

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a large, circular emblem. It features a central shield with a figure on horseback, a crown at the top, and various heraldic symbols like castles and lions. The shield is surrounded by a circular border containing the Latin motto: "LETTERARUM ORBIS CONSPICUA CAROLINA ACADEMIA COACTEMALENSIS INTER".

**APLICACIÓN INCORRECTA DE LAS SANCIONES A CONDUCTORES DEL
REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL MUNICIPIO
DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA**

DENIS MAURICIO HERNÁNDEZ ESCALANTE

GUATEMALA, MARZO DE 2021

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**APLICACIÓN INCORRECTA DE LAS SANCIONES A CONDUCTORES DEL
REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL MUNICIPIO
DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

DENIS MAURICIO HERNÁNDEZ ESCALANTE

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, marzo de 2021

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO: Licda. Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL I, en sustitución del Decano
VOCAL II: Lic. Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL III: Lic. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV: Br. Denis Ernesto Velásquez González
VOCAL V: Br. Abidán Carías Palencia
SECRETARIA: Licda. Evelyn Johanna Chevez Juárez

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Lic. René Siboney Polillo Cornejo
Vocal: Licda. Evelyn Johanna Chevez Juárez
Secretario: Lic. Ery Fernando Bámaca Pojoy

Segunda Fase:

Presidente: Lic. Teddy Andrés Grajeda Boche
Vocal: Lic. David Ernesto Sánchez Recinos
Secretario: Lic. Edgar Rolando Cuyun Bustamante

RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis”. (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 26 de octubre de 2020.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante DENIS MAURICIO HERNÁNDEZ ESCALANTE, titulado APLICACIÓN INCORRECTA DE LAS SANCIONES A CONDUCTORES DEL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

AJLR/JP.


SECRETARIA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
GUATEMALA, C. A.


DECANATO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
GUATEMALA, C. A.





USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

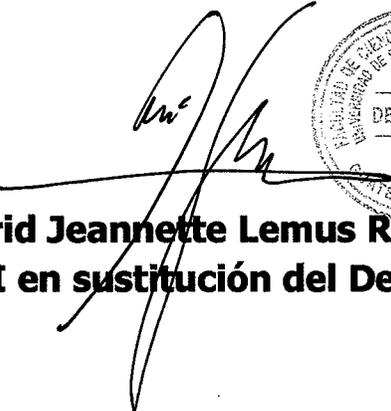
Decanato de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, veintiséis de octubre de dos mil veinte.

Se tiene a la vista la resolución de fecha diez de junio de dos mil veinte, emitida dentro del trabajo de tesis "APLICACIÓN INCORRECTA DE LAS SANCIONES A CONDUCTORES DEL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA.", del estudiante Denis Mauricio Hernández Escalante, carné número 200517828.

Dado que la resolución relacionada carece de la totalidad de las firmas correspondientes y por lo tanto no puede surtir efectos, emítase la resolución que procede según la reglamentación universitaria aplicable.

Artículos 82 y 83 de la Constitución Política de la República, artículos 22 y 24 literales a), d), g) y j) del Estatuto de la Universidad de San Carlos de Guatemala (nacional y autónoma), artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

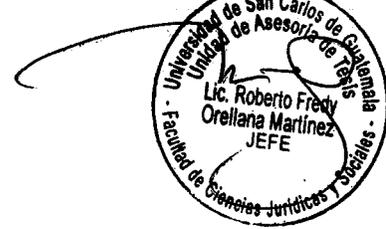



Licda. Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
Vocal I en sustitución del Decano





USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 10 de junio de 2020.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante DENIS MAURICIO HERNÁNDEZ ESCALANTE, titulado APLICACIÓN INCORRECTA DE LAS SANCIONES A CONDUCTORES DEL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

GB/JP.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
 UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 GUATEMALA, C. A.
 DECANO



Licenciado Belter Rodolfo Mancilla Solares
Abogado y Notario

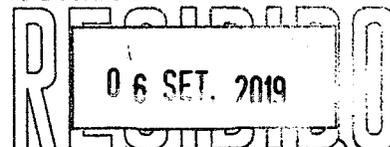
BELTER RODOLFO MANCILLA SOLARES
ABOGADO Y NOTARIO



Guatemala, 06 de septiembre de 2019

Licenciado Roberto Fredy Orellana Martínez
Jefe De la Unidad de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala

**FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES**



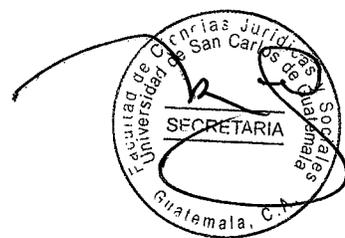
UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS

Hora: _____

Firma: *Jamillyne*

Atentamente me dirijo a usted para hacer de su conocimiento que en cumplimiento de la resolución de ese Decanato, procedí a asesorar el trabajo de Tesis del Bachiller **DENIS MAURICIO HERNÁNDEZ ESCALANTE**, con número de carné **200517828**, quien abordaría el tema **“APLICACIÓN DEL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA”**. El cual fue modificado por **“APLICACIÓN INCORRECTA DE LAS SANCIONES A CONDUCTORES DEL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA Y SUS ÁREAS DE INFLUENCIA”**, motivo por el cual emito las siguientes conclusiones:

- 1) **CON RELACIÓN AL CONTENIDO CIENTÍFICO Y TÉCNICO DE LA TESIS:** En la misma se analizan aspectos sociales, culturales y legales sobre una problemática que a lo largo de la historia guatemalteca siempre han aquejado a la población, emitiendo recomendaciones óptimas y legales.
- 2) **METODOLOGÍA Y TÉCNICAS UTILIZADAS:** El asesorado logró comprobar su hipótesis y también analizó y expuso detalladamente los aspectos más relevantes relacionados a su tema de tesis, derivado de la utilización de los métodos analíticos, históricos, y deductivo; sustentados en técnicas bibliográficas y documentales.
- 3) **LA REDACCIÓN:** Es clara, concisa y explicativa, se utilizó un lenguaje técnico y comprensible para los lectores, asimismo se hizo uso de las reglas ortográficas de la Real Academia Española.



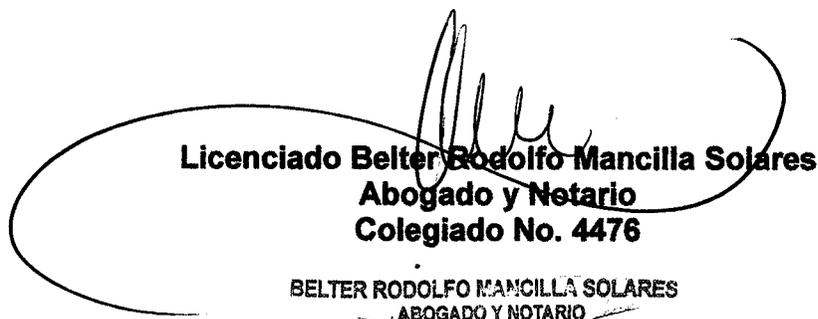
Licenciado Belter Rodolfo Mancilla Solares
Abogado y Notario

- 4) **CONTRIBUCIÓN CIENTÍFICA:** La tesis aborda un tema importante sobre la regulación de una correcta aplicación de las sanciones a conductores reguladas en el reglamento para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo. La contribución que se desprende de este trabajo al aplicar correctamente las sanciones, se traduce en la mejor prestación del servicio de transporte público que los usuarios requieren.
- 5) **CONCLUSIÓN DISCURSIVA:** El bachiller da a conocer su opinión sobre la necesaria reforma al registro de infracciones cometidas por conductores, la cual es pertinente y necesaria para resolver la problemática.
- 6) **BIBLIOGRAFÍA:** Utilizada la más adecuada al tema, en virtud que se consultaron tanto autores nacionales como extranjeros.

Por los motivos expuestos, luego de un análisis profesional e imparcial del trabajo de investigación realizado por mi asesorado, considero que el trabajo de tesis elaborado por el sustentante llena todos los presupuestos establecidos en el reglamento de merito, principalmente en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, hago constar que no tengo ningún tipo de parentesco con mi asesorado; motivo por el cual emito **DICTAMEN FAVORABLE**, para que la misma continúe el trámite correspondiente.

Sin otro particular me suscribo, con muestra de consideración y estima.

Atentamente,


Licenciado Belter Rodolfo Mancilla Solares
Abogado y Notario
Colegiado No. 4476
BELTER RODOLFO MANCILLA SOLARES
ABOGADO Y NOTARIO



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 18 de abril de 2017.

Atentamente pase al (a) Profesional, BELTER RODOLFO MANCILLA SOLARES
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
DENIS MAURICIO HERNÁNDEZ ESCALANTE, con carné 200517828,
 intitulado APLICACIÓN DEL REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN EL
SISTEMA INTEGRADO DE TRASPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA.

Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título de tesis propuesto.

El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, la conclusión discursiva, y la bibliografía utilizada, si aprueba o desaprueba el trabajo de investigación. Expresamente declarará que no es pariente del (a) estudiante dentro de los grados de ley y otras consideraciones que estime pertinentes.

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

LIC. ROBERTO FREDY ORELLANA MARTÍNEZ
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

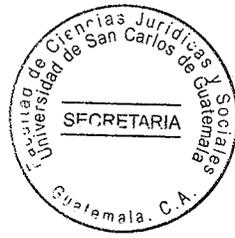


Fecha de recepción 02 / 04 / 2019

f) _____
 Asesor(a)
 (Firma y Sello)

BELTER RODOLFO MANCILLA SOLARES
 ABOGADO Y NOTARIO





DEDICATORIA

- A DIOS:** Por permitirme la vida y sabiduría para culminar una meta más en mi vida.
- A MIS PADRES:** Jorge Nicasio Hernández Monroy y Maura Alicia Escalante Osorio, por hacer de mí un hombre de bien, este logro es de ustedes.
- A MIS HERMANOS:** Jorge José Hernández Escalante, Kevin Ignacio Hernández Escalante, Rudy Manrique Hernández Escalante, Beatriz Adriana Hernández Escalante, por el apoyo y cariño demostrado.
- A MI ESPOSA:** Diana Yamile Parrado Florez, por tu amor y apoyo incondicional, sin ti este logro no hubiese sido posible. Te Amo.
- A MIS HIJOS:** Dylan Santiago y Danna Isabella, por ser la fuerza en mi vida para seguir siendo cada día mejor.
- A MI SOBRINA:** Alaya Sofía Giromi Hernández Leiva, que a pesar de su corta edad, ha demostrado a nuestras familias el significado de luchar por la vida.
- A MIS AMIGOS:** Que me aconsejaron y apoyaron para concluir mi carrera.



A:

Mis catedráticos y en particular al Licenciado Héctor Herrarte Veliz, por el cimiento en la fase final de mis estudios.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, por hacer de mí un profesional.

A:

La tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, por permitirme adquirir los conocimientos sociales necesarios, para el buen ejercicio de mi profesión.



PRESENTACIÓN

La investigación se desarrolló en el municipio de Guatemala, del departamento de Guatemala, durante el periodo comprendido de abril del año 2017 al mes de agosto del año 2019, la cual se enfoca en la situación actual del transporte público colectivo urbano, específicamente en la aplicación incorrecta de sanciones a conductores, reguladas en el reglamento para la operación y prestación de servicios de transporte público colectivo urbano, las cuales no recaen sobre el infractor que esta regula.

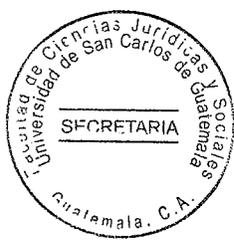
Esta investigación se enfoca en la rama del derecho administrativo ya que hace énfasis en la aplicación de una sanción de carácter administrativo, puesto que no cumple con el objetivo para el cual fue creada, y se vuelve ineficaz para el beneficio de la población. Para poder explicar dicha situación es menester explicar el derecho administrativo, la administración municipal, el transporte en general y los entes administrativos que intervienen para la creación y regulación del transporte en la ciudad de Guatemala.

