensación de experimentar por primera vez subirse a este pequeño vehículo que ocupa normalmente tres personas más el conductor, pero algunos los ha acondicionado para cuatro o hasta cinco personas.

Los mototaxis por sus dimensiones resultan idóneos y excelentes para conducirse por calles estrechas o carriles reducidos, sin mayor dificultad. En la actualidad los *tuc tuc* resultan ser parte integral del tejido social y económico de países como Guatemala, muchas personas se autoemplean al ofrecer estos servicios de transporte y constituyen formas de economías

familiares de subsistencia, aunque existen de hecho quienes han encontrado en estos un medio de lucro legítimo, como cualquier otro negocio altamente rentable sin que se tenga por parte del Estado intervención para determinar los efectos tributarios. Aspectos también que debería analizarse dentro de una reglamentación porque de ser una forma una economía informal, existen en algunos lugares monopolios de los tuc tuc, cuyas ganancias rebasan estas consideraciones de informalidad o de subsistencia.

Por otra parte, los mototaxis ya se volvieron parte de la cultura popular, puesto que en muchos lugares los pintan o decoran con ciertas peculiaridades que se vuelven parte de la cultura emergente de muchos pueblos, especialmente turísticos. En este mismo sentido, la artesanía ha contribuido a incorporado en el imaginario colectivo a los mototaxis por las réplicas en diversidad de materiales, sobresaliendo la utilización de la madera. También la juguetería ha hecho su aporte a que se difunda la idea de lo que es un tuc tuc. Con todo ello, los tuc tucs ofrecen estos aportes económicos, sociales y culturales, no obstante, la centralidad del análisis es su carácter de un servicio de transporte de personas en áreas urbanas o rurales, que como tales deben estar sujetos a controles administrativos y legales, en favor del usuario.

Un aspecto que caracteriza este medio de transporte es su relativo bajo costo, tanto para el prestador como para el usuario. Por ser un vehículo parecido a la motocicleta, solo que con tres ruedas y adaptado para cuatro personas, incluyendo al conductor, su motor pequeño tiene como resultado el bajo consumo de combustible y un bajo costo de mantenimiento y servicio, si se compara con un microbús o autobús urbano. Según esta apreciación con relación al vehículo, los precios o sus tarifas para el usuario deberían guardar una proporcionalidad, aspectos que no se tienen en cuenta en muchos lugares porque se rigen por la libre contratación, en ausencia de la regulación municipal y de establecimientos de tarifas razonables.

Como vehículo también ha venido evolucionando, porque ya no tanto se cuestiona si deben o no ser reconocidos por el ordenamiento jurídico nacional, es que ya están acreditados y considerados como necesarios, por lo que queda es su regulación y en consecuencia de obligado cumplimiento, que de hacerse debe imponerse las consecuencias jurídicas que deriven. En este mundo actual caracterizado por los avances tecnológicos y de compromisos reiterados con la conservación sustentable del medio ambiente; por lo bajo estas consideraciones en el país ya se están modificando los mototaxis a otras formas de funcionamiento, sustituyendo los combustibles derivados del petróleo. En efecto, Pedraz (2023) relata que:

Los tuc tucs eléctricos llegaron a San Juan Comalapa, Chimaltenango en 2022. El proyecto es parte del desarrollo sostenible en Guatemala, y es un paso más hacia la electro movilidad y movilidad sustentable en el país. El diseño y producción de los vehículos fue financiado por la Unión Europea, junto con la asistencia técnica de GIZ y la colaboración de la Dirección de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales de Guatemala y la Municipalidad de San Juan Comalapa. A la iniciativa se le dio el nombre de Proyecto Piloto de Tuc Tuc Eléctricos y Ecológicos (PPTTEE). (párr. 1-2)

Situación de irregularidad en la prestación de servicio de mototaxis

El Estado tiene la obligación constitucional de garantizar la vida e integridad de las personas en todos los ámbitos de su vida, y de forma especial o privilegiada en situaciones donde sí puede haber riesgos que razonablemente puedan prevenirse. Como se expuso anteriormente, en la prestación de servicio de transporte de pasajeros intervienen tres elementos, que son el vehículo, el conductor y el pasajero; ambos factible de ser regulados y protegidos por la ley. Así mismo, como se advierte en referencia al servicio de mototaxis ya no está en discusión su necesidad sino la imperatividad de que se controlen su funcionamiento por órganos administrativos, porque es un servicio hasta ahora como de prestación privada, de libre disposición de quien quiera, donde no se ha reglamento, sin control de los conductores, si cumplen o no con las condiciones de conocimientos, experiencia y responsabilidad en el transporte de pasajeros.

Con relación al vehículo se ha observado que muchos los ha sobrecargado que es un aspecto de seguridad que merece la atención para su estudio y regulación dentro de un reglamento. Así mismo, a muchas unidades los han trabajado tanto que ya están con desperfectos, contaminando el aire y provocando ruidos que alteran el ambiente de los lugares donde circulan, estas irregularidades son susceptibles de resolverse ante la exigencia de las condiciones óptimas que deben tener como medio de transporte bajo la regulación y el control municipal. En general en el país, el servicio de transporte de pasajeros acusa estas deficiencias y existen intentos por mejorarlos, el hecho que no se logre legitima la pretensión de insistir en ello, porque están en medio las personas, sus vidas, su integridad física y sus bienes, que jurídicamente por connotar derechos reconocidos en la constitución deben ser garantizados por el Estado.

Con relación a los pilotos no existen un control de quienes son ni de sus calidades para ser conductores de un transporte de pasajeros, en la mayoría son jóvenes, incluso no es raro encontrarse con un menor de edad; por lo que en muchos lugares a veces prima el temor de los usuarios y la afectación en su tranquilidad emotiva por la conducción temeraria de algunos pilotos. No se exponen a la vista documentos de autorización de la unidad ni del piloto del tuc tuc, como sí se les exige a los taxistas que deben pasar evaluaciones para que les sean extendidas las autorizaciones para trabajar como taxistas y tenerse a la vista de los usuarios. En este contexto al no regularse se está omitiendo por parte de las

municipalidades este control de quienes son los conductores de los mototaxis, y desde una perspectiva jurídica, se está dejando de garantizar los derechos de los usuarios en un servicio que debe ser objeto de regulación municipal.

Aspectos de regulación por parte de la Municipalidad de Mixco en la reglamentación del servicio de mototaxis

Puede afirmarse que los enunciados normativos, es decir, la norma jurídica es la formulación o expresión de una voluntad que impone una conducta y supuestos de hecho que deben acontecer para generar sus consecuencias jurídicas previstas en la misma. Se puede advertir que esta enunciación normativa entraña una intencionalidad del poder legislativo del Estado, de imponer un deber ser sobre la base de axiomas u objetivos que se ajustan a sus deberes y la regulación de la sociedad en todos los ámbitos, que implican efectos jurídicos, sobre todo que establecen derechos y obligaciones. En esta dimensión jurídica se ubica el reglamento como una regulación que conforma parte del ordenamiento jurídico, con la salvedad que no se origina directamente del poder legislativo sino de órganos administrativos facultados desde su propia ley orgánica o por mandato de una ley específica que le confiere su reglamentación.

Definición y naturaleza jurídica del reglamento

Una de las primeras cuestiones a dirimir es el carácter o naturaleza jurídica del reglamento como resultado de la función administrativa y que tenga la fuerza coercitiva como cualquier otra ley en el país. Esto debe responder a la pregunta si el reglamento es una ley o no, atendiendo que su fuente originaria no es el organismo legislativo sino un órgano administrativo facultado para emitirlo. En el lenguaje jurídico en general, la noción de ley tiene una equiparación al derecho, en un sentido objetivo, es decir, como el conjunto de normas jurídicas que rigen a una sociedad determinada, por lo tanto, la ley es la fuente formal de este derecho. Ante este planteamiento Guastini (2001) sostiene el criterio siguiente:

Por un lado, la concepción según la cual por “derecho” debe entenderse un conjunto de normas, entendidas como prescripciones generales y abstractas, susceptibles de aplicaciones repetidas a una pluralidad indefinida de casos concretos. Desde este punto de vista, fuente del derecho es cada acto o documento que produce normas, independientemente de su régimen jurídico. (p. 114)

Esta primera acepción de derecho es la que se acoge en el sistema jurídico guatemalteco al existir la facultad de reglamentación en órganos administrativos, como funciones generales atinentes a su competencia material o funciones específicas delegadas desde una ley ordinaria, como voluntad del poder legislativo que desarrolle aspectos de aplicación e implementación de un cuerpo normativo determinado o una norma jurídica específica, por ser detalles técnicos o científicos o de ciertas especificidades cuyas dinámicas podrían ser cambiantes y ajustarse a

cambios en el tiempo. En esta aportación teórica de Guastini se encuentra fundado el hecho que un reglamento, al emanar de órganos administrativos facultados para ello constituye un carácter de ley subsidiaria y complementaria, desarrolladora de otras disposiciones de mayor jerarquía.

