

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



**JUAN ALFREDO LÓPEZ AJCUC**

**GUATEMALA, JUNIO DE 2014**

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

**LA NECESIDAD DE DELEGAR LA COMPETENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN DE  
TRÁNSITO A LA MUNICIPALIDAD DE SAN PEDRO SACATEPÉQUEZ  
DEPARTAMENTO DE GUATEMALA, PARA EL CONTROL DEL ORDENAMIENTO  
VIAL A TRAVÉS DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO**



y los títulos profesionales de

**ABOGADO Y NOTARIO**

Guatemala, junio de 2014

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

DECANO: MSc. Avidán Ortiz Orellana  
VOCAL II: Licda. Rosario Gil Pérez  
VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Díaz  
VOCAL IV: Br. Mario Roberto Méndez Alvarez  
VOCAL V: Br. Luis Rodolfo Aceituno Macario  
SECRETARIO: Lic. Luis Fernando López Díaz

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

**Primera Fase:**

Presidente: Lic. Héctor René Granados Figueroa  
Vocal: Lic. Nicolás Cuxil Güitz  
Secretario: Lic. Héctor David España Pinetta

**Segunda Fase:**

Presidente: Licda. Crista Ruíz Castillo de Juárez  
Vocal: Licda. Wendy Isabel Rodríguez Aldana  
Secretario: Lic. José Dolores Bor Sequén

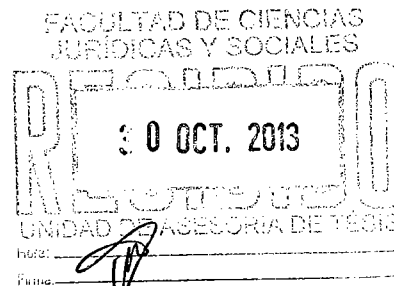
**RAZÓN:** "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis". (Artículo 43 del normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y el Examen General Público).

Lic. Carlos Humberto Gómez Lanza  
Abogado y Notario  
Colegiado 11,263  
7ª. Avenida 7-07 zona 4  
Edificio el Patio primer nivel oficina 106 Ciudad de Guatemala  
Teléfono 4318 3606



Guatemala 14 de octubre de 2013

Dr. Bonerge Amilcar Mejía Orellana  
Jefe de Unidad de Asesoría de Tesis  
Coordinador de la Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Ciudad Universitaria



Doctor Mejía:

En atención al nombramiento como asesor de tesis del estudiante **JUAN ALFREDO LÓPEZ AJCUC**, que me fuera comunicado con fecha 24 de mayo de 2013 he asesorado el trabajo de tesis denominado **“LA NECESIDAD DE DELEGAR LA COMPETENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN DE TRÁNSITO A LA MUNICIPALIDAD DE SAN PEDRO SACATEPÉQUEZ DEPARTAMENTO DE GUATEMALA, PARA EL CONTROL DEL ORDENAMIENTO VIAL A TRAVÉS DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO”**; se hicieron sugerencias relacionadas con el tema, las cuales fueron aceptadas e incluidas en el mismo, en tal sentido me permito exponer lo siguiente:

- a) Se establece que la investigación realizada tiene un amplio contenido científico y técnico acorde al tema desarrollado, el cual consiste en un detenido análisis sobre la delegación de la competencia administrativa de tránsito a las municipalidades, así como los procedimientos que realizan las municipalidades ante el Ministerio de Gobernación en el caso específico el de la municipalidad de San Pedro Sacatepéquez Guatemala.
- b) La metodología de investigación son apropiados al tema elaborado, se utiliza el método deductivo, para recopilar toda la información necesaria referente al tema; el método jurídico, se hizo un estudio de las leyes guatemaltecas y doctrinas referente a la competencia de tránsito y el método analítico, para analizar y comparar las doctrinas y normas legales. Se utilizaron técnicas de investigación documental, bibliográfica y entrevista.
- c) En cuanto a la redacción, se utiliza los términos adecuados y un lenguaje técnico, las ideas se plasman con coherencia por lo que considero que es correcta.



- d) Esta investigación es una contribución científica para el derecho administrativo y a las municipalidades.
- e) Respecto a las conclusiones y recomendaciones se estima que la delegación de la competencia administrativa de tránsito a las municipalidades es importante pero que sería innecesario este trámite ya que los municipios gozan de autonomía.
- f) La bibliografía es congruente con los temas desarrollados dentro de la investigación.

Por lo referido anteriormente, el trabajo de tesis cumple con los requisitos exigidos por el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencia Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por lo que en mi calidad de asesor, emito el presente **DICTAMEN FAVORABLE** y apruebo la presente investigación.

Atentamente,

Lic. Carlos Humberto Gómez Lanza  
Colegiado No. 11,263

Licenciado  
**Carlos Humberto Gómez Lanza**  
Abogado y Notario



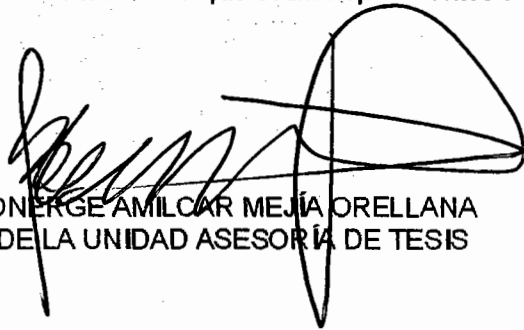
**USAC**  
**TRICENTENARIA**  
 Universidad de San Carlos de Guatemala



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.  
 Guatemala, 31 de octubre de 2013.