Se realizó un análisis cualitativo ya que se recopilaron datos de las fuentes primarias de investigación, para determinar la manera en que la aplicación de la norma jurídica afecta al usuario del transporte público y al prestador de servicio, así mismo una revisión de remisiones a unidades de transporte público emitidas por el ente regulador. Lo anterior descrito tiene como objeto proponer una reforma al procedimiento de ingreso de sanciones a conductores quien es el sujeto de estudio, para mejorar la prestación del servicio de transporte público por parte del conductor y así erradicar el mal servicio prestado por los mismos en beneficio de la población.



HIPÓTESIS

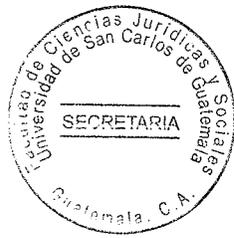
Establecer un registro adecuado para el ingreso de sanciones a conductores reguladas en el Artículo 73 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, acuerdo COM-42-2009, y así poder erradicar el mal servicio prestado por parte de los conductores en beneficio de los usuarios del transporte público urbano.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Para la comprobación de la hipótesis se utilizaron los métodos deductivo y analítico, ya que se realizó una revisión de sanciones a unidades de transporte público emitidas por parte de la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, en la cual se refleja la cantidad de sanciones que posee una unidad de transporte y no así el conductor de la misma, siendo una cantidad de sanciones exageradas que solo reflejan la falta de eficacia que posee la aplicación de la norma jurídica.

También se logra determinar la falta de interés y preocupación por parte de las autoridades competentes en poder frenar la mala prestación de servicio de transporte, ya que las unidades de transporte público llegan a tener más de una sanción en un día, e incluso hasta por la misma causa, siendo solo un paliativo a la problemática del transporte y no una solución real que permita tener un transporte digno y seguro.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción	i

CAPÍTULO I

1. Derecho administrativo.....	1
1.1. Definición.....	1
1.2. Fuentes del derecho administrativo.....	3
1.2.1. Fuentes históricas.....	3
1.2.2. Fuentes materiales.....	4
1.2.3. Fuentes formales.....	5
1.3. El derecho administrativo y su relación con otras ramas del derecho.	11
1.4. La administración pública.....	12
1.5. Sistemas de organización de la administración pública.....	12
1.5.1. Centralización.....	13
1.5.2. Descentralización.....	13
1.5.3. Desconcentración.....	14
1.5.4. Autonomía.....	14
1.6. El acto administrativo.....	15
1.7. El Estado.....	15

CAPÍTULO II

2. La administración municipal.....	17
2.1. Generalidades.....	17
2.2. Municipio.....	18
2.2.1. Elementos.....	19
2.2.2. Características.....	23
2.3. Sistemas de gobierno municipal.....	25

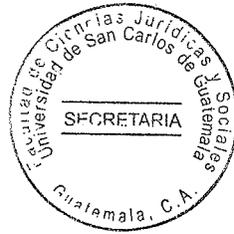
2.4. Órganos municipales.....	29
-------------------------------	----

CAPÍTULO III

3. El transporte.....	33
3.1. Transporte terrestre.....	34
3.2. Transporte marítimo.....	36
3.3. Transporte aéreo.....	37
3.4. Transporte ferroviario.....	38
3.5. Transporte urbano en Latinoamérica.....	39
3.6. Historia del transporte urbano en Guatemala.....	40
3.7. Transporte público urbano en la actualidad.....	43

CAPÍTULO IV

4. Infracciones y sanciones a conductores, reguladas en el Artículo 73 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala Y sus Áreas de Influencia Acuerdo COM-42-2009.....	47
4.1 Propuesta de Reforma al Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Acuerdo COM-42-2009, para registro de infracciones....	62
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	65
BIBLIOGRAFÍA.....	67



INTRODUCCIÓN

La tesis tiene como objeto abordar y entender la prestación de transporte público colectivo urbano de la ciudad de Guatemala. Específicamente a la mala prestación del servicio de transporte público por parte de los conductores del transporte, a quienes el reglamento para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala, no constriñe para el cumplimiento de sus obligaciones y se pueda prestar un buen servicio.

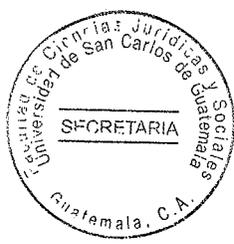
Se analizó y estudió el derecho administrativo con el objeto de entender y poder desarrollar la norma jurídica objeto del trabajo, así también abordando la historia del transporte público en la ciudad de Guatemala y la creación de la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, dependencia encargada de controlar, supervisar, administrar, planificar y fiscalizar los servicios contemplados en el sistema integrado de transporte en el municipio de Guatemala y sus áreas de influencias, la cual tiene dentro de su control la aplicación de las normas jurídicas que sancionan a los conductores del transporte, para que estos puedan brindar un mejor servicio a los usuarios.

El objetivo general fue determinar la importancia de aplicar la sanción al conductor del transporte público colectivo urbano, en beneficio del usuario y del prestador de servicio. Para ello se utilizó la metodología de investigación científica, utilizando el método deductivo indirecto y la técnica de recopilación de información de las fuentes primarias de estudio, la cual corresponde a la Superintendencia de Transporte Público, de la Municipalidad de Guatemala.



Esta se desarrolla en cuatro capítulos: el primero, el cual se refiere al derecho administrativo, su definición, sus características, sus elementos, ámbito de aplicación, relación con otras ciencias, entre otros temas; el segundo, que trata lo relativo a la administración municipal y sus distintos órganos; el tercero, que se refiere a la historia del transporte y sus distintas clasificaciones, la historia del transporte público en Latinoamérica y en la ciudad de Guatemala; el cuarto, en el que se plantea la solución a la problemática de la aplicación de la norma jurídica, estableciendo una reforma que se considera necesaria hacer al referido reglamento, para así mejorar el servicio de transporte público colectivo urbano.

El trabajo aborda una visión general del transporte público a lo largo de la historia y la necesidad de reformar la norma jurídica que regula la aplicación de sanciones al conductor, esto con el fin de brindar una mejor calidad de vida a los habitantes del municipio de Guatemala, del departamento de Guatemala, lo que llevaría al mejoramiento del servicio del transporte público colectivo urbano.



CAPÍTULO I

1. Derecho administrativo

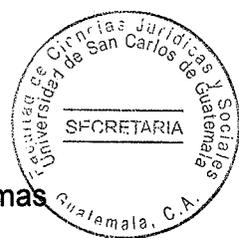
Las distintas ramas de la ciencia del Derecho se van desarrollando a través del tiempo, es por ello que existen diferentes definiciones del derecho administrativo que permiten entender cuál es el fin que persigue, no obstante se busca desarrollar aquella que se adapte más a la realidad de la administración pública, así como de los distintos elementos esenciales que conforman su estructura, es por ello que se tomaran en cuenta las siguientes definiciones para poder entenderlo de mejor manera.

1.1 Definición

“El derecho administrativo es la rama del derecho público, que tiene por objeto el estudio del régimen jurídico de la administración pública y sus relaciones con los particulares”.¹

Es importante resaltar el concepto régimen dentro de la definición anterior, porque como está regulado en la Constitución Política de la República de Guatemala, la estructura y organización del Estado de Guatemala, se rige por siete regímenes los cuales son: régimen político electoral, régimen administrativo, régimen de control y fiscalización, régimen financiero, Ejército, Ministerio público y Procuraduría general de la nación y el régimen municipal.

¹ González Pérez, Jesús. *Tratado de derecho procesal administrativo*. Pág. 35.



“El Derecho Administrativo es una rama del derecho público compuesta por normas jurídicas que regulan la actividad administrativa del poder ejecutivo, del poder legislativo y los entes públicos no estatales”.²

La definición antes descrita permite entender al derecho administrativo desde las distintas actividades que llevan a cabo los tres poderes del Estado: Ejecutivo, Legislativo y Judicial, los cuales operan de tal manera no exista subordinación entre uno y otro, para así poder llevar a cabo la promoción de su principal fin que es la realización del bien común.

“Es el conjunto de normas y de principios de Derecho Público Interno que tiene por objeto la organización y el funcionamiento de la administración pública, como así la regulación de las relaciones interorgánicas, interadministrativas y de las entidades administrativas con los administrados”.³

Atendiendo a las definiciones antes mencionadas y a los distintos elementos del cual está integrado el derecho administrativo, este se puede entender como una rama de la ciencia del derecho público, que consiste en el conjunto de normas jurídicas, doctrinas, teorías, principios e instituciones que regulan la función administrativa del Estado, las relaciones entre los particulares y el Estado, las relaciones interorgánicas y los mecanismos de control.

² Castillo González, Jorge Mario. **derecho administrativo**. pág. 26.

³ Marienhoff, Miguel Santiago. **Tratado de derecho administrativo**. Pág. 7.

1.2 Fuentes del derecho administrativo

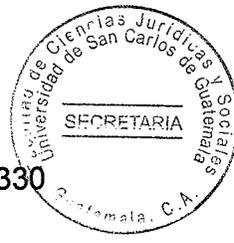
El concepto de fuente designa todos aquellos actos o hechos, que constituyen o contribuyen a la creación, modificación o extinción de la norma jurídica. Las fuentes del derecho administrativo que se pueden mencionar son: fuentes históricas, fuentes materiales y a las fuentes formales las cuales están integradas en los siguientes conceptos:

1.2.1 Fuentes históricas

“Esta acepción hace referencia al **lugar** donde han quedado plasmadas las normas jurídicas. El Derecho es un ser cultural, por cuanto es obra humana destinada a la consecución de un fin; no tiene existencia física y hay que buscar donde está, donde se le puede percibir. Así sucede que las fuentes históricas hacen referencia a todo tipo de textos o documentos que contengan una norma de carácter jurídico”.⁴

Dentro de las fuentes históricas se pueden mencionar: Primero, La Guerra Civil de Estados Unidos de Norteamérica que abolió la esclavitud lo que dio lugar a la igualdad de las personas. Segundo, Independencia de Estados Unidos de Norteamérica creando la constitución adoptando un sistema presidencialista. Tercero, La Revolución del 20 de octubre de 1944 en la que se reconoce la igualdad de todas las personas, la creación del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, el reconocimiento de la Autonomía de

⁴ Manuel Ballbé, Marta Franch. **Manual de derecho administrativo**. Pág. 73.



la Universidad de San Carlos de Guatemala y la creación del Decreto número 330 Código de Trabajo.

1.2.2 Fuentes materiales

“Son las llamadas fuentes reales. Constituyen el conjunto de datos meta-jurídicos que le dan contenido a las normas jurídicas. Son estos los hechos reales de donde emana la necesidad de regular ciertas materias considerando la propia circunstancia que rodea al hombre en su comportamiento con los demás. Las fuentes materiales están conformadas por una serie de datos de diferentes tipos que concurren en la producción de normas y que no pueden dejar de ser tomadas en cuenta a la hora de regular la conducta humana en sociedad y que, por lo tanto, provocan su apareamiento”.⁵

Dentro de las fuentes materiales que se pueden mencionar se encuentran: Primero, la falsificación de la cédula de vecindad como dato social, el cual impulsó la creación del Registro Nacional de las Personas, entidad encargada de organizar y mantener el registro único de identificación de las personas naturales. Segundo, la creación de la Constitución Política de la República de Guatemala de 1985 como dato político, con el objeto de organizar política y jurídicamente al Estado de Guatemala. Tercero, la implementación del proyecto de modernización del transporte, como medida para paliar la crisis del nivel de violencia que existía en el mismo; originando la creación del Reglamento para la Operación y Prestación del Servicio en el Sistema Integrado de

⁵ *Ibíd.* Pág. 73.

Transporte Público colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de influencia,
Acuerdo COM 42-2009.