El tratadista Guastini (2001), respecto a la producción de la ley de carácter general, asegura que:

Por otro lado, la concepción según la cual por poder legislativo debe entenderse el poder de crear normas generales y abstractas. De manera que cada acto jurídico diverso de la ley (el acto administrativo, la decisión jurisdiccional), nunca puede tener contenido normativo general y abstracto (p. 114)

Esta acepción es correcta, en tanto su base de referencia es lo que en el medio jurídico guatemalteco se conoce como ley ordinaria, la cual solamente el Congreso de la República de Guatemala tiene facultad para emitirla, en cumplimiento de un mandato constitucional, que se le conoce como potestad legislativa, preceptuado en el artículo 171 de la carta magna. Ello corresponde a la exigencia de que sean normas para todos los habitantes a lo largo y ancho del territorio nacional, y por otra parte, sin establecer distinciones o privilegios que impliquen privilegios ilegítimos o no justificables. La ley por ser general se aplica a todos por igual, tanto los particulares como los funcionarios en el ejercicio de la función pública están sujetos a la ley y nadie puede estar por encima de la ley, y menos alegar su ignorancia, práctica, costumbre o uso en contrario.

Por otra parte, el ordenamiento jurídico guatemalteco heredero del sistema legal continental y permeado por esta corriente de organización normativa, se encuentra estructurado en un sistema de jerarquía normativa en cuya cúspide se encuentra la norma constitucional, consagrado bajo el principio de supremacía constitucional en calidad de dogma jurídico, sobre el cual se fundamenta y alinea todo el cuerpo normativo del país que son todas las leyes consideradas infra constitucionales, denominadas leyes ordinarias, reglamentarias e individualizadas. Cualquier texto legal que contradiga la norma constitucional puede ser susceptible de declararse su inconstitucionalidad y expulsarse del ordenamiento jurídico, ya sea que resulte de su aplicación general frente a la norma constitucional o de forma particular en un caso concreto que menoscabe o limite un derecho constitucional.

En esa secuencia, el reglamento tiene como principal objeto establecer procedimientos con la finalidad que se cumpla con las leyes o se aplique en la práctica las disposiciones de una ley ordinaria. La reglamentación es la emisión de reglamentos con el objeto de regular de forma administrativa, determinadas materias situadas dentro del ámbito de competencia de un órgano administrativo. La reglamentación se puede enunciar como la acción de desarrollo de los aspectos normativos de una ley ordinaria y a su vez, puede implicar la conducta activa de un sujeto a la aprobación y emisión de un cuerpo normativo en el ámbito de su

competencia, conforme a sus facultades legales. Un reglamento entonces se define así:

Los reglamentos son normas que desarrollan otras normativas de un rango jerárquico superior. Normalmente, las leyes necesitan un desarrollo de sus disposiciones y de este desarrollo se encarga el reglamento. El reglamento es una norma más dentro de todos los tipos de normas que existen en el campo jurídico. (Trujillo, 2021, párr. 2)

La consecuente reflexión es respecto a la jerarquía de las normas jurídicas. Como es sabido, la pirámide de Kelsen establece que las normas ordinarias tienen una jerarquía superior a las normas reglamentarias, puesto que un reglamento tiene por objeto desarrollar y precisar las normas contenidas en la ley ordinaria, pero nunca contradecir su aplicación. No obstante, en este carácter complementario del reglamento, algunas leyes supeditan su cumplimiento conforme las disposiciones de un reglamento y al no emitirse este, frustra la disposición contenida en una ley ordinaria jerárquicamente superior a un reglamento, o que, habiéndose emitido por la autoridad delegada en la Ley, evita su aplicación, quedando como letra muerta la ley ordinaria, en un mal menor en un limitar los alcances de un cuerpo normativo.

El estudio del reglamento como fuente del derecho muchas veces ha estado relegado a un lugar secundario, casi al término de una larga lista de fuentes positivas, frente al mayor cuidado y dedicación que se presta a los niveles superiores del ordenamiento jurídico. Sin embargo, y a pesar de aquello, la realidad nos demuestra que el descenso a este estrato

normativo es insoslayable, no solo porque marca la pauta habitual y cotidiana en la actuación de los órganos administrativos, sino también porque tiene una presencia cada vez más significativa en la esfera jurídica de los particulares, especialmente en aquellos sectores en donde existe un interés que trasciende al ámbito de los actores privados y compromete valores y bienes jurídicos colectivos. El reglamento es parte del ordenamiento jurídico que ocupa un lugar y una funcionalidad normativa.

La actividad reglamentaria, que en ciertos casos reconoce límites específicos, admite también límites generales, por lo general y, en primer lugar, los reglamentos deben respetar siempre la zona de reserva legal, absteniéndose de incursionar en materias o cuestiones que estén reservadas a la ley formal; y, además, ningún reglamento puede transgredir los principios constitucionales fundamentales y los principios generales del derecho que orientan y resumen todo el ordenamiento normativo vigente. La actividad reglamentaria es, por lo tanto, una actividad limitada y que debe de ser ejercida de manera razonable, por ello, no está supeditada a la libre discrecionalidad para todos los órganos administrativos, sino en razón de mandatos legales expesos.

En este sentido, García Máynez (2003) describe que:

las leyes ordinarias representan un acto de aplicación de preceptos constitucionales. De manera análoga, las reglamentarias están condicionadas por las ordinarias. Los reglamentos o normas reglamentarias tienen necesariamente que estar condicionadas a la ley, depende de la ley, desarrollar la ley y no pueden contradecirla. El reglamento da procedimiento (p. 9).

Como es de conocimiento generalizado los reglamentos deben ser por escrito, con la firma de la autoridad competente y rubricada por el secretario o el funcionario que haga las veces en esta posición, y para su vigencia, debe ser publicada en el Diario de Centro América, que es el Diario Oficial de Guatemala, conforme al artículo 180 de la Constitución Política de la República de Guatemala (1985).

Fundamentos jurídicos y constitucionales para la reglamentación del servicio de mototaxis por parte de las municipalidades

Se asume el concepto de Estado como la organización política de una sociedad que corresponde a una finalidad que es el bien común, y con determinados deberes jurídicos. En este sentido, el Estado tiene la obligación constitucional de garantizar el derecho a la vida, la integridad, la seguridad y la justicia de los habitantes, entre otros, como lo establece el artículo 2, de la Constitución Política de la República de Guatemala; sobre la base de esta disposición constitucional, el ente estatal debe implementar todas aquellas medidas legislativas, administrativas y políticas públicas para garantizar estos derechos constitucionales; este aspecto resulta sustancial para el análisis de cualquier norma jurídica, incluyendo las de carácter reglamentario. Estos instrumentos jurídicos, como cualquier otra normativa, pueden derogarse o modificarse, en función de los cambios o mejoras que se precisen.

El Estado es una institución social, política y jurídica, compuesta por elementos que le son indispensables para alcanzar sus fines y propósitos dentro del contexto de vida de la sociedad. Se puede señalar que las definiciones que se encuentran como producto del pensamiento de los distintos juristas, responden a métodos e interpretaciones diferentes de la Teoría del Estado. En este sentido, se encuentran tres posiciones:

“a) la deontológica, que propone una idea del Estado que se determina por los fines, las normas o los valores que debe realizar; b) la sociológica, que trata de tipificarlo dentro de las formas de sociedad; y c) la jurídica, la cual lo concibe como un sistema de derecho que posee calidad especial” (Prado, 2000, p. 23)

Dentro de la postura deontológica ubica al Estado como medio de los fines de la sociedad organizada se propone alcanzar, dentro del denominado bien común. En la postura sociológica, se encuentra la noción de que el Estado representa un poder que organiza a la sociedad sobre un determinado territorio, entre los se incluye todos los actos y hechos sociales en los que intervienen los habitantes. En cuanto a la posición jurídica, se describe al Estado como la totalidad de un orden jurídico en cuanto constituye un sistema que descansa en una norma fundamental y que constituye la base de un poder originario de todos los demás poderes del Estado. La tesista suscribe su adhesión a la tercera postura que es la jurídica, por corresponder a la esencia y naturaleza del Estado, como un ente jurídico que necesariamente tiene una finalidad y un alcance es en toda la sociedad. El Estado es un ente público omnipresente en todo su territorio.