Atentamente, pase a el LICENCIADO JOSÉ JORGE GRANADOS MAYES, para que proceda a revisar el trabajo de tesis de el estudiante JUAN ALFREDO LÓPEZ AJCUC, intitulado: "LA NECESIDAD DE DELEGAR LA COMPETENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN DE TRÁNSITO A LA MUNICIPALIDAD DE SAN PEDRO SACATEPÉQUEZ, DEPARTAMENTO DE GUATEMALA PARA EL CONTROL DEL ORDENAMIENTO VIAL A TRAVÉS DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título del trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente deberá cumplir con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual establece: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, 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, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".



DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA  
 JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS



cc.Unidad de Tesis  
 BAMO/yr.

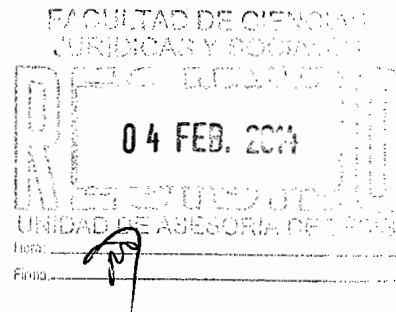




Lic. José Jorge Granados Mayes  
Abogado y Notario  
Colegiado N° 2,142  
Edificio el Patio primer nivel oficina 119, 7ª. Avenida 7-07 zona 4  
Ciudad de Guatemala  
Tel.: 2331 9584

Guatemala, 31 de Enero de 2014.

Dr. Bonerge Amilcar Mejía Orellana  
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala –USAC–  
Ciudad Universitaria



Doctor Mejía:

En atención a la resolución emitida por esta jefatura de fecha 31 de octubre de 2013, fui nombrado como revisor del trabajo de tesis del estudiante **JUAN ALFREDO LÓPEZ AJCUC**, titulado **“LA NECESIDAD DE DELEGAR LA COMPETENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN DE TRÁNSITO A LA MUNICIPALIDAD DE SAN PEDRO SACATEPÉQUEZ DEPARTAMENTO DE GUATEMALA, PARA EL CONTROL DEL ORDENAMIENTO VIAL A TRAVÉS DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO”**; en la cual a mi criterio cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, de la siguiente manera:


1. El trabajo de tesis, contiene aportes de carácter científico y técnico, dentro del marco legal guatemalteco, utilizando un lenguaje técnico-jurídico sobre el tema investigado.
2. En cuanto a la metodología se utilizó el método analítico, por medio del cual se realizó un análisis de los diferentes documentos referentes al tema; el método jurídico, a través de él se estudiaron las normas jurídicas referentes al trabajo de la delegación de la competencia administrativa de tránsito; con el método deductivo se establecieron aspectos generales en relación al trabajo. Las técnicas de investigación empleadas son las adecuadas para la recolección de información y son congruentes con el contenido general de la investigación.



3. La contribución del trabajo es de importancia, siendo un aporte significativo sobre el procedimiento, tramite y requisitos que debe realizar las autoridades municipales del Municipio de San Pedro Sacatepéquez del departamento de Guatemala, así mismo todo lo que compete para ejecución de un ordenamiento vehicular adecuado para la seguridad de los pobladores y todos aquellos que transiten por este municipio. La redacción empleada durante el desarrollo de la tesis fue adecuada.
4. Las conclusiones y recomendaciones son acordes y congruentes al contenido del estudio realizado, y que constituye un buen aporte en el estudio y análisis de este tema, en relación a la bibliografía utilizada es la adecuada para cada uno de los temas abordados.

Por lo expuesto, opino que el trabajo cumple con los requisitos exigidos, razón por la cual me permito emitir **DICTAMEN FAVORABLE**.

Sin otro particular me suscribo atentamente;

José Jorge Granados Mayes ABOGADO Y NOTARIO
--

Lic. José Jorge Granados Mayes  
Abogado y Notario





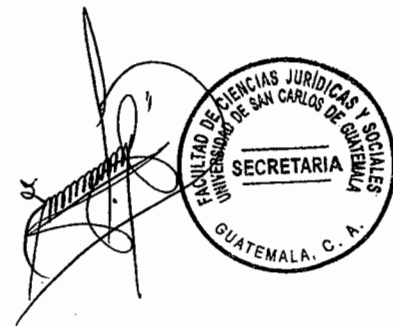
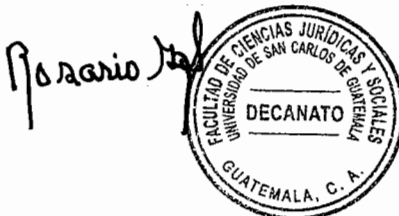
**USAC**  
**TRICENTENARIA**  
Universidad de San Carlos de Guatemala

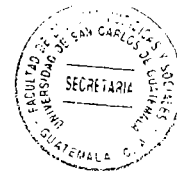


DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 23 de mayo de 2014.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante JUAN ALFREDO LÓPEZ AJCUC, titulado LA NECESIDAD DE DELEGAR LA COMPETENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN DE TRÁNSITO A LA MUNICIPALIDAD DE SAN PEDRO SACATEPÉQUEZ DEPARTAMENTO DE GUATEMALA, PARA EL CONTROL DEL ORDENAMIENTO VIAL A TRAVÉS DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/srrs.





## DEDICATORIA

- A Dios:** Por ser la luz que guía mi camino.
- A mis padres:** Isidro López Pixtún (D.E.P.) Por el ejemplo de lucha, gracias padre por el apoyo y las bendiciones desde el cielo. Y Lucia Ajcuc Canel, por su amor, apoyo, pero sobre todo su paciencia.
- A mis hermanos:** Por su apoyo en el camino de la vida.
- A mis sobrinos:** Con cariño, esperando que esta meta alcanzada sea ejemplo, para que ellos luchen por realizar sus sueños.
- A mis amigos y amigas:** Por contar con su apoyo y compartir la lucha diaria.
- A:** La Universidad de San Carlos de Guatemala y en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.



## ÍNDICE

Pág.