1.2.3 Fuentes formales

“Por otra parte, existen las fuentes formales que se refieren a la forma o manera en que las normas se expresan en una sociedad determinada. Este concepto es técnico-jurídico y alude al origen de la norma en una autoridad reconocida por el Derecho positivo que, mediante un procedimiento preestablecido, confiere a la norma una forma concreta”.⁶

Existen autores que establecen distinto número de fuentes formales sin embargo se desarrollan las que se consideran más importantes: la constitución, la ley, los tratados internacionales, los decretos-leyes, los reglamentos, la costumbre, la jurisprudencia, la analogía, los principios generales del derecho y la doctrina.

-La constitución

Considerada la fuente formal de mayor jerarquía, y esto no solo como fuente del derecho administrativo, sino, de todo el ordenamiento jurídico de un Estado. En Guatemala la Constitución Política de la República regula varias normas de carácter administrativo. Entre las que cabe mencionar las concernientes a: la organización del Organismo Legislativo, la organización del Organismo Ejecutivo, la organización del

⁶ *Ibíd.* Pág. 74.



Organismo Judicial, división administrativa, consejos de desarrollo, gobernadores, en especial la creación de entidades de carácter autónomo: Escuelas Nacional Central de Agricultura, Universidad de san Carlos de Guatemala, Comité Olímpico Guatemalteco, Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, Banco de Guatemala, Municipios y Contraloría General de Cuentas.

- La ley

“Su definición queda pues, subordinada a la opinión que se tenga respecto a aquella. Por criterio estrictamente orgánico, sería la ley todo acto emanado del Poder Legislativo, cualquiera fuese su forma o contenido; conforme al sistema formal de Kelsen y Merkl, sería leyes todos los actos de ejecución inmediata de la constitución, siendo indiferente su contenido o el órgano del cual emanen y en su aspecto formal se definiría como todo acto sancionado por el órgano legislativo en la forma prescrita a esos efectos por la constitución”.⁷

En Guatemala el proceso de creación de ley se encuentra regulado en los Artículos 174 al 180 de la Constitución Política de la República de Guatemala y en los Artículos 109 al 133 de la ley Orgánica del Organismo Legislativo, la cual se crea a través de las siguientes etapas: iniciativa, discusión, aprobación, sanción, promulgación, publicación y vigencia.

⁷ <https://es.slideshare.net/RosmailethDeCastro/fuentes-del-derecho-administrativo-65449331>
(Consulta: 7 de junio de 2019).



- Los tratados internacionales

Consiste en los diferentes acuerdos que celebran dos o más Estados, de los cuales emanan normas jurídicas de carácter administrativo. Estos pueden ser reputados como fuentes siempre que el ordenamiento jurídico interno de los estados que intervienen los acepte y que tengan contenido administrativo.

La Constitución Política de la República de Guatemala, dispone en el Artículo 171 literal l y artículo 183 literal k que el Congreso de la República de Guatemala, debe aprobar o no los tratados, convenios o cualquier otro arreglo por el Estado, aprobados por el congreso y ratificados por las partes deben ser tenidos como fuentes del Derecho Administrativo.

- Los decretos ley

“Son normas jurídicas con contenido material de ley y jerarquía de ley, pero que a diferencia de ellas y debido a circunstancias peculiares, no son emitidas por el legislativo sino por el ejecutivo, hay varios supuestos en que los decretos leyes se han dado siendo estos”.⁸

- a) Cuando el Organismo Legislativo delega la facultad de legislar en el ejecutivo. O sea, que el Ejecutivo elabora decreto-leyes con autorización del Legislativo. Actualmente no se dan en nuestro país, aunque si durante la Época Liberal,

⁸ Ballbé, Franch. **Op. Cit.** Pág. 78.



alrededor de 1871 a 1944, cuando el Organismo Legislativo que era la Asamblea Nacional Legislativa emitía decretos y el Ejecutivo también.

- b) Cuando la Constitución de un Estado ha previsto específicamente determinadas situaciones en las cuales el Órgano Ejecutivo puede dictar normas con contenido de Ley, lo que ocurre, por lo común en caso de evidente urgencia o necesidad.
- c) Cuando la Constitución de un Estado no prevé nada y el órgano ejecutivo se ve constreñido a dictar tales normas con fuerza de ley por necesidad. La contempla la doctrina, pero en Guatemala no se dan ya que serían violatorios del principio de legalidad.
- d) Cuando un régimen de facto, es decir de hecho, ha subsumido, como es usual, las funciones del Órgano Ejecutivo con las del Legislativo y procede a dictar normas con fuerza de ley.

- La costumbre

“Es aquella norma jurídica no escrita que no ha pasado por el proceso de formación legislativa. Es la única fuente de derecho no escrita y precede de la Ley. Se constituye a través de la repetición constante de una determinada conducta en el conglomerado



social, el cual, además de practicarla, presta su asentimiento general por la convicción de que es jurídicamente obligatoria”.⁹

En otras palabras se puede establecer como el uso reiterado de una conducta dentro de una comunidad, del cual surge la convicción de que dicha conducta tiene un carácter jurídico, aunque estas sean contrarias a la norma jurídica.

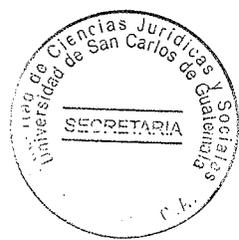
En la costumbre es plausible distinguir dos elementos:

- a) Uno es el elemento objeto o material: se refiere a la repetición de una determinada conducta o comportamiento en el tiempo.
- b) Otro es el elemento subjetivo o psicológico: implica el convencimiento de su juridicidad, la convicción de su obligatoriedad. Es la opinión generalizada respecto de esa obligatoriedad.

- La jurisprudencia.

Consiste en el conjunto de sentencias o resoluciones judiciales emitidas por los distintos órganos jurisdiccionales, por medio de las cuales se crea o modifican las normas jurídicas, las cuales pueden ser adaptadas a cada caso concreto.

⁹ *Ibíd.* Pág. 80.



- La analogía.

Consiste en la aplicación de una norma jurídica a un caso previsto, a otro caso de situación distinta, la cual no es contemplada con normalidad, pero que tiene similitud con el primero. En Guatemala no se le considera como fuente a la analogía, ya que como lo establece el Artículo 7 del Código Penal, los jueces no podrán crear figuras delictivas ni aplicar sanciones.

- Los principios generales del derecho

No se puede establecer en la doctrina a que principios se refiere, sin embargo es claro que existen principios de carácter supremo que a lo largo de la historia han normado la conducta del hombre, estos pueden ser: la justicia, la equidad, y el bien común.

- La doctrina

Esta consiste en el estudio de carácter científico que realizan los juristas acerca del Derecho, ya sea con el propósito puramente teórico de sistematización de sus preceptos, ya con la finalidad de interpretar sus normas y señalar las reglas de aplicación. Está integrada por el conjunto de opiniones, teorías y sistemas elaborados por los tratadistas y publicistas del Derecho y expuestas en obras y trabajos.

Por su origen ajeno al proceso de creación de la Ley en los Estados actuales, no es obligatoria a su aplicabilidad. Sin embargo la labor doctrinal de los estudiosos del



derecho debe ser considerada siempre como una tarea importante y constructiva que busca soluciones a los más álgidos y actuales problemas de alcance jurídico.

1.3 El derecho administrativo y su relación con otras ramas del derecho

- a) Con el derecho constitucional. Existe relación con este porque comprende el conjunto de normas jurídicas que regulan la estructura básica del Estado y el derecho administrativo regula todo lo relacionado a dicha estructura, así también como los procedimientos para resolver conflictos con el Estado.
- b) Con el derecho penal. Existe relación en cuanto a los funcionarios, ya que estos en el ejercicio de la administración pública, pueden incurrir en responsabilidades penales, y el derecho penal regula las penas relativas a las mismas.
- c) Con el derecho procesal penal. Porque las personas que han sido condenadas por la comisión de un hecho calificado como delito, cumplen sus condenas dentro de instituciones que pertenecen a la administración pública.
- d) Con el derecho civil. Porque los actos celebrados que surgen dentro de esta materia deben de ser registrados y dichos registros han de realizarse ante instituciones que pertenecen a la administración pública para el cumplimiento de los mismos.

1.4 La administración pública

“La organización especial de qué hablamos constituye la Administración Pública, que debe entenderse desde el punto de vista formal como el organismo público que ha recibido del poder público la competencia y los medios necesarios para la satisfacción de los intereses generales y que desde el punto de vista material es la actividad de este organismo considerado en sus problemas de gestión y de existencia propia tanto en sus relaciones con otros organismos semejante como con los particulares para asegurar la ejecución de su misión”.¹⁰

Se puede entender entonces a la administración pública como el conjunto de órganos y entidades públicas del Estado, a cargo de funcionarios públicos que desarrollan funciones para satisfacer necesidades sociales, alcanzar el bien común y la paz social, por medio de servicios y obras públicas, con el presupuesto público, en el territorio, para atender a los usuarios bajo un ordenamiento positivo y vigente.

1.5 Sistemas de organización de la administración pública

“Así entonces, desde el punto de vista jurídico, la organización viene a ser, como apuntábamos atrás, el conjunto de reglas que determinan la estructura y competencia de los órganos de la administración y que regulan, así mismo, las relaciones entre tales órganos y la situación jurídica de sus titulares y agentes”.¹¹

¹⁰ Fraga, Gabino. **Derecho administrativo**. Pág. 119.

¹¹ Meza Duarte. **Op. Cit.** Pág. 107.



Para fines de la organización administrativa, existen sistemas fundamentales que se logran entrelazar para llevar a cabo la función administrativa, dentro de las que se pueden mencionar: la centralización, la desconcentración, la descentralización y la autonomía.

1.5.1 Centralización

Es un sistema de organización de la administración pública, que consiste en la concentración de todo poder de mando o decisión, en el órgano superior. Este sistema de organización opera a través de distintos poderes que son: poder de decisión, poder de revisión, poder de mando, poder de vigilancia, poder de disciplina y el poder de nombramiento.

1.5.2 Descentralización

Es un sistema de organización de la administración pública, que consiste en reconocer de personalidad jurídica propia a entes estatales, dotados de poder administrarse a sí mismos, con fines públicos específicos que cumplir. La descentralización es, entonces, un fenómeno o proceso de distribución de competencias entre personas jurídicas públicas que actúan con relativa independencia del Estado ya que, como se verá más adelante, ese proceso no constituye, en modo alguno, independencia absoluta del ente descentralizado porque esto último significaría un quebrantamiento del principio de la unidad política del ente soberano que es el Estado como tal.



1.5.3 Desconcentración

Es un sistema de organización de la administración pública, que consiste en la distribución de la competencia administrativa, de un órgano superior a un órgano inferior, quedando este último supeditado al superior, ya que no constituye una persona jurídica diferente.

Esta se materializa cuando a un órgano subordinado jerárquicamente se le confieren ciertos poderes de administración, por vía legal o reglamentaria, a fin de que los ejerza a título de competencia propia, bajo determinado control jerárquico del órgano superior.

1.5.4 Autonomía

Es un sistema de organización de la administración pública, que consiste en la facultad o potestad que tienen ciertas instituciones, de poder obrar según sus propias leyes. La Constitución Política de la República de Guatemala, regula siete instituciones autónomas que son: Escuela Nacional Central de Agricultura, Universidad de San Carlos de Guatemala, Confederación Deportiva Autónoma de Guatemala, Comité Olímpico Guatemalteco, Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, La Junta Monetaria, los Municipios.



1.6 El acto administrativo

“El acto administrativo constituye la base esencial y fundamental de la actividad jurídica del Estado, en sentido lato, y regula la función administrativa, ya sea en forma de actos jurídicos o de actos materiales, dando origen, por sus complejidad, a la llamada teoría del acto administrativo, regulada por el Derecho Administrativo y que constituye la rama del Derecho Público”.¹²

De lo antes descrito se puede definir al acto administrativo como la declaración unilateral de voluntad, que realiza el Estado a través de uno de sus órganos administrativos, que tiene por objeto, crear, reconocer, modificar o extinguir una situación jurídica individual.