Los elementos que constituyen un Estado se exponen a continuación. Todo Estado tiene un territorio, el cual es el espacio físico en donde los individuos conviven en sociedad, este constituye uno de los elementos esenciales del Estado. El territorio es necesario para que el Estado realice sus funciones y cumpla sus fines. El territorio es fuente de recursos, ámbito de desarrollo de actividades, hábitat de la población y se proyecta como parte del ecosistema terrestre. Eduardo García Máynez (2008) citando a Georg Jellinek define el concepto de territorio, de acuerdo con ambos autores es “la porción del espacio en que el Estado ejercita su poder” (p. 80). Se puede clasificar esta definición como de naturaleza jurídica, ya que solo puede aplicarse de acuerdo con normas creadas o reconocidas por el mismo Estado. La aplicación territorial de la ley es parte de la soberanía de un Estado.

Es inconcebible un Estado sin población. La población es el grupo humano considerado como el conjunto de ciudadanos quienes dan vida jurídica al Estado. La población en su connotación política es el pueblo que delega su soberanía en los organismos del Estado. La población tiene doble función: una es la de ser el poder originario que da vida al Estado y la otra, es ser destinatario de la acción del aparato estatal. En la primera función, es el conjunto de ciudadanos en el ejercicio de sus derechos y deberes políticos y cívicos, conforme a la constitución, que como tal constituye la fuente del poder soberano de un Estado, bajo el principio de

que la soberanía radica en el pueblo y solamente la delega al poder público para su ejercicio.

Respecto a la segunda función de la población, como destinataria de la acción del Estado, se alude al hecho que los ciudadanos fundan al Estado, en un momento de la historia, para que opere a favor de los mismos habitantes, para sea un medio de toma de decisiones y se ejecuten funciones públicas para ello se le delega el poder de administrar la cosa pública, emitir las leyes y se imparta justicia para la convivencia pacífica de la sociedad. Entonces, la función de la población es constituirse en el conjunto de personas para quienes el Estado direcciona el ejercicio de sus obligaciones, considerando las características demográficas y las necesidades de todos, bajo la consagrada finalidad de proveer el bien común. La razón del Estado, como organización política y jurídica, es la protección de la persona y sus derechos.

Ahora bien, el Estado para cumplir su finalidad debe tener un conjunto de facultades y fuerza suficiente incluso para imponer sus medidas y resoluciones, en formas de coerción a la sociedad. Por lo que el poder del Estado está investido de facultades para imponer sus decisiones aun en contra de la voluntad de los particulares. El ejercicio del poder se manifiesta en la capacidad de dirección y cumplimiento de mandatos fundamentales establecidos en su constitución. El conjunto de ciudadanos que ejercen el poder político es conocido como gobierno. Este poder

político del Estado tiene sus límites bajo la sujeción de la legalidad, y ningún organismo del Estado es superior a la ley. En ese orden, todo funcionario ejerce sus funciones con sujeción a la ley, al estricto cumplimiento de la constitución, y nadie es superior a la ley.

Se enfoca las consideraciones del presente trabajo alrededor de la figura del Estado humanista, el que ha sido creado, concebido y aceptado por la sociedad, para cumplir con un fin supremo, identificado como bien común o bienestar de los individuos. El preámbulo de la Constitución Política de la República de Guatemala (1985) reafirma la primacía de la persona humana como sujeto y fin del orden social; sin embargo, los artículos 1 y 44 del mismo cuerpo legal establecen claramente que el fin supremo del Estado es la realización del bien común y que el interés social prevalece sobre el bien particular. Esto obviamente debe interpretarse en contraposición al individualismo o el aprovechamiento privilegiado y exclusivo solamente de algún sector de la sociedad.

Al respecto, la Corte de Constitucionalidad (1986) señala:

Si bien [el preámbulo] pone énfasis en la primacía de la persona humana, esto no significa que esté inspirada en los principios del individualismo y que, por consiguiente, tienda a vedar la intervención estatal, en lo que considere que protege a la comunidad social y desarrolle los principios de seguridad y justicia a que se refiere el mismo preámbulo... (p. 3)

A partir de la interpretación humanista del Estado, son características básicas del mismo su funcionalidad participativa, la independencia e interrelación de sus poderes, la preeminencia de un orden jurídico y, todo ello, orientado hacia el bienestar de la sociedad, cuya expresión individualizada es la persona humana en cada uno de los individuos que componen la sociedad.

Ello implica que las personas como sujetos de derechos y obligaciones tienen un rol activo y protagónico frente al Estado, en la exigencia de sus derechos, pero a su vez en el cumplimiento de sus obligaciones como ciudadanos principalmente el pago de tributos, participar en las decisiones públicas, defender la constitución, la democracia y el Estado de Derecho. La independencia de poderes es una singularidad propia de los Estados republicanos donde prevalece la división de poderes, pero su interacción en un sentido de complementariedad. La preeminencia del orden jurídico tiene como base fundante la constitución y la supremacía sobre todas las leyes, que debe obligadamente cumplirse en toda resolución de los órganos jurisdiccionales y de la administración pública.

Por eso es importante que el Estado cumpla con sus deberes y obligaciones frente al más importante de sus elementos, que es la sociedad, tomando para el caso las medidas idóneas para la solución de las situaciones y problemas que afectan a la población, sean estas legislativas, administrativas o políticas públicas. Este deber reafirma la

primacía de la persona humana como elemento y fin del orden social. En efecto, el artículo 2 de la Constitución Política de la República de Guatemala (1985) establece: “Es deber del Estado garantizarles a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona”. Esto dentro de un gran marco teleológico del Estado guatemalteco, que se entiende por asumido que deben tomarse las medidas como la reglamentación para hacer posible la educación como derecho constitucional.

La actividad administrativa del Estado difiere de la función legislativa y de la función jurisdiccional, pues mientras que la función legislativa tiene por objeto formar el derecho y la jurisdiccional tutelar y aplicarlo, la función administrativa, por su parte, se dirige a: “satisfacer una necesidad concreta o a obtener un bien o la utilidad que la norma jurídica debe garantizar” (Porrúa, 2000. p. 403). La función administrativa aplica las normas jurídicas actuándolas, pero no se confunde con la función jurisdiccional -que también las aplica- pues sus características son diferentes, ya que, en este caso, la Administración Pública es parte interesada en las situaciones jurídicas en las que interviene.

La competencia administrativa es la cantidad de poderes, facultades y funciones que la ley le otorga a los órganos administrativos para que puedan actuar. Según Cabanellas (2000), la competencia es la “Capacidad para conocer una autoridad sobre una materia o asunto” (p. 78). En este

sentido, el órgano administrativo que está emitiendo el acto administrativo, tiene que estar investido de esa facultad, poder o potestad para poder actuar, lo que se le denomina la competencia administrativa. Para que un acto administrativo sea válido y perfecto y produzca sus consecuencias jurídicas, tendrá que ser emitido por un órgano al que la ley le otorga la competencia, de lo contrario el acto o resolución administrativa es ilegal y puede convertirse en un abuso o desviación de poder, por lo que adolece de nulidad como tal.

La facultad de reglamentación es aquella relacionada a las competencias propias que el ordenamiento jurídico le otorga a la misma administración para regular determinados aspectos procedimentales. En tanto, los reglamentos son toda disposición jurídica de carácter general dictados por un órgano de la administración pública y con valor subordinado a la ley. En esa secuencia, definir la facultad de reglamentación es expresar que es el poder otorgado a un órgano administrativo para emitir ciertas normas para el cumplimiento de sus funciones o para regular los servicios que presta, indicando los procedimientos, requisitos o determinando las conductas para que los funcionarios cumplan con sus funciones y a su vez, los términos en que los ciudadanos deben hacer sus peticiones a la autoridad y se les resuelva sus peticiones. La reglamentación, entonces, está destinada entre otros fines, a operativizar la administración pública.