Introducción .....	i
--------------------	---

### CAPÍTULO I

1. Municipio.....	1
1.1. Antecedentes históricos.....	1
1.2. Municipio de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala .....	4
1.2.1. Poblados que integran el municipio y su respectiva categoría.....	4
1.2.2. Clasificación de las zonas del municipio .....	5
1.3. Demografía.....	6
1.4. Principales vías de comunicación terrestre del municipio y sus aldeas.....	6
1.4.1. Aldea Buena Vista.....	7
1.4.2. Aldea Vista Hermosa .....	9
1.4.3. Aldea Chillaní .....	10
1.5. Viabilidad urbana del municipio de San Pedro Sacatepéquez departamento de Guatemala .....	11
1.6. Lugar turístico .....	12
1.7. Situación económica.....	12

### CAPÍTULO II

2. Ordenamiento vial.....	15
2.1. Sistema vial terrestre vehicular.....	16
2.2. Clasificación de la red vial .....	17
2.2.1. Red vial primaria .....	17
2.2.2. Red vial secundaria.....	17
2.2.3. Red vial terciaria .....	18



**Pág.**

2.2.4. Vías urbanas .....	18
2.3. Educación vial.....	18
2.4. Señalización vial .....	20
2.5. Clasificación de la señalización vial.....	23
2.6. Responsabilidad de señalar .....	27
2.7. Infraestructura vial .....	27
2.8. Riesgo vial .....	28

### **CAPÍTULO III**

3. Tránsito.....	31
3.1. Delegación de la competencia de tránsito .....	32
3.2. Lineamientos para obtener la delegación de competencia de tránsito .....	34
3.3. Creación del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito.....	37
3.4. Requisitos para ser juez de asuntos municipales de tránsito .....	38
3.5. Organización del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito.....	39
3.6. Creación de la Policía Municipal de Tránsito.....	39
3.6.1. Misión.....	42
3.6.2. Visión .....	42
3.6.3. Objeto .....	42
3.7. Organización de la Policía Municipal de Tránsito .....	42
3.8. Organización y funcionamiento del departamento de la Policía Municipal de Tránsito.....	44
3.8.1. Autoridad superior administrativa.....	44
3.8.2. Organización operativa .....	44
3.9. Organización administrativa del departamento de la Policía Municipal de Tránsito.....	45
3.10. Academia de capacitación de la Policía Municipal de Tránsito.....	46
3.11. Uniforme y equipo autorizado para la Policía Municipal de Tránsito .....	47



**Pág.**

3.12. Perfil y requisitos del agente de la Policía Municipal de Tránsito .....	50
3.13. Acceso a la formación de la Policía Municipal de Tránsito .....	51
3.14. Salario y beneficios de la agentes de la Policía Municipal de Tránsito.....	52
3.15. Facultades de la autoridad de tránsito .....	52
3.16. Regulación legal .....	54
3.16.1. Constitución Política de la República de Guatemala.....	54
3.16.2. Código Municipal.....	54
3.16.3. Ley de Tránsito y su Reglamento.....	55

## **CAPÍTULO IV**

4. Vehículos .....	57
4.1. Clasificación de los vehículos .....	58
4.1.1. Clasificación por su uso .....	58
4.1.2. Clasificación por peso .....	59
4.2. Vehículos con derecho de vía libre.....	60
4.3. Velocidad .....	62
4.3.1. Velocidades permitidas .....	62
4.4. Transporte .....	64
4.4.1. Estructura del sistema de transporte.....	64
4.5. Licencia.....	68
4.6. Tipos licencia .....	70
4.6.1. Tipo A.....	70
4.6.2. Tipo B.....	70
4.6.3. Tipo C .....	71
4.6.4. Tipo M .....	71
4.6.5. Tipo E.....	71
4.7. Licencia extranjera.....	71



## CAPÍTULO V

Pág.

5. Intervención de la Policía Municipal de Tránsito para el ordenamiento vial en el municipio de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala.....	73
5.1. Estrategia de la Policía Municipal de Tránsito para el ordenamiento vial .....	74
5.2. Infracciones de tránsito.....	76
5.3. Sanciones de tránsito .....	77
5.4. Clasificación de las sanciones de tránsito .....	78
5.5. Amonestación .....	79
5.6. Multas .....	79
5.6.1. Requisitos de la multa.....	80
5.6.2. Descuentos e intereses de las multas de tránsito .....	81
5.7. Retención de documentos .....	81
5.7.1. Retención y consignación de la licencia de conducir .....	82
5.8. Cepos .....	83
5.9. Incautación de vehículos y cosas .....	84
5.10. Suspensión de la licencia de conducir.....	85
5.11. Cancelación de la licencia de conducir.....	85
5.12. Depósitos nacionales y municipales.....	86
5.13. Procedimiento para la imposición de una infracción.....	86
5.14. Casos donde el conductor no se encuentre.....	87
5.15. Actuación de la Policía Municipal de Tránsito en caso de accidente vial .....	88
5.16. Sanciones y multas reguladas en el reglamento de tránsito para el transporte de pasajeros y carga del Municipio de San Pedro Sacatepéquez departamento de Guatemala .....	89
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>95</b>
<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>97</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>99</b>



## **INTRODUCCIÓN**

El objeto de la presente investigación es producto, de la problemática del desorden vial que aqueja diariamente a los pobladores y personas que transitan por el municipio de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala, ya que desafortunadamente las autoridades municipales de este municipio no han puesto la atención debida al movimiento vehicular.

Es por ello, que el tema trata sobre la necesidad de delegar la competencia de la administración de tránsito a la municipalidad del municipio de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala, para el control del ordenamiento vial, a través de la Policía Municipal de Tránsito.