1.7 El Estado

“Estado, en sentido amplio, es un conglomerado social, político y jurídicamente constituido, asentado sobre un territorio determinado, sometido a una actividad que se ejerce a través de sus propios órganos, y cuya soberanía es reconocida por otros estados”.¹³

De la definición antes descrita, se pueden establecer elementos generales y específicos que permiten definir al Estado de la siguiente manera: Es una forma de organización

¹² Manuel Ballbé, Marta Franch. **Op. Cit.** Pág. 189.

¹³ Prado, Gerardo. **Teoría del Estado.** Pág. 58.



social con personalidad jurídica propia, en el cual un grupo de personas se establece en un territorio determinado, que se organiza y estructura en base a un ordenamiento jurídico, con la finalidad de proteger a sus miembros y de realizar el bien común.



CAPÍTULO II

2. La administración municipal

Esta es un tipo de administración territorial, que tiene como elemento principal un territorio determinado, el cual es denominado municipio o comuna, y tiene como objeto principal administrar la organización interna de la municipalidad de acuerdo a sus propias disposiciones. Para el cumplimiento de sus funciones podrá tener apoyo administrativo, técnico y profesional para el cumplimiento de sus fines.

2.1 Generalidades

La división administrativa del territorio guatemalteco se regula en el Artículo 223 de la Constitución Política de la República de Guatemala el cual estipula. “El territorio de la República se divide para su administración en departamentos y éstos en municipios”.

Los Artículos 224 al 239 y 253 al 262 de la Constitución Política de la República de Guatemala por su parte, establecen una serie de principios sobre los municipios, pero no realizan una ordenación acabada de la administración local, dedicándole una atención notablemente inferior que al Estado y a los departamentos. Los aspectos más esenciales de la regulación constitucional del Municipio son la formulación del principio de autonomía municipal, en la que el texto de la Constitución Política de la República de Guatemala insiste en diversas ocasiones, aunque sin precisar su contenido efectivo y los mecanismos de defensa de dicha autonomía local. El Artículo 253 de la Constitución

Política de la República de Guatemala, al referirse al contenido de la autonomía local, lo concreta, entre otros, en los siguientes elementos:

- La elección de las autoridades que integraran los órganos de los municipios.
- El derecho a obtener y disponer de recursos.
- Atender a los servicios públicos locales, al ordenamiento territorial de su jurisdicción y al cumplimiento de sus fines propios, para lo cual se le otorga capacidad de emitir ordenanzas y reglamentos.

De conformidad con las reformas emitidas por el Congreso de la República de Guatemala, aprobadas por consulta popular, se reforma el Artículo 254 y se cambia la denominación de Corporación Municipal por la de Concejo Municipal. Así, establece la Constitución Política de la República de Guatemala que el gobierno municipal será ejercido por un Concejo Municipal integrado por el Alcalde, los síndicos y concejales.

2.2 Municipio

“El Municipio es definido como: El conjunto de personas individuales que, caracterizada primordialmente por sus relaciones permanentes de vecindad y asentadas en determinado territorio, están organizadas en institución del Derecho Público, para realizar el bien común de todos los habitantes de su distrito. (Artículo 1 del Código Municipal, decreto 58-88 del Congreso de la República)”¹⁴

¹⁴ Manuel Ballbé, Marta Franch. **Op. Cit.** Pág. 152.



El Artículo 2 del Decreto 12-2012 del Congreso de la República de Guatemala, Código Municipal, establece que el municipio es la unidad básica de la organización territorial del Estado y espacio inmediato de participación ciudadana en los asuntos públicos. Se caracteriza primordialmente por sus relaciones permanentes de vecindad, multietnicidad, pluriculturalidad, y multilingüismo, organizado para realizar el bien común de todos los habitantes de su distrito.

De las definiciones antes indicadas se puede comprender el concepto de municipio como la entidad administrativa que puede agrupar una o varias localidades y se encuentra constituida por un territorio, población y poderes públicos, la cual tiene como función principal gestionar los intereses de una comunidad y dar solución a sus problemas.

2.2.1 Elementos

Se puede entender un elemento como una pieza, fundamento o parte integrante de un conjunto, en el caso de los elementos del municipio estos se encuentran regulados en el Artículo 8 del Decreto 12-2012 del Congreso de la República de Guatemala, Código Municipal, que establece que integran el municipio los siguientes elementos básicos:

a) La población:

Se puede considerar como un elemento esencial, el cual consiste en el conjunto de personas individuales que habitan en un territorio determinado. Los habitantes de un



distrito municipal se clasifican en vecinos y transeúntes. El vecino es la persona individual que tiene su residencia continua por más de un año en el distrito municipal, o que tiene en el mismo el asiento principal de sus negocios o intereses patrimoniales de cualquier naturaleza. El transeúnte es la persona que se encuentra accidentalmente en un distrito municipal, teniendo su vecindad y residencia en otro municipio.

b) El territorio:

Este consiste en la superficie terrestre en que se ejerce soberanía o jurisdicción, en donde se asienta la población del municipio. Un elemento esencial del municipio es el territorio, es el ámbito especial de vigencia del orden jurídico municipal y de asentamientos de la población; este espacio territorial debe ser propio y exclusivo, en la que no se puede confundir con otro territorio.

c) La autoridad ejercida en representación de los habitantes, tanto por el Concejo Municipal como por las autoridades tradicionales propias de las comunidades de su circunscripción:

Se refiere al poder con el cual se enviste al Concejo Municipal órgano encargado del gobierno municipal, para que pueda llevar a cabo sus fines, y las autoridades tradicionales son aquellas que los usos, costumbres y tradiciones hacen que existan, a las cuales se les otorga facultad de decisión, en asuntos que interesan a la comunidad.



d) La comunidad organizada:

Que consiste en la organización que realizan los vecinos, de tipo civil y no lucrativa, que tiene vida jurídica para colaborar con la administración municipal para la discusión y solución de sus propias necesidades. Es a través de ella que debe de articularse el funcionamiento primario de un Estado de Derecho, en el cual se puedan descentralizar las decisiones de gobierno y se logre ejercer un control directo de esta por parte de la comunidad.

e) La capacidad económica:

La Constitución Política de la República de Guatemala, en el Artículo 255 regula: Recursos económicos del municipio. "Las corporaciones municipales deberán procurar el fortalecimiento económico de sus respectivos municipios, a efecto de poder realizar las obras y prestar los servicios que le sean necesarios. La captación de recursos deberá ajustarse al principio establecido en el Artículo 239 de la Constitución, a la ley y a las necesidades de los municipios".

Como mandato constitucional los gobiernos locales deben buscar los mecanismos necesarios que le permitan la captación de recursos económicos, tomando en cuenta la población ya que las necesidades son mayores, los fondos que el gobierno central otorga a los municipios no son suficientes para que estos cumplan con su fin, por eso es necesario que los mismos busquen incrementar sus recursos que le permitan cumplir y dar solución a las necesidades locales.

f) El ordenamiento jurídico municipal y el derecho consuetudinario del lugar:

El cual consiste en el conjunto de normas jurídicas, principios y reglas que los usos y costumbres de las comunidades han establecido como normas de cumplimiento obligatorio, que regulan lo relacionado al municipio, integrado en primer lugar por la Constitución Política de la República de Guatemala, seguido del Código Municipal decreto número 12-2012 y otras leyes aplicables al municipio. En consecuencia son las normas jurídicas que le dan la existencia misma al gobierno municipal y a todas las relaciones que se deriven del que hacer municipal.

g) El patrimonio del municipio:

Es el elemento que se constituye de los derechos y obligaciones que pertenecen al municipio, con los cuales cuenta para poder llevar a cabo sus funciones.

Otro de los elementos que contiene el municipio es el elemento teleológico, que consiste en la finalidad y que se sintetiza en cumplir y velar porque se cumplan los fines y deberes del Estado (bienestar general o bien común); ejercer y defender la autonomía municipal; impulsar el desarrollo; velar por la integridad del territorio, el fortalecimiento de su patrimonio económico y la preservación de su patrimonio económico, natural y cultural; promover la participación sistemática, efectiva, voluntaria y organizada de su habitantes.

2.2.2 Características

Constituyen el conjunto de cualidades o circunstancias que son propias o peculiares del municipio, y que tienen como objeto diferenciarlo de otros órganos estatales, dentro de las cuales se pueden mencionar:

a) Posee personalidad jurídica:

Se puede definir el concepto de personalidad jurídica como la investidura que posee una persona o institución la cual permite adquirir derechos y contraer obligaciones por sí mismo y respecto a otros.

b) Cuenta con un gobierno autónomo, en el ámbito administrativo:

Esto se encuentra regulado en el Artículo 3 del decreto 12-2012 Código Municipal el cual regula: “En ejercicio de la autonomía que la Constitución Política de la República garantiza al municipio, este elige a sus autoridades y ejerce por medio de ellas, el gobierno y la administración de sus intereses, obtiene y dispone de sus recursos patrimoniales, atiende los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción, su fortalecimiento económico y la emisión de sus ordenanzas y reglamentos. Para el cumplimiento de sus fines que le son inherentes, coordinara sus políticas con las políticas generales del Estado y en su caso, con la política especial del ramo al que corresponda. Ninguna ley o disposición legal podrá contrariar, disminuir o



tergiversar la autonomía municipal establecida en la Constitución Política de la República”.

c) Posee facultad reglamentaria para los asuntos de su competencia:

Esto le permite poder emitir y aprobar acuerdos, reglamentos y ordenanzas municipales, con el objeto de satisfacer las necesidades de la población en general.

d) Eligen a sus propias autoridades mediante sufragio universal:

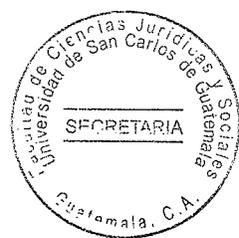
Esto se encuentra regulado en el Artículo 253 de la Constitución Política de la República de Guatemala, el cual establece que está dentro de sus funciones el elegir a sus propias autoridades.

e) Autofinanciable:

El municipio tiene la facultad de captar recursos, siempre que esta captación se ajuste al principio de legalidad.

f) Independencia técnica:

Que le permite establecer sus procedimientos, reglas, o normas, con el objeto de poder realizar las obras y prestar los servicios que les sean necesarios.



g) Independencia política:

Consiste en la actividad orientada en forma ideológica a la toma de decisiones, por parte del gobierno municipal, que le permite alcanzar sus objetivos.

2.3 Sistemas de gobierno municipal

El nombre *Municipium* proviene de la unidad de gobierno romano, cuya estructura puede ser comparada con el gobierno de una ciudad moderna, y del cual proviene o deriva nuestro vocablo municipio.

Debido a la urbanización, ha sido necesario estructurar un gobierno de las ciudades, donde se han reunido conglomerados humanos con la finalidad de satisfacer necesidades comunes. La institución municipal impone y supone la presencia de órganos de gobierno y administración que la conduzcan. El derecho municipal es parte integrante o concomitante del urbanismo.

“Los alcaldes, o cabezas de los municipios, pueden ser elegidos o designados. Hasta el siglo XIX eran casi siempre designados por el gobierno central, pero con el desarrollo y auge del sistema representativo la mayoría de países adoptaron el sistema de un alcalde elegido por sufragio universal”.¹⁵

¹⁵ <https://www.revistajuridicaonline.com/1990/09/sistemas-de-gobierno-municipal/> (Consulta: 20 de junio de 2019).



El gobierno municipal se encuentra regulado en el Artículo 254 de la Constitución Política de la República de Guatemala, el cual establece: “Gobierno Municipal. El gobierno municipal será ejercido por un Consejo, el cual se integra con el alcalde los síndicos y concejales, electos directamente por sufragio universal y secreto para un periodo de cuatro años, pudiendo ser reelectos”.