La fuente de la facultad de reglamentación es la ley. Existen órganos administrativos que su ley de creación le otorga facultades generales de reglamentación en el ámbito de su competencia material; por otra parte, una ley ordinaria establece una obligación específica a determinada autoridad administrativa para que reglamente sobre el objeto de la ley. Las medidas administrativas se promulgan por medio de leyes ordinarias y reglamentos que la desarrollan, para una mejor comprensión y facilitación en la aplicación de los preceptos legales. En Guatemala los reglamentos se contienen en acuerdos gubernativos, cuando los emite el presidente de la República de Guatemala, y en acuerdos ministeriales, cuando son emanados de ministerios que integran el Organismo Ejecutivo.

Las formas de reglamentación se clasifican según el órgano administrativo. Los acuerdos gubernativos son las disposiciones que promulga la Presidencia de la República de Guatemala para la aprobación de determinado reglamento dispuesto por ley específica o en ejercicio de su facultad general de reglamentación en materia de su competencia. Los acuerdos gubernativos, además de aprobar reglamentos, cumplen muchas funciones que realiza la presidencia, como la declaratoria de estados de calamidad pública, el nombramiento de comisiones presidenciales, designación de funcionarios de libre nombramiento y remoción como ministros, viceministros, secretarios o subsecretarios de Estado, por citar los más conocidos comúnmente.

Los acuerdos ministeriales, son disposiciones suscritas por los ministros de Estado, derivado de su facultad general de reglamentación o por disposición de una ley específica, en el cumplimiento de sus funciones sustantivas, como atribución general para los ministerios se le faculta, conforme al artículo 27 de la Ley del Organismo Ejecutivo (1997) “m) Dictar los acuerdos, resoluciones, circulares y otras disposiciones relacionadas con el despacho de los asuntos de su ramo, conforme la ley”. Ahora bien, también las municipalidades como órganos administrativos pueden emitir sus reglamentos u ordenanzas municipales, en cumplimiento de sus atribuciones como entidades autónomas y su circunscripción territorial en el municipio.

Los municipios como entes públicos y órganos administrativos plenamente reconocidos en el ordenamiento jurídico y le son inherentes ciertas funciones de naturaleza pública por delegación de la ley; esto tiene como base fundamental su autonomía reconocidos en el texto constitucional guatemalteco de donde se deriva su potestad de autorregulación en el cumplimiento de sus funciones legales, ello sujeto a sus propios fines que se circunscribe a su territorio y los asuntos estrictamente de materia municipal. El municipio de rige por un gobierno municipal que se le denomina concejo municipal. El Código Municipal (2002), establece su definición y de cómo se integra, de la esta forma:

El Concejo Municipal es el órgano colegiado superior de deliberación y de decisión de los asuntos municipales cuyos miembros son solidaria y mancomunadamente responsables por la toma de decisiones y tiene su sede en la cabecera de la circunscripción municipal. El gobierno municipal corresponde al Concejo Municipal, el cual es responsable de ejercer la autonomía del municipio. Se integra por el alcalde, los síndicos y los concejales, todos electos directa y popularmente en cada municipio de conformidad con la ley de la materia. El alcalde es el encargado de ejecutar y dar seguimiento a las políticas, planes, programas y proyectos autorizados por el Concejo Municipal.

El concejo municipal tiene facultades de reglamentación, en dos sentidos, el de su autorregulación y la regulación de observancia general por los vecinos. En este sentido, en el ejercicio de la autonomía se faculta a que emitan su propio reglamento interno, tanto de cómo se organiza y de cómo será su funcionamiento; además de la regulación de las relaciones con los servidores municipales y demás disposiciones necesarias para se vean garantizadas el desarrollo de la administración municipal en favor de los vecinos y en estricto apego al ordenamiento jurídico del país y los derechos de los administrados. Esto en el entendido que esta autorregulación es conforme a la Constitución Política de la República, el Código Municipal y las leyes del país, siempre y cuando que éstos no limiten ni restrinjan la autonomía municipal.

Ahora bien, la facultad de regulación externa, es decir, de observancia general por parte de los vecinos se encuentra fundamentado en el artículo 35 del Código Municipal que preceptúa: “ i) La emisión y aprobación de acuerdos, reglamentos y ordenanzas municipales”; esto versan sobre asuntos que son de materia municipal como el ordenamiento territorial, el

ornato, la prestación de servicios municipales, elaboración y mantenimiento del catastro municipal en concordancia con la ley de la materia, la promoción y protección de los recursos renovables y no renovables del municipio, el tratamiento de desechos sólidos, y la regulación de la prestación de servicio de transporte público urbano, en el territorio del municipio, esta enumeración es solamente ilustrativa no limitativa de los alcances de la potestad reguladora de un concejo municipal. Por lo que se puede afirmar que le corresponde al concejo municipal reglamentar el servicio de mototaxis.

Aspectos sustantivos y procedimentales establecidos en los reglamentos del servicio de mototaxis en los municipios de Guatemala, San Miguel Petapa y San Juan Sacatepéquez

La reglamentación sobre los mototaxis que se analizan que son los reglamentos del servicio de mototaxis en los municipios de Guatemala, San Miguel Petapa y San Juan Sacatepéquez tiene en común que son disposiciones legales propios de las municipalidades y de observancia general en el territorio de los municipios que las han emitido. Ello debió pasar por una aprobación de los respectivos concejos municipales, y luego publicarse en el Diario de Centro América para su puesta en vigencia y sus efectos legales respecto a la materia que regulan y a los sujetos que quedan comprendidos en su obligado cumplimiento. Como cuerpos normativos están sujetos a la observancia del principio de que la

constitución tiene prevalencia sobre cualquier ley, que obviamente incluye a las disposiciones reglamentarias.

Es importante iniciar con hacer referencia al Reglamento para la prestación del servicio de mototaxis en el municipio de Guatemala, Acuerdo Com-15-2014, Concejo Municipal del municipio de Guatemala, departamento de Guatemala; ello porque este cuerpo normativo municipal fue emitido en base a las facultades legales del Concejo Municipal de Guatemala, publicado en el Diario de Centro América el día dieciséis de septiembre del año dos mil catorce, con vigencia al día siguiente de su publicación. Este cuerpo normativo constituye un ejemplo de cómo se reglamenta el servicio de mototaxis en el municipio de Guatemala, se establecen requisitos y procedimientos para la autorización de este tipo de servicio.

En este reglamento la municipalidad de la ciudad de Guatemala se regula la prestación del servicio de transporte urbano entre particulares mediante vehículos de tres ruedas, denominados mototaxis, estableciendo una definición de qué son los mototaxis como vehículo, que ya se relacionó en el subtítulo anterior. También se define que el tipo de servicio de mototaxis es rotativo, esto implica que ningún vehículo mototaxi pueda permanecer estacionado en lugares públicos, sino que deben circular en las áreas determinadas por la municipalidad conforme al ordenamiento territorial. Así mismo, se asigna la autoridad competente para la

aplicación del presente Reglamento que es la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana. Así lo estipula el Reglamento para la prestación del servicio de mototaxis en el municipio de Guatemala (2014):

El presente reglamento tiene por objeto regular la prestación del servicio de transporte urbano entre particulares mediante vehículos de tres ruedas, denominados mototaxis. La autoridad competente para la aplicación del presente Reglamento es la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana -EMETRA- (artículo 1)

Conforme a esta disposición municipal, a los mototaxis se les aplica este reglamento específico y por igual los reglamentos de tránsito como a cualquier otra unidad de transporte colectivo autorizado a funcionar en el municipio y a ser sancionados si operan sin la respectiva autorización. No cualquiera puede dedicarse a prestar el servicio de mototaxis, que conforme al el Reglamento para la prestación del servicio de mototaxis en el municipio de Guatemala (2014):

Las personas individuales o jurídicas a las que se les haya autorizado prestar el servicio a que se refiere este reglamento, están obligadas previamente a presentar ante EMETRA, el formulario correspondiente con la información requerida, adjuntando la siguiente documentación: 1. El formulario debidamente lleno y acompañar los documentos legales que se requieran en el mismo, donde indicará las vías por las que se desea circular, horarios de servicio y cualquier otra información que se requiera. 2. Carta de solicitud donde se consigne: nombre y apellidos completos, nacionalidad, edad, estado civil, profesión u oficio, dirección, correo electrónico, teléfono fijo y móvil, firmada por el propietario y/o el representante legal. 3. Copia simple del Registro Tributario Unificado -RTU-. 4. Adjuntar documentación del área de estacionamiento, donde se acredite el uso que se le dará al mismo. 5. Fotocopia legalizada de la póliza anual del seguro vigente con cobertura por responsabilidad civil incluyendo ocupantes (artículo 8).