La hipótesis se planteó así: con la delegación de la competencia de la administración del tránsito, la municipalidad contribuirá a la implementación de un ordenamiento vial adecuado; en virtud de que en la actualidad carece de las herramientas para poder controlar y sancionar a los conductores que infrinjan la ley; es decir, que con dicha delegación las autoridades municipales tendrán las facultades y obligaciones que la ley les otorgue para desempeñar un mejor trabajo concerniente al movimiento vehicular. En el desarrollo de la investigación la hipótesis fue comprobada; ya que, de no gestionar y obtener la delegación de la competencia de la administración de tránsito el municipio de San Pedro Sacatepéquez, Guatemala, tendrá serios conflictos en cuanto al desplazamiento de vehículos se refiere y por ende exponer la integridad física de las personas.

Con el objeto de atender las necesidades y las causas por las cuales la municipalidad de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala; no ha realizado las gestiones necesarias para obtener la delegación de la competencia administrativa del tránsito vehicular, que perjudica a la colectividad de este municipio por el desorden vial existente. Asimismo, identificar las razones de ausencia de una correcta y eficiente señalización de tránsito, que permita que los conductores de vehículos, las respeten



para su seguridad y la de los demás, desplazándose de una mejor manera en el área urbana de este municipio.

El desarrollo del presente estudio, fueron utilizadas el método analítico, sintético, inductivo y deductivo, el método analítico y sintético permitieron analizar cada uno de los temas desarrollados, así como analizar por separado cada una de la normas que interesan a esta investigación; el método deductivo permitió llegar a la hipótesis; también se utilizó la técnica de fichas bibliográficas a través de la cual se analizó la doctrina y la legislación.

El estudio se encuentra estructurado en cinco capítulos, ilustrando el primero, el tema del municipio; en el capítulo dos, se estudia el ordenamiento vial; en el tercero, se desarrolla el tema del tránsito, delegación de competencia de tránsito, lineamientos para obtener la competencia de tránsito, creación de la Policía Municipal de Tránsito; el capítulo cuatro trata sobre los vehículos, transporte, licencia; finalmente, en el capítulo cinco, se trata el tema de la intervención de la Policía Municipal de Tránsito para el ordenamiento vial.

La delegación de la competencia de tránsito es importante para el municipio de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala; ya que se considera que es perceptible el desorden vial existente, la falta de un plan estratégico que permita una mayor fluidez del tránsito aunado a ello una capacitación adecuada de los agentes de la Policía Municipal de Tránsito.





## CAPÍTULO I

### 1. Municipio

#### 1.1. Antecedentes históricos

El surgimiento del municipio en la legislación guatemalteca se puede indicar que se dio con la promulgación de la primera Constitución Política del Estado de Guatemala, el 11 de octubre de 1825, dentro de cuyos principios se encuentra el de fijar los límites jurisdiccionales de las municipalidades.

Los inicios de la delegación de funciones administrativas que asignó el Estado de Guatemala a las municipalidades, el autor Vincenzo Solombrino Orozco, en su libro Legislación Municipal de la República de Guatemala, indica “Mediante Decreto Legislativo de fecha 29 de septiembre de 1836, se señalan funciones y atribuciones a los órganos municipales con el fin de prestar los servicios públicos locales, recaudar y administrar fondos y emitir las disposiciones concernientes”.<sup>1</sup>

Posteriormente en el año de 1879 se promulgo el Decreto número 242 Ley Municipal, cuyos considerandos establecían lo siguiente: Los cuerpos municipales son los llamados a promover inmediatamente el adelanto y mejora de sus respectivas poblaciones, a velar por la conservación del orden y cuidar la moralidad y salubridad

---

<sup>1</sup> Solombrino Orozco, Vincenzo. **Legislación municipal de la República de Guatemala**, Recopilación Tipografía Nacional, 1983.



pública. En esta ley se puede encontrar los antecedentes del código municipal actual, porque contiene disposiciones electorales, de gobierno y administrativas.

El municipio nace de la necesidad de descentralizar la administración pública, de tal manera que esta pueda ejercer sus atribuciones de una manera más eficaz, en beneficio de los habitantes.

A medida que crece una empresa se va haciendo cada vez más necesario delegar determinadas funciones, con el propósito de que: "a) se puedan tomar las decisiones adecuadas al estar cerca del problema, y b) se puedan controlar con más efectividad los resultados de estas".<sup>2</sup> Lo mismo sucede con el municipio conforme va creciendo la población, deben instalarse nuevas oficinas, cada vez más especializadas, a fin de satisfacer las necesidades de servicio de las personas.

El municipio se ha creado para manejar los intereses colectivos de la población, y por tanto, esta puede y debe participar en la administración de manera directa (en caso de que una persona que sea elegida por votación popular para desempeñar un cargo administrativo), o indirecta (si ejerce control y supervisión de los actos de las autoridades municipales por medio de la opinión pública).

---

<sup>2</sup> Montaña, Agustín. **Manual de la administración municipal**. Pág. 9.



El municipio no es un poder soberano dentro de un Estado, sino una institución descentralizada de los servicios públicos, a la que se le ha dado autonomía en el área administrativa.

El municipio es la parte fundamental de la organización territorial y desde su origen, se considera una célula democrática. "Cedula democrática en cuanto se organiza a través de elecciones en que participan núcleos familiares y poblaciones vecinales. Los municipios urbanos y rurales integran sistemas urbanos o rurales de manera que no se concibe un municipio aislado de otros. En relación con la importancia del municipio se afirma que tal importancia radica en la necesidad de descentralizar la administración pública para que esta, ejerza sus atribuciones en forma efectiva, en beneficio de sus habitantes.

A medida que crece una empresa, la empresa necesita delegar funciones con dos propósitos: que las decisiones adecuadas las tome el que más cerca este del problema y que además, controle con mayor efectividad los resultados de las decisiones.