Hoy la relación del derecho municipal está dada principalmente con el derecho administrativo, pues es rama autónoma del derecho público, vinculándose expresamente en los aspectos de configuración y gobierno de municipios.

“La gran tendencias de los estados modernos es la de lograr la descentralización de la Administración Pública y, en buena medida, los municipios llevan esta tendencia a través de la autonomía. Ya han quedado obsoletas las teorías que propugnan una Administración Pública centralizada, por lo que el Estado que se ha visto en la necesidad de descentralizar algunas de sus funciones delegándolas en representantes locales (municipalidades). Los principales sistemas del gobierno municipal son los siguientes”.¹⁶

a) Sistema de democracia directa:

Este sistema consiste en que el poder municipal de gestión corresponde a los vecinos, quienes lo ejercen directamente, congregado en las oportunas asambleas que reúnen en las plazas públicas, lo que se conoce como Cabildo abierto.

¹⁶ Manuel Ballbé, Marta Franch. Op. Cit. Pág. 156.



El Artículo 38 del Decreto 12-2012 del Congreso de la República de Guatemala, Código Municipal hace referencia a este tipo de sistema, indicando que se podrán llevar a cabo sesiones que por su importancia sugieran la conveniencia de escuchar la opinión de los vecinos, el Concejo Municipal, con el voto favorable de las dos terceras partes del total de sus integrantes, podrá acordar que la sesión se celebre a cabildo abierto, fijando en la convocatoria, el lugar, día y hora de la sesión.

En estas sesiones del concejo, los vecinos que asistan tendrán voz pero no voto, debiendo todos guardar la compostura, decoro y dignidad que corresponda a una reunión de tal naturaleza, de lo contrario, la misma se suspenderá sin responsabilidad del Concejo Municipal.

b) Sistema de democracia representativa:

En este sistema la representación de los vecinos se encuentra encomendada a los órganos representativos de la comunidad, a través de un órgano colegiado donde la máxima autoridad elige al alcalde o intendente en una forma interna.

Desaparece aquella forma de reunión de vecinos, existiendo únicamente organismos formados por concejos que representan a la población. Actualmente es el sistema que más se acomoda a la vida y desarrollo de los municipios y da paso al tecnicismo de los servicios públicos que se prestan en las grandes urbes.



c) Sistema democrático, colegial o sistema inglés:

Este sistema tiene su fundamento y base en la opinión pública, externada por el sufragio, centro de acción de gobierno en el Ayuntamiento o Concejo Municipal, que es directamente designado por el cuerpo electoral, siendo el depositario de la soberanía local y del que recibe todo impulso la vida municipal.

El Alcalde Mayor, es designado por el Concejo para presidirlo y llevar su representación, pero no goza de gran autoridad legal, pues carece de facultades para poder designar a los funcionarios y del derecho de veto. En este sistema, la gestión se encuentra a cargo del Ayuntamiento, que la ejerce mediante las comisiones que nombra en cada una de las materias.

d) Sistema democrático de separación de poderes o sistema francés:

Consiste en que el municipio es una corporación regida por las autoridades que son las designadas por el concejo electoral, tiene una base democrática por motivo que del pueblo recibe el mandato municipal y de él reciben la investidura sus representantes, mediante el procedimiento comúnmente acostumbrado. En este sistema se observa una diferenciación orgánica de competencias, que consiste en que el municipio es una corporación regida por las autoridades que son designadas por el Concejo Electoral y tiene una base puesto que recibe el mandato municipal del pueblo.



e) Sistema autoritario o alemán:

Este sistema responde a la conciencia antidemocrática del Estado alemán, su base reside en la acción oficial, poder que viene de arriba, derivada de una burocracia especializada.

f) Sistema de gobierno municipal en Guatemala:

Al estudiar los diferentes sistemas de gobierno municipal que existen se puede establecer que Guatemala cuenta con el sistema de gobierno de democracia representativa, ya que sus órganos son designados por medio de sufragio, en donde quedan representados todos los sectores de su población. En lo que respecta a la distribución de sus facultades, utiliza el sistema democrático de separación de poderes o sistema francés, que es el que se adecua al desarrollo de la administración municipal moderna, que se presta a obtener mayores resultados con la distribución que existe del poder y siendo indispensables cuestiones de técnica, se ve la necesidad de formar comisiones por las materias de vital importancia, para los fines del municipio que generalmente son morales, espirituales y materiales.

2.4 Órganos municipales

La doctrina hace referencia a distintos órganos que integran el municipio dentro de los cuales se pueden mencionar: el alcalde, el Pleno, la comisión de gobierno, concejales, los tenientes del alcalde, etc. El Artículo 254 de la Constitución Política de la República



de Guatemala estipula, Gobierno Municipal. “El gobierno municipal será ejercido por un consejo el cual se integra con el alcalde, los síndicos y concejales, electos directamente por sufragio universal y secreto para un periodo de cuatro años, pudiendo ser reelectos”.

a) El concejo municipal:

Es el órgano supremo de la administración municipal, que se compone de un cuerpo colegiado o pluripersonal, con personalidad jurídica encargado de la administración del municipio. El Artículo 9 del decreto número 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala, Código Municipal establece que: A este corresponde el gobierno municipal, el cual es responsable de ejercer la autonomía del municipio.

El número de miembros del concejo, concejales y síndicos, se integra con base en el número de sus habitantes, de conformidad con lo establecido por la Ley Electoral y de Partidos Políticos vigentes. Así mismo, el número debe ser par o impar, situación que opera cuando se toman resoluciones a nivel del Concejo Municipal.

b) El alcalde:

Etimológicamente la voz **alcalde** proviene del árabe *Alcaldique* significa el **juez**, o sea, el funcionario que tenía atribuciones judiciales y administrativas.



El Artículo 52 del Código Municipal establece: “El alcalde representa a la municipalidad y al municipio; es el personero legal de la misma, sin perjuicio de la representación judicial que se le atribuye al síndico; es el jefe del órgano ejecutivo del gobierno municipal; miembro del consejo departamental de desarrollo respectivo y presidente del Concejo Municipal de Desarrollo”.

A este corresponde hacer cumplir las ordenanzas, reglamentos, acuerdos, resoluciones y demás disposiciones del Concejo Municipal y al efecto expedirá las órdenes e instrucciones necesarias, dictara las medidas de políticas y buen gobierno y ejercerá la potestad de acción directa y, en general resolverá los asunto del municipio que no estén atribuidos a otra autoridad.

c) Síndicos:

Estos son las personas encargadas de fiscalizar el funcionamiento de la administración municipal, con el fin de proteger los intereses de la comunidad.

d) Concejales:

Son los miembros electos de una corporación municipal, que tiene como función principal el desarrollo del municipio dentro de diversas áreas, entre las que se pueden mencionar educación, cultura, transporte, obras públicas, etc.



CAPÍTULO III

3. El transporte

“La historia del transporte es la historia de la humanidad. Todas y cada una de las sociedades ha tenido la necesidad de trasladar objetos y mercancías. Es así como la necesidad de cargar objetos y distribuirlos entre distintos territorios se sitúa en el origen del transporte terrestre pero también del transporte marítimo y del transporte aéreo”.¹⁷

Ya en la época precolombina periodo que abarca desde el nacimiento de los primeros pobladores americanos hasta la conquista por los europeos con la colonización en 1492, los incas ya contaban con un sistema de caminos intercomunicados a través de todo su imperio para trasladar diferentes tipos de mercancías. En los inicios el transporte terrestre se realizaba a pie, utilizando la fuerza de los animales o la fuerza de los ríos a través de canoas o bote para llegar a su destino final.

La necesidad de transportar objetos de mayor peso que no podían ser transportados por animales, trajo consigo una de las invenciones más reconocidas en la historia **La Rueda** la cual ha ido evolucionando con el tiempo. Está a la vez ayudando a la evolución de los medios de transporte haciendo que el hombre pudiese trasladarse a lugares más lejanos en un menor tiempo.

¹⁷ <https://www.sertrans.es/transporte-terrestre/el-transporte-terrestre-la-historia-de-la-humanidad/>
(Consulta: 25 de junio de 2019).

Los medios de transporte en su evolución crean la clasificación que hoy en día persiste de manera general siendo estos: transporte terrestre, transporte marítimo, transporte aéreo y transporte ferroviario.

3.1 Transporte terrestre

“El transporte terrestre se desarrolló más despacio. Durante siglos los medios tradicionales de transporte, restringidos a montar sobre animales, carros y trineos tirados por animales, raramente excedían de un promedio de 16 km/h. El transporte terrestre mejoró poco hasta 1820, año en el que el ingeniero británico George Stephenson adaptó un motor de vapor a una locomotora e inició, entre Stockton y Darlington, en Inglaterra, el primer ferrocarril de vapor”.¹⁸

Es considerado como el primer medio de transporte utilizado por el hombre y se puede definir como el medio por el cual se pueden trasladar personas o cosas de un lugar a otro, el cual se realiza sobre la superficie terrestre. Los vehículos utilizados por este medio pueden ser muy diversos en su sistema de locomoción, su capacidad de transporte o la naturaleza de su cargamento.

Ha sido en el Siglo XX cuando más se ha desarrollado la red viaria en España. Sucesivos gobiernos han realizado grandes inversiones hasta conseguir unas vías básicas de gran capacidad (autopistas y autovías) que permiten el desplazamiento de

¹⁸ <https://www.monografias.com/trabajos/transporte/transporte.shtml> (Consulta: 26 de junio de 2019).



gran número de personas y mercancías por el territorio español con niveles de motorización próximos a los grandes países industrializados.

En América Latina, el caballo, la mula y el transporte sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses. Los mismos aprovecharon muchas veces las rutas construidas por los indígenas, las cuales permitieron realizar traslados de mercancías hacia las costas de las cuales embarcaban hacia los países europeos.

El sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930, siendo en la actualidad aceptable en muchos casos. Sin embargo, las carreteras sudamericanas de las zonas tropical y subtropical sufren de forma muy acusada las inclemencias climáticas, lo cual hace muy costoso su mantenimiento y muchas veces inútil e intransitable su asfaltado durante algunas épocas del año debido a las lluvias torrenciales. A esto, en algunos casos, hay que añadir cierta desidia planificadora.

A pesar de ello, en la actualidad muchos países latinoamericanos cuentan con sistemas de carreteras más o menos aceptables, siendo Argentina, Brasil y México los países con mayor cantidad de kilómetros de carreteras mejoradas y asfaltadas. En 1928, se acordó entre los países del sector construir una carretera Panamericana que uniera todo el continente desde Alaska a Tierra de Fuego. Ya en 1940 el 62% del tramo correspondiente a América Central estaba asfaltado y el 87% de América del Sur.

Entre los medios de transporte terrestre se pueden mencionar:

a) El carro

Consiste en el medio de transporte terrestre, que se compone de una cabina impulsada por un motor de combustión, sobre cuatro ruedas, el cual ha evolucionado a tal punto que al día de hoy existen este tipo de vehículos que superan los 300 kilómetros por hora.

b) La motocicleta

Consiste en el medio de transporte terrestre compuesto de dos ruedas impulsado por un motor que acciona la rueda trasera, de combustión interna, cuya construcción alcanza velocidades superiores a los 100 kilómetros por hora.

3.2 Transporte marítimo

Es un medio de transporte por medio del cual se trasladan personas o cosas por mar, ríos o lagos, de un punto geográfico a otro, a bordo de un buque o barco.

Este medio de transporte al igual que otros medios de transporte ha tenido su evolución, hoy en día es el modo más utilizado para el comercio internacional, ya que existen embarcaciones que soportan toneladas de peso haciendo más eficiente este medio. Es importante tomar en cuenta que la superficie del planeta tierra en un 70% está cubierta por agua, por lo que se puede decir que este medio de transporte es de naturaleza internacional.