El prestador de servicio que cumpla con los requisitos que establece el presente reglamento y que haya sido aprobado por la Comisión Técnica, podrá prestar el servicio de transporte público de pasajeros con mototaxis en las vías autorizadas dentro del Municipio de Guatemala. El Departamento de Medios de Transporte es el responsable de autorizar la flota habilitada y extender la tarjeta de operación por cada vehículo, la cual debe colocarse dentro del vehículo en un lugar visible. Esto es importante, porque se establece un control de quienes prestan los servicios de mototaxis en el municipio de Guatemala y se pueden identificar plenamente a los autorizados y los que se encuentran de forma irregular ofreciendo sus servicios de transporte de pasajeros, esto es de beneficio para el usuario porque existe la certeza de que aborda unidades de mototaxis previamente autorizados.

Se tiene la exigencia de que los mototaxis no pueden tener una antigüedad que no exceda de cinco años a partir de su año de fabricación, para que puedan ser autorizados, además deben estar rotulados conforme a un manual establecido por EMETRA, la carrocería de color amarillo, con la numeración de registro que le corresponde. Entre los requerimientos deben tener dispositivos reflectivos y de iluminación en el frente y en la parte trasera adicional a los de fábrica. Así mismo, la iluminación al frente deberá estar encendida durante el tiempo que circule el vehículo por las vías autorizadas. No se admiten que sea adaptaciones de una moto o motor, sino que deben ser la estructura y diseño original del fabricante

con chasis y VIN de origen de fábrica. La identificación plena del vehículo se da con la portación de placa según el tipo de uso establecido en el Reglamento de la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos terrestres, marítimos y aéreos.

Un aspecto de preocupación en el municipio de Guatemala es que las tarifas se deben fijar de común acuerdo entre el prestador del servicio y el usuario. Esto con fundamento en el Reglamento para la prestación del servicio de mototaxis en el municipio de Guatemala (2014) que establece que “Los prestadores del servicio de mototaxi podrán establecer con el usuario el costo o precio, en atención al tiempo a ocupar y distancia a recorrer para la prestación del servicio” (artículo 6). Esto en la práctica no se da, porque quien impone el precio o la tarifa es el prestador de servicio, según las rutas autorizadas y no se apartan de su línea, el precio es fijo, ya sea porque el usuario va de extremo a extremo, o solamente un trecho dentro de la misma. En esta reglamentación, por lo tanto, no se asume una tarifa autorizada por la autoridad municipal según las líneas autorizadas, dejando que los prestadores impongan su precio al usuario.

Entre las disposiciones de relevancia para el municipio de Guatemala está que los pilotos de mototaxis para operar deben estar registrado y para ello previamente deben ser capacitados en la educación vial correspondiente, impartido por EMETRA y sufragar su costo. Con el registro se logra que se les extienda un documento de identificación del piloto para mototaxis

que deberán portar siempre al conducir la unidad autorizada. El Reglamento para la prestación del servicio de mototaxis en el municipio de Guatemala (2014) establece que:

Toda persona que esté interesada en conducir un mototaxi en el municipio de Guatemala deberá ser mayor guatemalteco de edad y presentar los siguientes documentos: a) Formulario de inscripción emitido por EMETRA. b) Fotocopia legalizada del documento de identificación del solicitante. c) Fotocopia simple de Boleto de Ornato. d) Fotocopia simple del Registro Tributario Unificado -RTU-. e) Fotocopia legalizada de licencia de conducir TIPO M del solicitante. f) Constancia vigente de carencia de antecedentes penales y policíacos. g) Certificado de aprobación del curso de capacitación correspondiente. h) Fotocopia del recibo de pago por emisión del Documento de identificación de piloto. i) Encontrarse solvente de remisiones de tránsito y administrativas (artículo 14)

Un aspecto que no se está cumpliendo en el municipio de Guatemala es el color amarillo obligatorio para todos los mototaxis, se pueden encontrar principalmente en colores rojos, verdes, azules, blancos, otros de varios colores con diseños diferentes al original. En esto se contraviene el Reglamento para la prestación del servicio de mototaxis en el municipio de Guatemala (2014), que lo establece en el artículo 9, inciso a). Se puede anticipar como parte del análisis es que el color no puede ser relevante, sin embargo, constituye una inobservancia reglamentaria de la municipalidad. Así se va estableciendo ciertas irregularidades que se van extendiendo a otros aspectos de cumplimiento obligatorio, por lo que la autoridad competente debe hacer valer todas las obligaciones establecidas para que el servicio de transporte de pasajeros por mototaxis sea satisfactorio para los usuarios.

Por otra parte, se analiza el Reglamento de transporte colectivo de pasajeros del municipio de San Miguel Petapa, Departamento de Guatemala (2020), Acta No. 107-2020 del Concejo Municipal de San Miguel Petapa. En este reglamento se incluye una variedad de modalidades de transporte urbano de pasajeros en este municipio porque tiene por objeto regular la prestación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros, por medio de buses, microbuses, taxis, mototaxis, bicitaxis, y cualquier otro tipo de transporte colectivo dentro del Municipio de San Miguel Petapa del Departamento de Guatemala. Es importante advertir que en este reglamento no es específico para el servicio de mototaxis, pero los incluye como cualquier otro servicio en condiciones de un tratamiento igual en su regulación, por lo que lo mototaxis en su función de transportar a pasajeros es parte de una reglamentación amplia de la municipalidad mencionada.

El reglamento de transporte colectivo anteriormente mencionado tiene su fundamento en las consideraciones sobre el aumento de la población y con ello, la demanda de servicios públicos que exigen una respuesta a las diferentes necesidades de la población, siendo una de ellas la prestación de un eficiente servicio de transporte colectivo de pasajeros, que permita suplir las diversas necesidades de la población. Tiene como una de las principales preocupaciones a resolver, la demanda de traslado de la población a centros escolares y de trabajo, así como el desplazamiento de ésta dentro de los límites urbanos y áreas periurbanas. Ello requiere la

prestación de un servicio eficiente, ordenado y debidamente reglamentado, que permita el registro y control a través de la revisión e inspección periódica de las unidades de transporte de diferente tipo, así como, fiscalizar y garantizar la calidad, cantidad y buen funcionamiento de dicho servicio.

El Reglamento de transporte colectivo de pasajeros del municipio de San Miguel Petapa, Departamento de Guatemala (2020), jurídicamente se encuentra fundamentado en El Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, contenido en el Acuerdo Gubernativo número 289-2011, establece que el servicio de Transporte Urbano se regula conforme lo dispuesto en el Código Municipal, así también de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 35, literal i) del Código Municipal, Decreto número 12-2002 del Congreso de la República, es competencia del Concejo Municipal, la emisión y aprobación de acuerdos, reglamentos y ordenanzas municipales. En estos aspectos jurídicos se fundamenta el Concejo Municipal de San Miguel Petapa para la regulación del servicio de mototaxis, entre los tipos de servicios de transporte urbano de pasajeros en el municipio.

Reglamento de transporte colectivo de pasajeros del municipio de San Miguel Petapa, Departamento de Guatemala (2020), tiene por objeto: “Regular la prestación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros, por medio de buses, microbuses, taxis, mototaxis, bicitaxis, y

cualquier otro tipo de transporte colectivo dentro del Municipio de San Miguel Petapa del Departamento de Guatemala” (artículo 1). Como se advierte no es una reglamentación específica sobre mototaxis, sino que lo incluye como uno entre todas las formas posibles de transporte de personas por carretera en la jurisdicción territorial del municipio. Por lo tanto, es interesante observar que lo considera desde una generalidad de los servicios colectivos y cómo se regula aspectos específicos para los mototaxis en particular.

Para la concesión o autorización municipal, todo tipo vehículo para transporte de pasajeros incluyendo los mototaxis, en el municipio de San Miguel Petapa, conforme al Reglamento de transporte colectivo de pasajeros del municipio de San Miguel Petapa, Departamento de Guatemala (2020) deben cumplir con los requisitos siguientes:

Presentar ante la Municipalidad lo siguiente: A) Solicitud escrita, consignando nombres y apellidos completos, edad, estado civil, profesión u oficio, nacionalidad, domicilio, número de documento de identificación personal, dirección de residencia y/o lugar para recibir notificaciones o domicilio fiscal, así como número de identificación tributaria (NIT), actualizado. B) Un croquis de la ruta que pretende cubrir, detallando barrios, zonas, colonias, aldeas, fincas o caseríos a recorrer.; las distancias entre los diferentes lugares, la frecuencia de los viajes y los horarios del servicio. Si el solicitante ya tiene servicios de transporte colectivo autorizados, deberá identificar las concesiones o autorizaciones que posee, número de vehículos que ocupa y rutas que cubre. C) Proyecto de las Tarifas que se pretendan cobrar en el servicio, para ser sometidas a autorización. D) Constancia que acredite la nacionalidad y vecindad del solicitante; en caso de actuar como representante legal, éste deberá justificar su personería jurídica de conformidad con la ley. E) Fotocopia legalizada de la escritura social, en los casos de que se trate de personas jurídicas. F) Copia del Boleto de Ornato. G) Documentos que acreditan la necesidad del servicio que solicita. H) Solvencia de la Tesorería Municipal relacionada a pagos de servicios, tasas o arbitrios municipales (artículo 7).