El municipio nunca podrá tomar todas las decisiones. Sus autoridades deben delegar y de hecho delegan en algunas empresas privadas. Estas empresas pasan a prestar los servicios y el municipio se reserva el control y la supervisión de las actividades. Municipio que renuncia al control y a la supervisión es municipio que pierde su naturaleza pública. Por lo tanto, la renuncia al control y a la supervisión debe considerarse contraria a la autonomía municipal, en cuanto presenta en sí, menoscabo



de la autoridad municipal".<sup>3</sup>

## **1.2. Municipio de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala**

El municipio de San Pedro Sacatepéquez se encuentra situado en la parte oeste de Guatemala, en la región metropolitana. Limita al norte con el municipio de San Juan Sacatepéquez, Guatemala, al sur con el municipio de Mixco, Guatemala; al este con el municipio de Chinautla, Guatemala; y al oeste con los municipios de Santo Domingo Xenacoj y Santiago Sacatepéquez. Posee una extensión territorial de 30 Kilómetros cuadrados y se encuentra a una altura de 2,101.66 metros sobre el nivel del mar, por lo que generalmente su clima es frío. Se encuentra a una distancia de 25 kilómetros de la cabecera departamental de Guatemala.

### **1.2.1. Poblados que integran el municipio y su respectiva categoría**

- |                           |          |
|---------------------------|----------|
| a) San Pedro Sacatepéquez | Pueblo.  |
| b) Buena Vista            | Aldea.   |
| c) Chillaní               | Aldea.   |
| d) Vista Hermosa          | Aldea.   |
| e) Cruz de Piedra         | Caserío. |
| f) Las Limas              | Caserío. |
| g) San Martín             | Caserío. |

---

<sup>3</sup> Castillo González, Jorge Mario. **Derecho administrativo**. Tomo I. Pág. 317.



- |                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| h) Cerro Naacoch                   | Caserío.  |
| i) El Aguacate                     | Caserío.  |
| j) La Presa                        | Caserío.  |
| k) Lo de Boc                       | Caserío.  |
| l) Los López                       | Caserío.  |
| m) Paley                           | Caserío.  |
| n) Ciudad Jardín                   | Colonia.  |
| ñ) Cuatro Pozos                    | Colonia.  |
| o) Bosque Bello                    | Colonia.  |
| p) Bosques de Vista Hermosa I y II | Colonias. |
| q) Laguna seca                     | Finca.    |
| r) San Rafael Escudero             | Finca.    |
| s) Barrio San Antonio              | Otra.     |
| t) Población dispersa              | Otra.     |

### 1.2.2. Clasificación de las zonas del municipio

El asentamiento urbano se divide básicamente en cinco zonas: “Zona 01 Morazán, zona 02 San José, zona 03 Ermita, zona 04 Barrios y zona 05 que era la laguna seca. Esto se debe a que antiguamente estaban divididos en cuatro cantones, por lo que se respetó dicho esquema, siendo la zona 02 la más grande”.<sup>4</sup> Las fuentes de trabajo para los habitantes del municipio son la fabricación y maquila de prendas de vestir.

<sup>4</sup> Gall, Francis. **Diccionario geográfico de Guatemala**. Pág. 497.



En el año 1964 se introdujo la industria de producción de ropa y actualmente se encuentra una cantidad de compañías maquiladoras que aportan medios de trabajo.

El crecimiento de sus habitantes se ha originado por las lotificadoras las que son ocupadas por personas que emigran de otro municipio por aspectos económicos y la existencia de fuentes de trabajo por la ubicación de empresas maquiladoras.

### **1.3. Demografía**

El municipio de San Pedro Sacatepéquez contaba con 33,052 habitantes al censo del 2002 y según proyecciones del Instituto Nacional de Estadística la población para el 2009 es de 39,136 habitantes. Las principales potencialidades del municipio son la confección del vestuario y textiles, la agroindustria y la producción artesanal, así como un posible desarrollo del sector turismo.

La mayoría de pobladores pertenecen a la modalidad bilingüe o sea que hablan español y cakchiquel.

### **1.4. Principales vías de comunicación terrestre del municipio y sus aldeas**

La red vial se reduce a dos accesos, al asentamiento urbano, al Este y al Norte por la Carretera CA-5. Además de conformar el trazado vial como un sistema cerrado, se convierte en una arteria mixta. Ya que por un lado cumple con su función primordial de vía de tráfico interdepartamental, y por el otro, presta un servicio de carácter urbano a



nivel de calle, ambas situaciones hacen que la misma sea transitada en forma continua, tanto por vehículos livianos como pesados.

Si bien su existencia no deja de ser beneficiosa, también es problemática para los transeúntes, especialmente para la población escolar.

Las principales calles y avenidas del asentamiento urbano están pavimentadas.

#### **1.4.1. Aldea Buena Vista**

La Aldea Buena Vista en la zona central cuenta con los servicios básicos, como: servicio de agua potable, drenaje sanitario, infraestructura vial, energía eléctrica, escuela primaria pública, teléfono.

Forman parte de la aldea: los caseríos Los Ortiz y Cantón la Presa, que se encuentran localizados el primero a 1.5 km. de la zona central de la misma, el camino que conduce es de terracería; y a 500 metros se encuentra el Cantón La Presa, se cuenta con una escuela primaria para las dos comunidades, tienen energía eléctrica, no cuenta con servicio de agua potable ni de drenaje, para llegar al lugar las personas lo realizan caminando porque no existe transporte público. (Información proporcionada por la municipalidad de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala).

La mayoría de las personas son de escasos recursos económicos, un gran porcentaje de los hombres se dedican a la agricultura y la otra parte incluyendo jóvenes se tienen



que trasladar al centro de la aldea y a la cabecera municipal para trabajar en las fábricas, las mujeres se dedican a tejer güipiles y servilletas para venderlas en el mercado.