El transporte marítimo tiene una estrecha relación con el comercio internacional, es tal que se crearon los términos internacionales de comercio (ICOTERMS), los que consisten en el conjunto de normas de aceptación voluntaria por las partes, en un contrato de compraventa internacional de mercaderías acerca de las condiciones de entrega de las mercancías.

El transporte de personas por medio de las vías marítimas ha perdido su importancia debido al desarrollo del transporte aéreo, sin embargo existen hoy en día más que una manera de trasladarse una manera de disfrutar un viaje en cruceros turísticos, o bien el transporte marítimo interno que se lleva en los lagos o ríos.

3.3 Transporte aéreo

Los pioneros de este medio de transporte fueron los hermanos Wright, quienes hicieron el primer vuelo con motor el 17 de noviembre de 1903, en Kitty Hawk, Carolina del Norte, pero fue después de la I Guerra Mundial que destacó en muchos países el uso de este medio.

Este modo de transporte, en principio, se pensó y desarrolló únicamente para pasajeros; sin embargo, gracias al uso de contenedores aéreos y al diseño de nuevos aviones destinados a carga, el volumen de mercancías transportado por este medio se incrementó año tras año. Los adelantos de la navegación aérea, de las telecomunicaciones y de las facilidades electrónicas han permitido que la aviación haya progresado de forma asombrosa.

Es un medio de transporte por medio del cual se trasladan personas o cosas de un lugar a otro, utilizando el espacio aéreo el cual se lleva a cabo por medio de aviones. Cuando se habla de este medio de transporte es común pensar en un avión, sin embargo no hay que olvidar que existen otros medios de transporte aéreos que cumplen su función principal.

El helicóptero, el globo aerostático, o más avanzados aun los transbordadores espaciales los cuales al día de hoy tienen mucha relevancia, ya que se piensa en viajes espaciales que permitan explorar los confines del espacio.

3.4 Transporte ferroviario

Es un medio de transporte por medio del cual se trasladan personas o cosas por vía terrestre a través o guiado sobre una vía férrea.

Se trata de un sistema de transporte que presenta muchas ventajas desde su creación, ya que en la actualidad se utilizan sistemas sofisticados que permiten el uso de vías magnéticas que ayudan al impulso de los trenes, teniendo ventajas tales como la no utilización de combustible, así como la mitigación de los daños al impacto ambiental.

En la actualidad existe un proyecto de este tipo de transporte en el país de China, el cual será impulsado por levitación magnética, y que podrían alcanzar una velocidad de 600 kilómetros por hora.

3.5 Transporte urbano en Latinoamérica

“El medio predominante en el transporte urbano en América Latina es el autobús. En la gran mayoría de las ciudades representa la totalidad de los movimientos de pasajeros urbanos que se desplazan por medios colectivos (sin incluir en estos últimos a los taxis colectivos, importantes en algunas ciudades). Incluso en ciudades con sistemas ferroviarios importantes, de las cuales sólo hay 4 en Sudamérica (Buenos Aires, Río de Janeiro, Santiago de Chile y Sao Paulo), predomina el autobús”.¹⁹

Como se establece en temas anteriores relacionados con el origen y desarrollo del transporte, las necesidades de responder a los desafíos de la movilidad es inapelable, tomando en cuenta que 8 de cada 10 latinoamericanos viven en las ciudades. Es por ello que el autobús se ha vuelto uno de los medios más importantes para la movilidad de las personas dentro de las urbes latinoamericanas.

“La rápida urbanización en el mundo en desarrollo ofrece la oportunidad de crear sistemas de transporte más seguros, menos contaminantes, más eficientes y accesibles, que atenúen la congestión del tráfico y la contaminación, faciliten el acceso al empleo y disminuyan el consumo de energía del transporte. En las ciudades emergentes de tamaño mediano donde vivirá la mayoría de los nuevos residentes urbanos, los urbanistas tienen la oportunidad de diseñar sistemas de transporte

¹⁹ https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/10387/0/17085117_es.pdf (Consulta: 13 de enero de 2020).

sostenibles e inclusivos desde un principio, pasando por alto las modalidades más contaminantes y costosas”.²⁰

Es así como surgen sistemas de transporte urbano en Latinoamérica con tecnología e inteligencia de datos que permiten una mejor movilidad y desarrollo para el ser humano, mejorando la calidad y la eficiencia de las soluciones de transporte.

En ciudades más grandes o antiguas incluso cuentan con distintos medios de transporte como el caso de Medellín, que compitió contra New York y Tel Aviv por el premio a la ciudad más innovador del año del 2013, el cual ganó, y que para su nominación se tomaron en cuenta el funcionamiento del sistema de transporte (Metro), que reduce en las emisiones de CO₂ en 175 mil toneladas al año, entre otros aspectos.

3.6 Historia del transporte urbano en Guatemala

“El servicio de transporte urbano por medio de buses en la ciudad de Guatemala, surge el 16 de diciembre del año de 1927 cuando inicia a prestar sus servicios la Empresa Guatemalteca de Autobuses (EGA), en la ruta que era de la Estación Central al parque central por toda la novena avenida, y del parque central al hipódromo del norte recorriendo toda la sexta avenida, este flujo de tráfico de buses, carruajes y taxis dieron origen en este año a la implantación de semáforos en las esquinas de las calles de la

²⁰ <https://www.bancomundial.org/es/topic/transport/overview#1> (Consulta: 13 de enero de 2020).



ciudad que vino a sustituir a los policías de tráfico que operaban desde el año de 1925".²¹

Se puede entender que la ciudad de Guatemala inicio a ser parte de un proceso de modernización con la implementación del transporte público, el cual vino a sumar otras herramientas de control vial, que son parte integral de este proceso, dentro de los que se pueden mencionar los semáforos, estaciones de abordaje, centrales transferencia, la señalización de vías y la infraestructura adecuada para el transporte urbano, que hasta el día de hoy resulto ser una medida de control de tráfico eficiente y ordenada, como en otras ciudades del mundo.

"A partir del año de 1940 se reorganiza el transito del transporte urbano en la ciudad capital y se establecen nuevas rutas numeradas que poco a poco se fueron incrementando, a continuación todas las rutas que funcionaron entre 1950 y finales de 1980, en estos últimos años las rutas empezaron a sufrir variaciones en su recorrido por los cambios de vías, construcciones de paso a desnivel y otros cambios hechos por la municipalidad para recortar en algunos casos las rutas y en otros casos alargarlos".²²

Cabe resaltar que a través de los años se dio un crecimiento demográfico, lo que llevo a que la ciudad de Guatemala creciera y se implementaran nuevas vías, lo que permitió la creación de nuevas rutas de transporte público y a su vez impacto en la distribución

²¹ <https://guatemaladeayer.blogspot.com/2011/09/historia-del-transporte-urbano-en.html> (Consulta: 26 de junio de 2019).

²² *Ibíd.*



organizada de las distintas rutas, beneficiando a los usuarios en mejores formas de movilización dentro de la ciudad.

El transporte público en la ciudad de Guatemala está regido por la Municipalidad Metropolitana, la ley de transporte contenida en el Decreto 253 del Congreso de la República de Guatemala, deja al sistema de transporte urbano sujeto a la jurisdicción municipal, con la cual la municipalidad capitalina emitió el reglamento del transporte urbano por autobús, con fecha 18 de febrero de 1969.

A finales de la década de los noventa se crea la Empresa Metropolitana Reguladora de Transporte y Transito, institución que se creó para fortalecer la supervisión, regulación y fiscalización del transporte de la ciudad capital. En 1996 existían 13 concesionarios de buses urbanos que operaban con 1417 unidades de transporte y el número de rutas aumento a 81 y 19 concesionarios de microbuses operando 799 unidades de transporte en 52 rutas.

En 1997 la Municipalidad de Guatemala adquiere un total de 750 unidades de transporte preferenciales y 50 buses articulados, mismas que fueron dadas a los concesionarios para ponerlas en circulación en las rutas ya establecidas, unidades llamadas por su color rojo, los tomates, que tenía como características del uso de molinetes que permitiría el conteo de usuarios y una mejor rendición de cuentas por parte de los pilotos; dicho plan fracasa al ser saboteados dichos aparatos por los mismos operadores.

El precio al pasaje se constituyó en una regla invariable, la no aceptación de nuevas tarifas pese a las variables macro económicas y la necesidad de actualizar precios, pone a los empresarios entre la espada y la pared, ya que si no se actualizaban los precios no habría capacidad para nuevas unidades del transporte.

3.7 Transporte público urbano en la actualidad

En Guatemala surgen nuevos sistemas de transporte público, con el objetivo de aplacar distintas problemáticas sociales, esto se logra a través de la Comisión para el Fortalecimiento y Modernización del Transporte Terrestre (CPFMTT), conformada por el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, Ministerio de Finanzas Publicas, Ministerio de Trabajo y Previsión Social y la Asociación de Empresas de Autobuses Urbanos, que inicia a gestionar los proyectos de modernización del mismo.

La Municipalidad de Guatemala inicia con el sistema de transporte masivo de pasajeros en el eje sur, el 3 de febrero del 2007 denominado Transmetro, el cual consiste en un sistema de transporte público que utiliza autobuses convencionales, articulados y biarticulados, sistema que es similar al Transmilenio de Bogotá, El Megabús de Pereira, El Transmetro de Barranquilla, etc.

Hoy en día el Transmetro es un sistema que está a la vanguardia de la movilidad urbana, con autobuses de última generación, con centrales de transferencia de pasajeros, estaciones de acceso universal y en su mayoría con vías exclusivas, que

permite a los usuarios llegar con mayor rapidez a sus destinos, y con un total de 8 líneas las cuales cuenta con las siguientes estaciones:

“Línea 1 (San Sebastián – Mercado Central – Correos – Beatas de Belén – Paseo de las Letras –Centro Cívico); Línea 2 (Hipódromo del Norte – Simeón Cañas – Jocotenango – San Sebastián); Línea 6 (Proyectos – Proyectos 4-4 Sur – Cipresales – Quintanal – Corpus Chisti – José Martí – Cerro del Carmen Sur – Santa Teresa – Capuchinas – Beatas de Belén - Fegua)”.²³

Cabe resalta que según la necesidades y cambios que se van dando dentro de las distintas líneas de transporte implementadas por el sistema de Transmetro, estas sufren distintas modificaciones que tienen como objeto, la adecuación de estaciones que permitan mejorar la calidad de servicio a los usuarios de transporte público.

“Línea 7 (Usac Periférico – Aguilar Batres – Granai – Rodolfo Robles – Cejusa- San Jorge - Roosevelt – San Juan – Ciudad de Plata II – Villa Linda – 4 de Febrero – Bethania – Incienso – San Juan de Dios – Pasaje Aycinena – La Merced); Línea 12 (Central de Transferencia – Monte María – Javier – Las Charcas Norte – El Carmen – Reformita Norte – Mariscal Norte – Trébol – Santa Cecilia – Bolívar Norte – Don Bosco – El Calvario – Plaza Municipal – Plaza Barrios)”.²⁴

²³ <https://rutastransmetro.muniguate.com/?c=Estacion&a=Lineas> (Consulta: 28 de junio de 2019).

²⁴ *Ibíd.*



Se puede observar en los antes descrito la línea que dio inicio al sistema de transporte Transmetro, así como la última línea implementada por parte de la Municipalidad de Guatemala, la cual recorre una de las vías principales de la ciudad de Guatemala, que permite la conexión de norte a sur, haciendo con este sistema masivo de pasajero, una manera rápida, eficiente y segura para el transporte público.

“Línea 13 (Plaza Berlín – Juan Pablo II – Plaza Argentina – Los Arcos – Plaza España – Igss zona 9 – Seis 26 – Torre del Reformador – Plaza de la República – Banco de Guatemala – Plaza Barrios); Línea 18 (Atlántida – Victorias Sur – San Martín Sur – Capuchinas – Beatas de Belén – Fegua)”.²⁵

Así mismo los transportistas que prestan el servicio de transporte público se vieron afectados por una nueva amenaza social conformada por pandillas juveniles llamadas Maras, las cuales por medio de constantes extorsiones hacen imposible poder continuar con el servicio. Dicha actividad delictiva da como resultado el asesinato de cientos de pilotos y ayudantes al negarse al pago de las extorsiones y poniendo nuevamente a los empresarios en una posición complicada.