Se debe resaltar que en este municipio se establece un criterio jurídico de que las tarifas deben ser autorizadas conforme a las rutas que el solicitante pretenda cubrir; esto incluye obviamente a los mototaxis, por lo que resulta en beneficio de los usuarios contar con el respaldo del Concejo Municipal en cuanto al análisis de la justeza de la tarifa según las rutas y no se deja en manos de los prestadores de servicios la determinación de las tarifas; además jurídicamente constituye una herramienta de defensa del usuario al poder denunciar los cobros más allá de las tarifas autorizadas, porque parte de una base cierta establecida. Un aspecto que podría suscitar cuestionamiento es sobre la nacionalidad y vecindad del solicitante porque si no se encuentra justificación válida para su exigencia podría constituir fuente de trato discriminatorio a emprendedores que no sean originarios del municipio de San Miguel Petapa.

En el Reglamento de transporte colectivo de pasajeros del municipio de San Miguel Petapa, Departamento de Guatemala (2020), se disponen algunas exigencias específicas para mototaxis que son las siguientes:

... f) Que los vehículos de MOTO TAXI que presten el servicio dentro del Municipio de San Miguel Petapa, deberán identificarse con el Logo Municipal y el número de línea colocado en la parte delantera de la unidad como prueba de su Autorización Municipal; g) El color de las unidades de MOTO TAXI deberán ser amarillos con franjas verdes; h) Los Pilotos de las Unidades de MOTO TAXI deberán usar uniforme consistente en chaleco de color amarillo con verde que los distinga como pilotos del municipio de San Miguel Petapa, asimismo, deberá portar el carné de identificación de conductor; los cuales serán expedidos por la persona jurídica, individual o colectiva a la que presta sus servicios de piloto; dicho

carné estará firmado conjuntamente con el Alcalde Municipal, en el mismo se hará constar el número de MOTO TAXI que maneja; i) Los Condominios del Municipio de San Miguel Petapa, que ameriten la utilización de MOTO TAXI dentro de los mismos, pueden autorizar únicamente a los que cumplan con los requisitos anteriores (artículo 34).

Como se observa se obliga a los mototaxis a tener colores predeterminados por el Concejo Municipal, aunado a su plena identificación con el logo municipal y número de línea. Esto es importante para el control de mototaxis que presten los servicios sin ser autorizados; además como un aspecto de seguridad de los usuarios se obliga a que los pilotos se identifiquen con una indumentaria particular consistente en chaleco amarillo, pero fundamentalmente, existe un nivel mayor de certeza con la portación de un carné de identificación del conductor. Se puede inferir que el Concejo Municipal hace una delegación a los condominios a que internamente se autoricen mototaxis que operen a lo interno, siempre y cuando se cumpla con los anteriores requisitos.

Ahora bien, el Reglamento municipal del transporte del municipio de San Juan Sacatepéquez, departamento de Guatemala (2012), Acta 51-2012, del Concejo Municipal de San Juan Sacatepéquez, es importante y relevante porque este cuerpo normativo reglamentario se incluye dentro de las categorías de Transporte Colectivo Urbano, sujeto a la regulación municipal, a todo vehículo que transporta a personas desde distintos puntos dentro del Municipio. Se incluyen en esta definición los buses, minibuses, pick ups, microbuses, taxis, mototaxis y bicitaxis. Esta

reglamentación es interesante analizar que, respecto a los mototaxis, de tres ruedas, porque instituye la libertad de pactar la tarifa entre prestador y usuario, en razón de la distancia y tiempo, por ser un servicio a conveniencia del pasajero. Es una regulación amplia al mismo estilo de la reglamentación municipal de pasajeros del municipio de San Miguel Petapa, citado anteriormente.

El Concejo Municipal de San Juan Sacatepéquez se fundamenta jurídicamente sobre la base de que los municipios de la República, son instituciones autónomas, a las cuales entre otras funciones, les corresponde obtener y disponer de sus recursos, atender los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de sus fines; y para los efectos respectivos emitirá las ordenanzas y reglamentos correspondientes para alcanzar el fortalecimiento económico y el cumplimiento inherente de sus funciones. Que son fines generales del Municipio velar por la integridad territorial constituida por distritos, los que integran la jurisdicción de una Municipalidad, constituyéndose en su patrimonio.

En este sentido, corresponde con exclusividad al Concejo Municipal, el estudio y toma de decisiones al respecto de la administración del patrimonio de su Municipio, emitir los acuerdos y reglamentos en defensa y beneficio de los intereses de sus habitantes. Por lo que es competencia del Concejo Municipal de San Juan Sacatepéquez, velar por el

funcionamiento seguro y eficiente de los servicios de transporte colectivo urbano, extraurbano y de carga, dentro de su jurisdicción y que para alcanzar estos objetivos es necesario emitir las normas que garanticen los derechos y obligaciones de quienes prestan el servicio y a quienes está dirigido. Ello está debidamente fundamentado en las facultades que le confiere el artículo 253 de la Constitución Política de la República, los artículos 35, 67, 68 y 72 del Código Municipal decreto 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala.

Reglamento municipal del transporte del municipio de San Juan Sacatepéquez, departamento de Guatemala (2012) tiene por objeto: “... regular la prestación del servicio de transporte colectivo urbano, extraurbano y de carga, dentro del Municipio de San Juan Sacatepéquez, Departamento de Guatemala” (artículo 1). Como se advierte, es un reglamento general de transporte de pasajeros y de carga, tanto el que circula como transporte urbano y extraurbano que pasa por el territorio del municipio de San Juan Sacatepéquez; así mismo que se aplica a todo prestador del servicio sea persona individual o jurídica, que interviene en la prestación del servicio de transporte colectivo urbano, extraurbano y de carga, mediante vehículos acondicionados para este fin; quienes están obligados a cumplir las disposiciones contenidas en el presente reglamento y demás leyes que regulan la materia.

Conforme al Reglamento municipal del transporte del municipio de San Juan Sacatepéquez, departamento de Guatemala (2012), para poder prestar el servicio de Transporte Colectivo Urbano; regulado en el presente reglamento, los interesados deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Ser preferentemente vecino del Municipio de San Juan Sacatepéquez.
- b) Dirigir solicitud por escrito al Alcalde Municipal quien previo a dar autorización, hará las consultas pertinentes al Departamento de Tránsito y a la Comisión de transporte para su respectivo dictamen y aprobación del Concejo Municipal.
- c) Presentar fotocopia del boleto de ornato del año correspondiente.
- d) Fotocopia de cédula de vecindad o Documento Personal de Identificación (DPI); del solicitante.
- e) Fotocopia de la patente de comercio; en el caso de ser persona jurídica, patente de sociedad y fotocopia del acta Notarial del nombramiento de representación legal.
- f) Fotocopia de la tarjeta de circulación de la o las unidades a registrar a nombre del solicitante.
- g) Fotocopia de documentos legales que demuestren la propiedad y preexistencia de las unidades (Título de Propiedad, Contrato de Compra Venta o Declaración Jurada).
- h) Presentar croquis del recorrido para el que solicita la prestación del servicio; estableciendo dentro del mismo, extremos, paradas, ruta y el sector donde desea implementar el servicio.
- i) Presentar al departamento, las unidades que prestarán el servicio de transporte colectivo urbano, para su revisión física y mecánica.
- j) Presentar aval de la comunidad cuando el servicio a prestar sea a través de Buses, Microbuses, Minibuses, taxis y mototaxis. Se exceptúan de este requisito los Taxis y Mototaxis del área urbana.
- k) Presentar solvencia de pagos extendida por el departamento financiero de la Municipalidad.
- l) Presentar Documentación completa en el Departamento de Tránsito para su revisión, discusión y aprobación por el Concejo Municipal previa consideración del Departamento y Dictamen de la Comisión de Transporte del Concejo Municipal. Considerando que la Línea de prestación del servicio de transporte colectivo es propiedad Municipal (artículo 9).