Según censo habitacional del 2008 tiene una población total de 3.985, se encuentra aproximadamente a dos kilómetros, el camino que conduce a ella está pavimentado por lo que las personas para llegar al municipio viajan por medio de microbuses, dicho medio de transporte inician sus labores desde las seis de la mañana a veinte horas, (ocho de la noche), todos los días de la semana, no teniendo un espacio físico de estacionamiento fijo para la carga de pasajeros por lo que regularmente lo hacen frente a los accesos principales del mercado municipal ubicado entre la tercera y cuarta calle "A" y sexta avenida de la zona dos de esta población.

De la ciudad capital por la ruta nacional CA-5, asfaltada, rumbo noroeste hay unos 26.5 km. a la Aldea Buena Vista zona central y de allí al norte aproximadamente 9 kilómetros a San Juan Sacatepéquez.

Cuenta también con caminos, roderas y veredas que unen a sus poblados y propiedades rurales entre sí y con los municipios vecinos.





#### **1.4.2. Aldea de Vista Hermosa**

Se encuentra en el kilómetro 20 en la ruta que conduce de Guatemala a San Pedro Sacatepéquez, sobre la carretera denominada CA-5, es la aldea más grande que tiene el municipio.

En varios sectores de esta aldea viven personas de escasos recursos económicos que no cuentan con todos los servicios necesarios como en la zona central, entre ellos también se encuentran: sector Las Limas en la parte donde colinda con la aldea de Buena Vista, las comunidades de San Francisco I y II, Sector el Escudero, cuentan con el servicio de transporte público, por medio de microbuses que son utilizados para salir a la carretera principal que conduce a la cabecera del municipio de San Pedro Sacatepéquez departamento de Guatemala; algunas familias cuentan con el servicio de drenaje sanitario y muchas familias no tienen el servicio de agua potable.

La zona central de la aldea está dividida por zonas y calles, (esta Nomenclatura está sujeta a cambios).

- a) Zona 1 (entre el Km. 21 y 22).
- b) Zona 2 (Conocido como el Campo).
- c) Zona 3 (entre San Francisco I y Limite entre San Pedro y Mixco).
- d) Zona 4 (entre San Francisco II y I).
- e) Zona 5 (entre San Francisco I y II).



### **1.4.3. Aldea Chillaní**

Es una de las aldeas más alejadas de la cabecera municipal de San Pedro Sacatepéquez y se encuentra localizada aproximadamente a 46 kilómetros de la ciudad capital y a 25 kilómetros de la cabecera del municipio referido, tiene varias vías de acceso entre ellas por la ruta que conduce a Ciudad Quetzal San Juan Sacatepéquez, otra es por la carretera asfaltada que conduce a San Juan Sacatepéquez y San Raymundo, con un porcentaje del 95% de población Maya Cakchiquel lo cual hace que sea un área agrícola no aprovechada, con acceso de 75% de carretera asfaltada y 25% de carretera de terracería de clima templado y con un 75% de suelo fértil. Disponible para cultivos, especialmente, maíz, frijol, chile pimiento, Tomate, güisquil y hortalizas.

La aldea está dividida en tres sectores (sector No. 1, sector No. 2, sector No.3), distribuida en tres calles de terracería, el sector No.1 se ubica en la entrada a la aldea, esta calle tiene una doble intersección separándose en dos accesos uno para el sector No.2 y otro para el sector No.3.

La condición de los caminos está en mal estado solo una tercera parte de las vías de acceso son fácilmente transitables, especialmente en la temporada de lluvias las condiciones empeoran hasta el punto de ser imposible el acceso de transporte



## **1.5. Viabilidad urbana de municipio de San Pedro Sacatepéquez departamento de Guatemala**

Las calles y avenidas del asentamiento urbano, son en generalmente pavimentadas y adoquinadas, empedradas y algunas otras aún se encuentran de terracería, pero su estado es deficiente, lo que crea problemas a los pobladores, principalmente en invierno. Para solventar las deficiencias anteriormente señaladas, a partir del año 1983, la municipalidad dio inicio a una serie de proyectos de adoquinamiento en las principales vías del área urbana.

Actualmente el 50% de las calles se encuentran pavimentadas, el 30% adoquinada, el 10% empedrada y el 10% de terracería. El transporte colectivo y de carga pesada, utiliza la vía pública, como parada de buses extraurbanos y área de carga y descarga.

No existe una terminal de buses, ya que el transporte extraurbano que utilizan los habitantes de San Pedro Sacatepéquez es el que va de la capital a San Juan Sacatepéquez, por lo que San Pedro Sacatepéquez es solo un lugar de paso de estos vehículos. Para el servicio de transporte de pasajeros que se dirigen a las aldeas y caseríos de esta población son utilizados microbuses, la cual carecen de un espacio físico adecuado para su estacionamiento.

El ancho de las vías tiene un aproximado máximo de 9.00 metros; ancho insuficiente para la circulación de vehículos, ya que en la actualidad además del poco espacio físico que existe en el lugar, las mismas no pueden ser ampliadas debido que a través de los



años las autoridades municipales autorizaron la construcción de viviendas a la orilla de la carretera sin prever el crecimiento de la población y en el caso específico el aumento de la circulación de vehículos, además se utilizan dichas vías para el estacionamiento de los mismos en los laterales, circunstancias que se repite en el lugar.

Las calles y avenidas principales tienen bien definida su circulación la mayoría de estas son de doble vía y que su ancho en ocasiones aproximadamente es menos de nueve metros.

#### **1.6. Lugar turístico**

Centro Ceremonial (Cerro San Francisco) está localizado al Noroeste de la Cabecera Municipal, que de la CA-5 a una distancia de 1.5 kilómetros, del camino que conduce Cruz de Piedra cuenta con una entrada principal. Este centro está ubicado en propiedad privada, el ingreso tiene un costo de Q. 2.00.