En el año 2010 los transportistas lanzan un plan visionario por medio de un Sistema Prepago que tiene como objetivo evitar que los pilotos manejen dinero en efectivo y los usuarios porten su tarjeta que les permite hacer uso de los nuevos autobuses. Esta visión se materializó con lo que al día de hoy se conoce como el proyecto Transurbano, el cual vino a revolucionar el transporte público en la ciudad capital.

²⁵ *Ibíd.*



Guatemala es uno de los países a nivel mundial que tiene tecnología de punta en el transporte público, el cual permite dar solución a la problemática que venía afectando a la sociedad, pero sobre todo a todas esas persona que utilizaban diariamente el servicio de transporte público, así como el uso de unidades de transporte de modelo reciente permitiendo ser un sistema de transporte que reúne todas las características técnicas que brindan seguridad y calidad, para una mejor prestación del servicio al usuario.

Sin embargo aunque se cuente con estos sistemas de transporte innovadores, existe un alto porcentaje de usuarios que utilizan medios alternos para poder desplazarse de un lugar a otro, dentro de los cuales se pueden mencionar: los vehículos particulares, los taxis rotativos, los mototaxis y servicios más modernos que requieren la utilización de aplicaciones móviles nombrando a continuación los siguientes: Uber, Driver y Urban Taxi.

Por lo que es necesario promover la calidad del transporte público que actualmente opera dentro del perímetro capitalino, que permita la movilización eficiente de pasajeros y de esta forma ayudaría a la disminución del parque vehicular y la contaminación del casco urbano de la ciudad de Guatemala.



CAPÍTULO IV

4. Infracciones y sanciones a conductores reguladas en el Artículo 73 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia acuerdo COM-42-2009

El acuerdo COM-42-2009 del Consejo Municipal de la ciudad de Guatemala, emitido el catorce de diciembre del año dos mil nueve, compuesto por 10 capítulos acuerda emitir el Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia.

El Artículo 1 regula lo relativo al ámbito de aplicación, estableciendo que tiene por objeto regular la operación y prestación del sistema integrado de transporte público colectivo urbano, así como el funcionamiento de las centrales de transferencia y sus demás instalaciones, tanto por el transporte público colectivo urbano, como por el transporte extraurbano que ingresa al municipio de Guatemala.

Lo anterior se debió a los distintos considerandos del reglamento en mención, dentro de los cuales resalta el promover toda clase de actividades económicas, sociales, culturales, ambientales y prestar los servicios públicos necesarios como el Servicio de Transporte Público Colectivo Urbano, para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y satisfacer las necesidades de la población en general, así también que debido al crecimiento del número de vehículos y la concentración de los mismos en el municipio

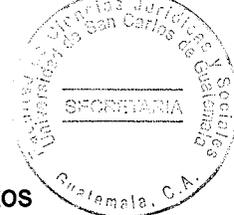


de Guatemala y sus áreas de influencia urbana, obliga a la Municipalidad de Guatemala a emitir disposiciones legales que regulen la prestación del servicio de transporte público colectivo urbano, buscando el funcionamiento eficiente del mismo, de manera integral.

El Artículo 2 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia establece que autoridades pueden aplicar este reglamento, siendo estas:

- a) El Consejo Municipal
- b) La Junta Directiva de la Empresa Municipal de Transporte de la Ciudad de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana –EMT-
- c) La Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano.
- d) La Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Transito del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana.

Las autoridades que se describen tienen un papel importante en el control vehicular de la ciudad de Guatemala, y específicamente en el transporte público, es así que la empresa municipal de transporte de la ciudad de Guatemala –EMT- es la institución municipal encargada de administrar, coordinar, controlar, adquirir y operar el sistema



público de transporte de pasajeros con unidades que cumplan con los requisitos establecidos para la prestación del servicio.

Así mismo el Artículo 3 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, regula que la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano es la dependencia creada por la Junta Directiva de la Empresa Municipal de Transporte de la Ciudad de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana –EMT-, encargada de controlar, supervisar, administrar, planificar y fiscalizar los servicios contemplados en el sistema integrado de transporte en el Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana.

La Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano tendrá las funciones, atribuciones y competencias que se le asignan en este Reglamento.

Cabe resaltar que después de 9 años de funcionamiento de la dependencia antes descrita, han sido pocos los logros que se han obtenido, ya que no existe un control real de la situación del transporte público, desde la cantidad de unidades que prestan el servicio como la falta de aplicación del reglamento, puesto que existen pilotos que al día de hoy no cuentan con un registro o con los cursos de capacitación impartidos por dicha dependencia.

En el Artículo 4 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus



Áreas de Influencia Acuerdo COM-42-2009, regula lo conducente: "... 15 Conductores:

Personas individuales responsables de la conducción de las unidades del servicio del transporte (...) 34. Prestadores del servicio de transporte público colectivo urbano:

Persona individual o jurídica a quien se otorga mediante la autorización de licencia de operación de una ruta, la prestación del Servicio de Transporte Público Colectivo Urbano conforme las condiciones establecidas en el Contrato de Autorización de licencia de operación correspondiente, así como las disposiciones del Código Municipal, de este Reglamento y las demás leyes que resulten aplicables".

El Artículo 32 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, regula:

Artículo 32. Registro de los conductores. "Los conductores de las unidades del servicio de transporte, deberán inscribirse en el Registro de la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, cumpliendo para el efecto los siguientes requisitos:

- a) Nombre completo, fecha de nacimiento, género, estado civil, número de cédula o del documento personal de identificación, número de licencia, tipo de licencia, Número de identificación tributaria –NIT-, dirección domiciliar, teléfono domiciliar, teléfono celular y correo electrónico, según el formulario de registro proporcionado por la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano".



Es necesario crear un registro de conductores que operan las distintas unidades de transporte colectivo urbano, esto con el fin de poder identificar en caso de infracciones que puedan cometer los mismos, sin embargo cabe resalta que hoy en día muchos de estos no cumplen con lo establecido por la norma jurídica, debido a la poca aplicabilidad del reglamento en mención.

El Artículo 32 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, regula:

- b) "Fotografía del tamaño establecido en el formulario de registro proporcionado por la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano.
- c) Fotocopia simple de boleto de ornato, si es sujeto pasivo de este arbitrio según la ley.
- d) Fotocopia legalizada de la cédula de vecindad o documento personal de identificación del solicitante.
- e) Fotocopia legalizada de licencia de conducir vigente del solicitante tipo "A" o la licencia de conducir que la autoridad de tránsito establezca para conductores de unidades del servicio de transporte".



Los requisitos antes descritos no son más que una manera de control que tienen las distintas instituciones, sin embargo es de conocimiento general la necesidad que conlleva el control sobre los conductores, quienes se han vuelto un blanco para las organizaciones delictivas, las cuales dentro de sus estructuras buscan la manera de infiltrar personas dentro de estas actividades lícitas.

El Artículo 32 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, regula:

- f) “Constancia de carencia de antecedentes penales y policíacos con no más de 3 meses de vigencia, a su presentación en la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano.
- g) Certificado de aprobación del curso de capacitación de primera fase estipulado por la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano.
- h) Fotocopia del recibo por extensión del Carné de Conductor. La persona que no cumpliera con estos requisitos, no podrá ser empleado por ningún prestador del Servicio de Transporte Público Colectivo Urbano para operar unidades del servicio de transporte dentro del perímetro del municipio de Guatemala”.

Es importante poder entender el objeto del reglamento, las autoridades que intervienen, así como las personas a quienes está dirigido la aplicación del mismo, esto último es de



vital importancia para el presente trabajo, puesto que es la base de la problemática planteada, ya que el ente encargado de la aplicación de la norma jurídica sanciona de manera incorrecta al administrado que comete la infracción.

En el Artículo 73 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, regula lo siguiente:

Artículo 73. Sanciones a los conductores. "A los conductores del sistema integrado de transporte, se les impondrá las siguientes sanciones:

1. Una multa administrativa de DOSCIENTOS CINCUENTA QUETZALES (Q.250.00) por:
 - 1.1. Conducir sin haber recibido el curso de capacitación correspondiente.
 - 1.2. No exhibir la identificación del conductor autorizado por la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, en un lugar visible al usuario dentro de la unidad del servicio de transporte".

Se puede determinar que las sanciones contenidas en el presente Artículo son leves en comparación con otros apartados, dándole la importancia de tener conductores en el sistema de transporte publico capacitados e identificados, que satisfagan la prestación del servicio en beneficio del usuario, aunque actualmente se tiene registros de que un porcentaje muy bajo cuenta con dichos cursos de capacitación y por consiguiente con el



carnet de identificación que los acredita como conductores de sistema de transporte público.

En el Artículo 73 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, regula lo siguiente:

- “1.3. Hacer uso de la vía pública para realizar necesidades fisiológicas durante la prestación del servicio.
- 1.4. No portar o no contar con el carné extendido por la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, que lo acredita como conductor capacitado.
- 1.5. No portar el uniforme respectivo en el horario de trabajo.
- 1.6. Conducir una unidad del servicio de transporte de manera imprudente que ponga en riesgo la integridad de los usuarios.
- 1.7. Circular con las puertas abiertas de la unidad del servicio de transporte”.

Es evidente que existen conductas que no dependen directamente del conductor del transporte público, ya que con la implementación de nuevos sistemas de transporte han quedado relegadas unidades que no cumplen con las especificaciones previstas en el reglamento, y que no permiten que el conductor cumpla con los requerimientos establecidos en el presente Artículo, sin embargo es importante resaltar la importancia que conlleva regular conductas de carácter moral que permitan tener un ambiente sano dentro de la ciudad capital y evitar aquellas que ponen en riesgo la integridad física de las personas.



En el Artículo 73 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, regula lo siguiente:

- “1.8. Impedir el abordaje del personal de la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, a la unidad del servicio de transporte para el control, supervisión y/o cualquier otra causa relacionada con la prestación del servicio.
- 1.9 Conducirse durante el recorrido de la ruta con personas ajenas a la prestación del servicio, en las puertas, gradas, sobre la tapadera del motor o pasillos, principalmente si se obstruye el ascenso y descenso del usuario. Queda establecido que única y exclusivamente el conductor, es la persona encargada de la prestación del sistema integrado de transporte”.

Es importante resaltar que la conducta de los conductores solo va a mejorar si se cumple con la obligación de recibir los cursos de capacitación, educación y seguridad vial, impartidos por la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, los cuales tienen como objeto que los conductores presente un servicio digno.

En el Artículo 73 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, regula lo siguiente:

- “1.10 Faltar el respeto a los usuarios, al personal de la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano o cualquier otra autoridad en el ejercicio de sus



funciones, utilizando palabras soeces u obscenas, que agredan la moral de las personas.

- 1.11 Fumar dentro de las unidades del servicio de transporte durante la prestación del servicio.
- 1.12 No asistir a citaciones y, en su caso, no cumplir con lo requerido por la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano”.

Es innegable que en la actualidad se carece de valores sociales y las faltas de respeto hacia los usuarios por parte de los conductores, es el diario vivir de cada uno de ellos ya pesar de las constantes denuncias por parte de usuarios del transporte en contra de los conductores, la falta de capacitaciones y las sanciones mal aplicadas no permiten que este fenómeno se pueda erradicar.

En el Artículo 73 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, regula lo siguiente:

“1.13. Por circular la unidad del servicio de transporte en una ruta que no le corresponda

2. Una multa administrativa de QUINIENTOS QUETZALES (Q. 500.00) por:

2.1. Incumplir con los recorridos, frecuencias y horarios establecidos.



- 2.2. No detener la marcha y no permitir el ascenso y/o descenso de usuarios en paradas o estaciones autorizadas para ello, y por ascender y/o descender al usuario en lugares no autorizados”.