Se puede destacar que el Concejo Municipal tiene una función autorizadora y que para ello se vale de dictámenes de unidades técnicas sobre transporte para resolver las peticiones de los prestadores de servicios. Se observa que, en caso del servicio prestado a través de Buses,

Microbuses, Minibuses, taxis y mototaxis en las comunidades éstas deben dar un aval. Este aspecto puede verse cuestionado por la legalidad de las funciones municipales que no son delegables y los alcances de las funciones de las comunidades organizadas, específicamente en los Consejos Comunitarios de Desarrollo, conocidos como COCODES. Estos representan un poder local y comunitario que sin su consentimiento muchas concesiones municipales no son posibles y que representan una forma de legitimidad concedida a los solicitantes y de la actuación de las autoridades municipales.

En este reglamento municipal de transporte no se hacen especial mención a requisitos específicos sobre mototaxis, sino que se considera igual que cualquier otro medio de transporte de pasajeros. Salvo lo relacionado a la aprobación de las tarifas que queda a la libre contratación entre prestador y usuario. La libertad de pactar la tarifa deja abierta la posibilidad de abuso por parte del prestador del servicio. El Reglamento municipal del transporte del municipio de San Juan Sacatepéquez, departamento de Guatemala (2012), estipula en este sentido que:

La tarifa a cobrar será la aprobada por el Concejo Municipal. Con relación a los Taxis y Moto Taxis podrán disponer del valor a cobrar previamente en común acuerdo entre el piloto y el usuario por ser servicio a conveniencia, en atención al tiempo y distancia a recorrer (artículo 7).

Aspectos a implementar en la creación del reglamento de mototaxis en el municipio de Mixco

Los aspectos a implementar se pueden agrupar en cuatro grandes consideraciones que son las legales, conceptuales, institucionales y procedimentales. Respecto a los legales, más que implementar constituyen el asidero jurídico que hacen viable a que el Concejo Municipal de Mixco pueda emitir un reglamento sobre los mototaxis en su circunscripción territorial, es decir, la determinación de sí es competente o no para realizarlo y sobre qué bases legales justifica su intervención reguladora del servicio de pasajeros de mototaxis. En este sentido, el municipio como parte de la división administrativa del Estado, en el ámbito de sus funciones también le corresponde asegurar la protección de los derechos de las personas, el cual es un mandato constitucional para todo el Estado, pero para un municipio en referencia en cuanto a los vecinos le corresponde a la municipalidad, velar por los servicios tal como el transporte urbano.

Siempre en la línea de la fundamentación legal debe considerarse que una disposición reglamentaria de observancia general en el país es el Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera, contenido en el Acuerdo Gubernativo número 289-2011, reconoce que quien tiene la facultad para regular transporte urbano son los municipios, a través de sus concejos municipales, ello conforme al

Código Municipal (2002), que en su artículo 35, literal i), es competencia del Concejo Municipal, la emisión y aprobación de acuerdos, reglamentos y ordenanzas municipales. Esto es el andamiaje jurídico sobre los cuales se sustenta la viabilidad jurídica de que el Concejo Municipal de Mixco no solo puede, sino que debe emitir las disposiciones necesarias para que se proteja a los usuarios de los mototaxis mediante la reglamentación de este servicio de transporte urbano.

La existencia de un reglamento sobre los mototaxis en el municipio de Mixco, implica la expresión de una voluntad política de las autoridades ediles para que los problemas que afectan a los vecinos tengan una solución viable y con la trascendencia que contribuye al régimen de legalidad que es la base de una sociedad democrática. Este efecto positivo se le puede atribuir a un reglamento municipal que fije reglas claras para todos los implicados, que son los prestadores de los servicios de mototaxis y los usuarios. Ello connota la intervención municipal sobre la base de su facultad reguladora de los servicios, y ajustar su conducta al cumplimiento de los fines del Estado acerca de la protección de la persona, en su vida e integridad física, ofrecer la seguridad a los vecinos y que sean respetados sus derechos como usuarios de los servicios de mototaxis.

En los aspectos conceptuales a implementar en el reglamento sobre mototaxis están las definiciones de vocablos que coadyuven a la determinación precisa sobre qué servicio se está regulando, por ejemplo,

que son los mototaxis para diferenciarlos de cualquier otra forma de transporte urbano de pasajeros, quienes son los prestadores de los servicios, que es una licencia de operaciones, a quien se considera un usuario. Esto es válido porque la interpretación de un cuerpo normativo será conforme a la literalidad y las reglas gramaticales de la Real Academia de la Lengua Española, salvo que la propia ley los defina expresamente para su correcta aplicación, en su significado y alcances, que permitan alcanzar su objeto y fines.

En lo institucional de entrada se reitera la consideración que es el Concejo Municipal de Mixco que le corresponde emitir el reglamento en mención, así como faccionarlo y promulgarlo, ordenando su publicación en el Diario de Centro América para que cobre vigencia en la respectiva jurisdicción municipal. Por otra parte, debe considerarse la creación o la determinación a quienes competen específicamente la aplicación del reglamento sobre el servicio de mototaxis en el municipio, en este sentido, debe crearse la unidad administrativa correspondiente o asignarle esta competencia a la Empresa Municipal de Tránsito de Mixco -EMIXTRA-, que cae entre sus competencias generales, quienes deben conocer las solicitudes de los prestadores y autorizarlos, capacitar y registrar a los pilotos; y, en relación a la aplicación de sanciones se debe designar al Juzgado Municipal de Asuntos Municipales y de Tránsito de Mixco.

En los aspectos procedimentales se debe tomar en cuenta de cuáles son los requisitos de autorización para la prestación de servicio de mototaxis, que por lo general deben ser en relación a la calidad o estado del vehículo, por lo que necesariamente de no ser nuevos deben pasar por una revisión municipal para declararlos aptos para el servicio, ello en atención que se deben garantizar la vida e integridad física de los pasajeros. Se puede tomar como base reglamentaria que en el municipio de Guatemala no se aceptan vehículos que tengan más de cinco años de antigüedad. En este sentido, deben establecerse procedimientos de solicitud, creando formularios específicos, pasos a seguir con claridad para los portadores, que documentos se deben adjuntar, aranceles a cubrir por revisión, por emisión de autorización o licencia municipal para operar en la circunscripción territorial del municipio, siendo este un proceso administrativo.

Aspecto fundamental en lo procedimental es la calificación de los portadores o prestadores de servicios que debe quedar abierta a cualquier persona que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento, no emular en el reglamento de Mixco la exigencia de ser vecino del municipio como en San Miguel Petapa o en San Juan Sacatepéquez. Lo que debe cumplir es con la presentación de una solicitud por escrito, los documentos justificativos de su petición, como fotocopia del documento personal de identificación, documentos que acrediten la propiedad del mototaxis, certificación de estar en buenas condiciones extendida por una

unidad técnica de la municipalidad de Mixco, el cumplimiento de las obligaciones con el municipio de Mixco, presentar la propuesta de ruta y la tarifa a cobrar, para que pueda ser aprobada por el Concejo Municipal de Mixco o en su defecto en una ventanilla de EMIXTRA.

En caso de que no se pase satisfactoriamente la revisión del vehículo de tres ruedas se debe prever, en qué tiempo prudencial deberá el interesado poder subsanar el incumplimiento de condiciones óptimas y seguras del vehículo para la prestación del servicio. Ahora bien, otro aspecto de necesaria regulación y exigencia es la calificación de los conductores que deben cumplir con la licencia de conducir que se definan, conforme a la Ley de Tránsito para los pilotos de transporte de pasajeros por tierra. Esto sin perjuicio que puedan pasar una acreditación de sus calidades personales, trato adecuado a personas, pericia, experiencia y conocimiento de las leyes viales y las señales de tránsito.

Por aspectos de seguridad de los usuarios, la municipalidad deberá crear un registro de pilotos de mototaxis, con identificación del piloto y la unidad que tiene asignada por su empresa o de su iniciativa individual. Ello debe satisfacerse previamente la capacitación de los pilotos en la educación vial, como está reglamentado en el municipio de Guatemala. No solamente la extensión de una tarjeta de piloto autorizado, sino preverse el mecanismo de control de los sujetos que conducen los mototaxis. Esto garantiza que cualquiera pueda optar a prestar sus

servicios, sin discriminación alguna, más que el criterio del cumplimiento de los requisitos que se regulen y la superación de las pruebas que se establezcan. En todo caso, esto será considerado parte de las medidas preventivas en el municipio, por el resguardo de la integridad y la vida de los usuarios.