En este centro se realizan diferentes actividades como peticiones para bendecir cosechas o trabajos, también bendiciones y prosperidad económica, salud y vida para la familia. Asimismo es visitado por personas que se dedican a la práctica de la magia negra.

#### **1.7. Situación económica del municipio**

San Pedro Sacatepéquez es un sector altamente productivo, innovador y flexible,



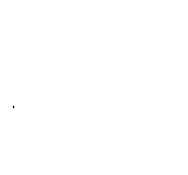
compuesto por empresas dedicadas a la industria textil, certificadas por los estándares de calidad internacional, siendo exportadores y coexportadores en el mercado de diversas industrias como Estados Unidos, Centroamérica y México.

Hoy en día las empresas se caracterizan por la responsabilidad social empresarial cumpliendo con las obligaciones legales y comerciales del país, generando empleo de alta calidad.

La capacidad productiva de las empresas en el sector de confección puede oscilar entre 400 hasta 15,000 piezas diarias por empresa, dependiendo la complejidad de cada prenda, trabajando todo el proceso de confección por medio de líneas. Las empresas están conformadas de cincuenta a cuatrocientos colaboradores, que laboran para el mercado local e internacional.

De esta forma contribuyen a una mejor sociedad y ayudan al crecimiento de la economía en San Pedro Sacatepéquez. Las empresas han diversificado sus productos para satisfacer las necesidades de los clientes, ofreciendo los siguientes servicios:

- a. Servicio de plotteo y patronaje.
- b. Corte.
- c. Confección.
- d. Bordado.
- e. Serigrafía.



C

C



## CAPÍTULO II

### 2. Ordenamiento vial

En las sociedades actuales se realiza una serie de actividades cotidianas relacionadas unas con las otras. Entre estas, cobran un papel relevante las vinculadas con el tránsito en la vía pública y su interrelación.

“La vialidad interna tiene como función propiciar acceso e interrelación entre todas las partes de una zona, mediante un plan de ordenamiento vial, de acuerdo con los requerimientos de los usuarios”.<sup>5</sup>

El ordenamiento vial resulta ser una de las herramientas más valiosas para solucionar los problemas generados en la vía pública, ya que con ello:

- a) Permite planificar las mejoras de las distintas áreas en forma coherente y sostenida.
- b) Controlar el tráfico mediante los sistemas de gestión de tránsito rodado, que aplica las normas, reglamentos, métodos y señales de tránsito.
- c) Permite el movimiento fluido de transporte urbano y extra urbano, analizando el origen-destino y volumen de flujo de la población.

---

<sup>5</sup> Mejía Ramírez, José Renato. **Ordenamiento vial y terminal de transporte del municipio de San Raymundo, Guatemala.** Pág. 8,

d) Favorece la seguridad y la movilidad de los peatones por lo general en zonas céntricas de las ciudades.

## **2.1. Sistema vial terrestre vehicular**

Las carreteras son las vías de comunicación que por lo general sirven para el paso de vehículos, personas o animales y se clasifican en varias categorías según la importancia de los centros de población que comunican.

Actualmente, la necesidad de vertebración territorial entre zonas urbanas y rurales por motivos especialmente socio-económicos que constituyen una condición necesaria para su desarrollo, se hace evidente en relación con el transporte. De allí la necesidad de mejorar los caminos existentes entre las regiones y formular nuevas propuestas que hagan accesible el transporte.

La construcción de carreteras desde la antigüedad, se ha considerado uno de los primeros signos de avance de la civilización y es que cuando las primeras ciudades empezaron a aumentar de tamaño y densidad de población la comunicación de una región a otra se hizo más necesaria. Con el aumento del tránsito de vehículos, surge la necesidad de mejorar y aumentar los sistemas de carreteras existentes.

Las actividades económicas son de mucha importancia para el desarrollo de toda comunidad. Para ello, en cada comunidad deben de existir por lo menos las condiciones mínimas a nivel de infraestructura, que facilite el intercambio comercial y





que facilite las actividades de los pobladores. Esta infraestructura debe de contar con parámetros que establezcan su clasificación, nivel de importancia y que denoten su jerarquía. Así como las poblaciones están jerarquizadas, resulta oportuno hacer ver la categorización que se hace de las vías terrestres que las interconectan.

## **2.2. Clasificación de la red vial**

La clasificación de la red vial se realizó con fines específicos de una mejor planificación y orientación de las inversiones aplicadas a las carreteras y han sido clasificadas, según su importancia en:

### **2.2.1. Red vial primaria**

Tiene como propósito el facilitar la comunicación directa a nivel macro regional, e internacional al comunicar los principales puertos marítimos y fronterizos con los países vecinos, constituyendo la red básica de carreteras troncales o colaterales. Actualmente está conformada por las rutas centroamericanas, rutas nacionales y rutas departamentales.

### **2.2.2. Red vial secundaria**

Su objeto es completar la red vial primaria, facilitando la comunicación regional y directa entre las cabeceras de departamentos, conformando una red alterna a la red vial primaria. La constituyen la ruta C-A9 sur, tramo Palin Escuintla y Escuintla Puerto San



José, rutas nacionales y rutas departamentales. Considerando nacionales a las rutas que de la capital conducen a San Pedro Sacatepéquez, San Juan Sacatepéquez, San Raymundo, Granados en la región II y Pachalum en la región VII, y a San José Pínula al suroriente. Tiene un total de 112 Kilómetros.

### **2.2.3. Red vial terciaria**

Su propósito es completar la red vial primaria y secundaria, proporcionando comunicación entre cabeceras departamentales y sus municipios y aldeas. La constituyen en su mayor parte caminos de terracería y caminos rurales. Algunas de estas vías son las que conectan con Chinautla, San Pedro Ayampuc, Chuarrancho, Palencia, San José Pínula, Fraijanes, Santa Elena Barillas, Villa Nueva, Petapa, Villa Canales, Amatitlán, Calderas, el Relleno. Que suman una longitud de 511 Kilómetros.