Las conductas establecidas en los numerales anteriores no siempre dependen del conductor, ya que a diario se cometen actos de violencia en contra del gremio, por parte de grupos delincuenciales, que no les permite cumplir con sus recorridos y horarios, así mismo por la falta de señalización por parte de las autoridades de lugares que por costumbre los usuarios han establecido como estaciones de ascenso y descenso.

En el Artículo 73 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, regula lo siguiente:

- “2.3. Permitir que los usuarios viajen en las gradas de la misma o colgando de pasamanos en el exterior de las puertas de la unidad del servicio de transporte
- 2.4. No respetar el orden de turno asignado a cada unidad del servicio de transporte para la prestación del servicio por ruta.
- 2.5. Colocar o hacer funcionar equipos de sonido y/o similares dentro de la unidad del servicio de transporte durante la prestación del servicio que no sean autorizados por la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano”.



Actualmente es difícil establecer horarios de frecuencias por parte del sistema de transporte público, que permita un servicio de transporte rápido y seguro, debido a la alta carga vehicular dentro de la ciudad capital, y los demás aspectos relativos a los numerales se pueden considerar como conductas culturales que no precisamente dependen de los conductores.

En el Artículo 73 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, regula lo siguiente:

- “2.6. Cobrar la tarifa de los servicios contemplados en el sistema integrado de transporte, al usuario por otro medio que no sea el sistema de recaudo autorizado
- 2.7. Circular fuera del carril derecho, rebasar o hacer parada en diagonal a la parada o estación identificada.
- 2.8. Utilizar la unidad del servicio de transporte para obstaculizar e interrumpir el tránsito, o retirarse del servicio sin causa justificada que amerite la interrupción del mismo”.

Uno de los objetivos por parte de los prestadores del transporte público, fue el eliminar el cobro del pasaje por medio de efectivo, en la actualidad el Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses –SIGA-, es el único que utiliza un cobro de pasaje electrónico, que vino a beneficiar tanto a usuarios, como a conductores del sistema de



transporte, ya que esto produjo una baja total de actos de violencia en contra de los mismos

Cabe resalta que el sistema de transporte Transmetro siendo un sistema impulsado por la municipalidad de Guatemala, no cumple con lo establecido en el Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, en cuanto al sistema de cobro electrónico.

En el Artículo 73 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, regula lo siguiente:

- “2.9. Conducir estando suspendido por la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano
- 2.10. Detener la marcha del vehículo injustificadamente en la vía pública o hacer parada para el ascenso y/o descenso de usuario en lugares no autorizados.
- 2.11. Permanecer más del tiempo autorizado en las bahías de abordaje y desabordaje.
- 2.12. Efectuar la actividad de abordaje y desabordaje en un muelle distinto al autorizado.
- 2.13 Ingresar unidades de transporte no autorizadas para el abordaje de pasajeros y/o carga a las bahías destinadas para el efecto”.



Como se puede observar la norma jurídica en cuestión es clara en establecer las sanciones que se le pueden aplicar al conductor que infrinja alguna de las infracciones enumeradas, por medio de la potestad sancionadora que consiste en la facultad que tiene la administración pública de imponer sanciones a través de un procedimiento administrativo

La sanción administrativa consiste en el castigo que se le aplica a un administrado como consecuencia de una conducta contraria a la norma jurídica administrativa, con la finalidad represora, consintiendo la sanción en la privación de un bien o derecho, o la imposición de un deber, al estar vedada para la administración pública las sanciones consistentes en privación de libertad.

Al día de hoy existen cuatro prestadores del servicio de transporte público colectivo urbano siendo estos: Tendencias Modernas Latinoamericanas S.A., Expansión Corporativa Milenium S.A., Rutas Metropolitanas de Transporte S.A., Concesionarios de Transporte S.A., los cuales operan los 8 sectores que se conforman por un conjunto de 134 rutas en el que se presta el servicio de transporte público colectivo urbano, con un total de 3221 registros.

Se realizó una solicitud de sanciones de 60 unidades registradas del transporte público colectivo urbano, en el que se puede observar la aplicación improcedente del Artículo 73 del Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, puesto que del total de sanciones impuestas a estas unidades, se contabilizó un



numero de 1,452 sanciones que fueron aplicadas a las unidades del transporte y no así sobre el conductor que opera la misma.

De lo anterior se logra determinar que se considera responsable del pago de la sanción al prestador de servicio, lo que violenta claramente los principios de eficacia y eficiencia, principios que en relación con las administraciones públicas, suponen que deben tener aptitud para cumplir con sus fines y objetivos, lo que suponen una adecuada disposición de la organización, los medios y sus funciones.

También se puede observar que se violenta el principio de culpabilidad el cual es propio de la potestad sancionadora, el cual establece que solo podrán ser sancionadas por hechos constitutivos de infracción administrativa las personas físicas y jurídicas que resulten responsables, de los mismos, a un a título de simple inobservancia, el cual también tiene como regla general es que la sanción solo debe recaer sobre el autor de la conducta sancionable.

Así mismo es claro que no puede existir una responsabilidad subsidiaria o solidaria por el incumplimiento de las obligaciones impuestas, puesto que el reglamento para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia, regula individualmente la sanciones que pueden imponerse al prestador del servicio, al conductor así como al inspector particular, ya que se entiende que tienen como fin mejorar la prestación del servicio de transporte público.



4.1 Propuesta de Reforma al Reglamento para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Acuerdo COM-42-2009, para registro de Infracciones

La reforma propuesta en el presente trabajo se debe entender siempre en beneficio de la población guatemalteca, en caso específico de los usuarios del transporte público colectivo urbano, quienes se ven afectados de manera directa de la mala prestación por parte de los conductores del transporte público.

Esta reformase propone por la falta de individualización del infractor de la norma jurídica, la cual no se especifica en la norma jurídica que regula lo relativo al registro de las infracciones, lo que se traduce en una ineffectividad al momento de ser aplicada, puesto que no obliga al conductor al pago de las mismas y este al no verse afectado de manera directa al pago de la sanción, no mejora la calidad de prestación del servicio público que la ciudadanía necesita y requiere.

Si bien el reglamento regula la aplicación de los recursos administrativos aplicables que contempla la Ley de lo Contencioso Administrativo, estos no son la solución a la aplicación incorrecta por parte de la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, puesto que son procedimientos costosos y engorrosos para quienes se ven afectados de manera directa por esa mala aplicación.



Así mismo es importante resaltar que la municipalidad de Guatemala a través Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano y está por medio del Departamento de Inspectoría y del Departamento de Registro, deben coordinarse para la correcta aplicación de la norma jurídica, puesto que juegan un papel importante en la reforma planteada, ya que es a través de estos que se puede establecer la individualización que se plantea.

La parte que se pretende reformar del reglamento es el Artículo 67, el cual de todo lo expuesto en la materia regula lo siguiente:

Artículo 67. Registro de Infracciones. “La Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, llevará un Registro de las Infracciones cometidas de conformidad con este Reglamento.

Para realizar cualquier trámite, estos deberán presentar la solvencia correspondiente extendida por la Empresa Municipal de Transporte de la Ciudad de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana –EMT- y la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana”.

El cual se propone dejar de la siguiente manera:

Artículo 67. Registro de Infracciones. La Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, llevará un Registro de las Infracciones cometidas individualizando a



los infractores de las mismas, que permitan obligar al infractor al pago de conformidad con este Reglamento.

Para realizar cualquier trámite, estos deberán presentar la solvencia correspondiente extendida por la Empresa Municipal de Transporte de la Ciudad de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana –EMT- y la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

El transporte público es uno de los servicios con mayor deficiencia en el país, sobre todo en el municipio de Guatemala que es donde se concentra el mayor número de personas a nivel nacional, concentración que hace evidente la mala prestación por parte de los conductores del sistema de transporte colectivo urbano. Si bien existe una regulación legal en cuanto el registro de infracciones que los conductores cometen, esta carece de efectividad toda vez que no recae sobre el infractor de la misma, y que con ello se obligue al pago de sanciones impuestas, lo que se traduciría en una prestación de servicio digno.

Por lo que es necesario que la Municipalidad de Guatemala implemente reformas que permitan la individualización al momento de la aplicación de infracciones a conductores, las cuales reflejen un verdadero cambio en la prestación del servicio del transporte público en beneficio de la población.





BIBLIOGRAFÍA

- ALVAR EZQUERRA, Manuel. **Diccionario general lengua española**. Barcelona: Ed. Bibliograf, 1997.
- BALLBÉ, Manuel; FRANCH, Marta. **Manual de derecho administrativo**. Barcelona, España: Ed. Marques Tallers Gráficos – Girona – Catalunya, 2002.
- Banco Mundial. **Transporte**
<https://www.bancomundial.org/es/topic/transport/overview#1>. Extraído el 13 de Enero de 2020.
- Blogspot. **Historia del transporte urbano en Guatemala**.
<https://guatemaladeayer.blogspot.com/2011/09/historia-del-transporte-urbano-en.html>. Extraído el 26 de Junio de 2019.
- CASTILLO GONZÁLEZ, Jorge Mario. **Derecho administrativo**. 15ª ed. Guatemala: Ed. Impresiones Graficas, 2004.
- Cepal. **El transporte urbano en América Latina**.
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/10387/017085117_es.pdf.
Extraído el 13 de Enero de 2020.
- FRAGA, Gabino. **Derecho administrativo**. México: Ed. Porrúa, 1985.
- GONZÁLEZ PÉREZ, Jesús. **Tratado de derecho procesal administrativo**. Madrid: Ed. Civitas, 2000.
- MARIENHOFF, Miguel Santiago. **Tratado de derecho administrativo**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Benjamín Villegas Basavilbao, 1964.
- MEZA DUARTE, Eric. **Manual de derecho administrativo**. 1ª ed. Guatemala: Ed. Serviprensa S.A. 2004.



Monografías.

<https://www.monografias.com/trabajos/transporte/transporte.shtml>. Extraído el 26 de Junio de 2019.

Transporte.

MONTOYA MELGAR, Alfredo. **Diccionario jurídico**. Pamplona: Ed. Arazandi, 2017.

MuniGuate. **Rutas de transmetro.**
<https://rutastransmetro.muniguate.com/?c=Estacion&a=Lineas>. Extraído el 28 de Junio de 2019.

ORTIZ SANCHEZ, Mónica; Virginia, Pérez Pino. **Diccionario jurídico básico**. Madrid: Ed. Tecnos, 2019.

PRADO, Gerardo. **Teoría del Estado**. 11ª ed. Guatemala: Ed. Ediciones Renacer, 2012.

Revista Jurídica. **Sistemas de gobierno municipal.**
<https://www.revistajuridicaonline.com/1990/09/sistemas-de-gobierno-municipal/>. Extraído el 20 de Junio de 2019.

Sertrans. **El transporte terrestre y la historia de la humanidad.**
<https://www.sertrans.es/trasporte-terrestre/el-transporte-terrestre-la-historia-de-la-humanidad/>. Extraído el 25 de Junio de 2019.

SlideShare. **Fuentes del derecho administrativo.**
<https://es.slideshare.net/RosmailethDeCastro/fuentes-del-derecho-administrativo-65449331002E>. Extraído el 7 de Junio de 2019.

VERA RAMIREZ, Antonio. **Diccionario básico de la lengua española**. Barcelona: Ed. Juventud, 2006.

Legislación:

Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, 1986.



Código Municipal. Decreto Número 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala, 2002.

Ley de lo Contencioso Administrativo. Decreto Número 119-96 del Congreso de la República de Guatemala, 1996.

Reglamento Para la Operación y Prestación de Servicios en el Sistema Integrado de Transporte Público Colectivo del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia, acuerdo COM-42-2009. Municipalidad de Guatemala, 2009.