Un asunto sensible es lo relacionado a las tarifas que la municipalidad puede autorizar, en consideración a las distancias que se recorren, sobre la base de un mínimo y un máximo en la estimación del valor del pasaje, tomando en cuenta los puntos intermedios. Si bien, en la práctica se han venido autorregulándose con la oferta y la demanda en el servicio, no está ajeno a prácticas de abuso en el cobro, por lo que los criterios para su determinación pueden establecerse vía reglamentaria por la municipalidad, como está regulado en el municipio de San Miguel Petapa que es competencia municipal la autorización de las tarifas, con ello se puede resguardar el derecho a un trato justo para todos los pasajeros. Así mismo, a la uniformidad en el cobro del servicio, al quedar fijados los criterios válidos para todos los prestadores del servicio. Aspecto que debe ser objeto de verificación por la autoridad competente para que se establezca en el reglamento en Mixco.

La sanción administrativa por las infracciones en la prestación del servicio, es un aspecto fundamental, si bien, pueden aplicarse supletoriamente las sanciones de tránsito contenidas en leyes del país. En

los tres reglamentos analizados se contempla multas administrativas por infracción al reglamento de transporte de pasajeros. Ante las sanciones debe preverse el derecho de defensa del porteador o piloto del mototaxi ante el órgano administrativo establecido. Ello mediante la simple remisión a los recursos administrativos como la revocatoria o la reposición. Se puede estandarizar la rebaja de las multas por infracciones al reglamento, estableciendo porcentajes según el tiempo de pago, o por no ser caso de reincidencia.

Esta reglamentación municipal sobre mototaxis en Mixco, se puede considerar como positivo ante los efectos que han tenido los reglamentos en los tres municipios cuyas reglamentaciones relacionadas se analizaron. Por ejemplo, se puede asentar que se aumentó el control de los prestadores de servicios de mototaxis, y se marcó una disminución de los mototaxis no autorizados o cuya prestación de servicio no estaban supervisados por las autoridades municipales. La percepción de los vecinos, en su calidad de usuarios de los mototaxis, mejoró respecto a que sus derechos como tales estaban siendo tomados en cuenta; además que se mejoró la seguridad en diferentes colonias y barrios, al contar con pilotos registrados y capacitados por las municipalidades.

Conclusiones

Con relación al objetivo general de analizar la regulación del servicio de mototaxis de los municipios de Guatemala, San Miguel Petapa y San Juan Sacatepéquez para la implementación del reglamento de este servicio en el municipio de Mixco, se concluye que, analizados estos cuerpos normativos que dan tratamiento reglamentario municipal al servicio de pasajeros por mototaxis de forma específica o dentro de una regulación general de transporte municipal, resulta que es factible desde el punto de vista jurídico que se pueda emitir una reglamentación específica por parte del concejo municipal de la Villa de Mixco, regulando su autorización, control, condiciones de la prestación del servicio y de las posibles sanciones administrativas por la inobservancia de las obligaciones a los que se sujeta el servicio de mototaxis.

Con relación al objetivo específico de determinar la caracterización socioeconómica del municipio de Mixco, se concluye que se constituye como una forma de la división administrativa del Estado de Guatemala, en la categoría de Villa, cuyas características demográficas y económicas del municipio reflejan un crecimiento poblacional que lo convierte en uno de los municipios más poblados después de la ciudad capital; así mismo con un buen desarrollo urbanístico que combina espacios de construcción antigua y la creciente infraestructura pública y privada; situación que explica y justifica la constante demanda de transporte de diferente tipos

para las personas en el municipio, entre los que se incluyen los mototaxis de tres ruedas.

Con relación al objetivo específico de analizar el servicio de mototaxis como transporte de pasajeros urbano, se concluye que cumple con la descripción de vehículo destinado al transporte público de personas, especialmente en lugares de mucha concentración poblacional, conglomerados donde se carece medios estatales o municipales para movilizar a grandes masas y con la realidad socioeconómica de la precariedad de los ingresos económicos. Razón por lo que se justifica no solo la existencia del transporte de pasajeros por mototaxi sino su necesaria regulación municipal, para que se cumplan con criterios de servicio de calidad y un costo justo, conforme las distancias que se han de recorrer entre los diferentes puntos de conexión.

Referencias

- Cabanellas de Torres, G. (1993). *Diccionario Jurídico Elemental*, 11^a. ed., Ed. Heliasta S.R.L. Fundación Konrad Adenauer (2013). *Diccionario Municipal de Guatemala*. Magna Terra Editores.
- Garzaro, C. (2016, 6 de junio). Historia de Mixco. <https://guatehistoria.com/historia-de-mixco/> Guastini, R. (2001). *Estudios de Teoría Constitucional*. Colección Doctrina Jurídica Contemporánea DJC-, 1^a. Edición. Edición y Presentación de Miguel Carbonell. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Instituto Nacional de Estadística (2018). *Censo de Población y Vivienda 2018*.
- Instituto Nacional de Estadística (2020). *Proyección de la población al 2035*.
- Islas Rivera, V. y Lelis Zaragoza, M. (2007). *Análisis de los sistemas de transporte. Vol. 1: Conceptos básicos*. Secretaria de Comunicaciones y Transportes Instituto Mexicano del Transporte. México.

Kwei, I. (2021, 28 de enero). Sitio arqueológico Mixco Viejo, Chimaltenango. Recuperado el día 2 de octubre de 2023 de <https://aprende.guatemala.com/historia/geografia/sitio-arqueologico-mixco-viejo-chimaltenango/#:~:text=Historia%20de%20Mixco%20Viejo,la%20gran%20piedra%20en%20kaqchikel>.

Mubarak, B.S. (2021, 7 de diciembre). Tuc tucs de la India conectan a Guatemala. *Diario de Centro América*. Recuperado el 2 de octubre de <https://dca.gob.gt/noticias-guatemala-diario-centro-america/tuc-tucs-de-la-india-conectan-a-guatemala/#:~:text=De%20acuerdo%20con%20datos%20proporcionados,Guatemala%2C%20El%20Salvador%20y%20Honduras.&text=Los%20tuc%20tucs%20son%20una,tuc%20tucs%20en%20su%20haber>.

Muni Mixco (2020). *Manual de organización y funciones*. Tomo VII, Dirección Municipal de Planificación.

Pedraz, I. (2023, 30 de enero). Cómo son los tuc tucs eléctricos que causan sensación en Guatemala. *República*. Recuperado el 2 de octubre de <https://republica.gt/agenda-empresarial/como-son-los-tuc-tucs-electricos-que-causan-sensacion-en-guatemala-202313013150>

Real Academia Española (2017). *Diccionario de la Lengua Española*.

Ruano, A. (2016). El transporte terrestre y la historia de la humanidad. Consultado el 16 de agosto de 2023. Recuperado el 2 de octubre de <https://www.sertrans.es/trasporte-terrestre/el-transporte-terrestre-la-historia-de-la-humanidad/>

Trujillo. E. (22 de enero, 2021). *Reglamento*. Economipedia.com. Recuperado el 29 agosto de 2023 de <https://economipedia.com/definiciones/reglamento.html>

Legislación nacional

Asamblea Nacional Constituyente (1985). *Constitución Política de la República de Guatemala*.

Concejo Municipal de Guatemala (2014). *Reglamento para la prestación del servicio de mototaxis en el Municipio De Guatemala*. Acuerdo COM-15-2014.

Concejo Municipal de San Juan Sacatepéquez, departamento de Guatemala (2012). *Reglamento municipal del transporte del municipio de San Juan Sacatepéquez, departamento de Guatemala*. Acta 51-2012.

Concejo Municipal de San Miguel Petapa, departamento de Guatemala (2020). *Reglamento de transporte colectivo de pasajeros del municipio de San Miguel Petapa, Departamento de Guatemala*. Acta No. 107-2020.

Congreso de la República de Guatemala (1996). *Ley de Tránsito*. Decreto número 132-96.

Presidencia de la República (2012). *Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial*. Acuerdo Gubernativo Número 225-2012 de fecha 14 de septiembre de 2012.

Presidencia de la República de Guatemala (1998). *Reglamento de la Ley de Tránsito*, Acuerdo Gubernativo número 273-98.