### **2.2.4. Vías urbanas**

Se refiere a las que sirven internamente en las ciudades de la región. El área metropolitana tiene 1,300 km. de vías de este orden, que representan 45 km<sup>2</sup>.

## **2.3. Educación vial**

Consiste en crear hábitos y actitudes positivas de respeto, convivencia y seguridad vial, a través del proceso enseñanza y aprendizaje, para generar una cultura de seguridad vial sustentada en el valor de la vida y la integridad humana en la vía pública.



La educación vial no debe entenderse solo como el aprendizaje de normas y señales, ni como un catálogo de urbanidad. Debe dirigirse hacia el aprendizaje de hábitos que modifiquen actitudes frente al tráfico como fenómeno de riesgo. Y a mantener relaciones de convivencia ordenada, solidaria, responsable y de respeto mutuo.

El educar a los conductores que transitan por las calles y avenidas de una ciudad es un trabajo arduo y de vital importancia para la Policía Municipal de Tránsito.

No existe el auto seguro, el conductor es quien debe dar seguridad a su vehículo, a los peatones, a los demás conductores y así mismo; es por ello que la Policía Municipal de Tránsito siempre debe estar pendiente para que las normas y leyes de tránsito sean cumplidas, con el fin de prevenir accidentes y de ayudar a la seguridad de los pobladores que transitan diariamente en las ciudades.

Los accidentes ocurridos en las ciudades son generalmente producidos por el exceso de velocidad, mientras que el resto son producidos por impudencia de los conductores que no acatan las reglas, o que se encuentran en estado de ebriedad o drogadicción afectando a miles de personas que se encuentran a su alrededor causando caos vial y congestión al tráfico.

La Ley de Tránsito en su Artículo 46 regula la educación vial de la siguiente manera: "El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional implementará y coordinará junto con otras entidades públicas o privadas, las políticas, programas y proyectos nacionales, regionales,

departamentales o municipales, generales o especiales, de educación vial, cuyos elementos se incorporaran a los planes educativos formales e informales; así como a los de capacitación superior”.

Como parte de la educación vial, una persona debe de tomar en cuenta al momento de entrar a su vehículo, es asegurarse de que las puertas estén bien cerradas y seguidamente ponerse el cinturón de seguridad. Los buenos hábitos personales harán un buen piloto que este siempre alerta mirando hacia la vía que conduce, abarcando hacia los lados y no mantener la vista solamente sobre el capo, siendo previsor se podrá evitar colisiones o decisiones de último momento.

Asimismo no cambiar de carril constantemente, mantenerse siempre en el mismo carril y cuando se quiera cambiar a otro utilice la pida vías, mirar a su retrovisor y espejo lateral, pero antes de cambiar gire o voltee la cabeza para ver el lado donde se ubicará. Este movimiento ha evitado innumerables accidentes y en países avanzados es regla obligatoria para todo conductor.

#### **2.4. Señalización vial**

“La señalización vial responde a la necesidad de organizar brindar seguridad en las carreteras, debiendo ofrecer información concertada e inequívoca, predestinada a transmitir a los usuarios de la vía pública órdenes, advertencias, indicaciones u



orientaciones mediante un lenguaje común, que determina el uso de las vías y comportamiento en determinadas circunstancias”<sup>6</sup>.

Por lo tanto, conductor y peatón están obligados a obedecer, y respetar y no dañar la señalización vial y otros dispositivos para el control del tránsito, ya que establecen:

- a) Prevención.
- b) Restricción.
- c) Prohibición.

Debiendo adecuar su comportamiento al mensaje que estas brindan en las vías, tanto nacionales como internacionales.

Desde su aspecto informativo, precaucional, restrictivo, etc. Señalamiento vertical vial, señalamiento vertical complementario, demarcación horizontal, señalamiento luminoso y otros dispositivos de control.

La señalización vial está estrechamente vinculada al gran desarrollo e impulso de la industria automotriz, tanto de uso particular, transporte público como de mercaderías, lo cual generó la construcción de carreteras para el desplazamiento de vehículos y personas, la señalización vial responde a la necesidad de organizar y brindar seguridad en las carreteras.

---

<sup>6</sup> González, Ruiz, Pamela Zu'Ellen Brishett. **La aplicación de recursos en materia municipal de tránsito y sus diferencias con lo regulado en la Ley de lo Contencioso Administrativo.** Pág. 15.

A nivel mundial existen dos sistemas de señalización vial, el europeo y el norteamericano, siendo el europeo el más antiguo. Estos sistemas continentales han sido los modelos a tener en cuenta a nivel mundial en materia de señalización vial, por lo que Centro y Sur América a excepción de los criterios idiomáticos, se rigen por el sistema norteamericano.

No obstante la existencia de estos dos sistemas continentales, se han realizado esfuerzos por parte de la Organización de Naciones Unidas -ONU- y la Organización de Estados Americanos -OEA-, para normalizar y consolidar la universalización de las señales viales en el mundo.

El señalamiento vial brinda por medio de una forma convenida y única de comunicación destinada a transmitir ordenes, advertencias, indicaciones u orientaciones, mediante un lenguaje común para todo el país y de acuerdo con convenios internacionales.”

La señalización, cualquiera que sea su mensaje, dado que nos está comunicando algún cambio de condiciones, las indicaciones de los semáforos y señales verticales situadas inmediatamente a su derecha, encima de la calzada o encima de su carril, de acuerdo con lo que corresponda. En vías de dos sentidos de circulación divididas por medianas o camellones, en las vías de un solo sentido de circulación o cuando se van a efectuar movimientos a la izquierda, también deberán cumplir con los semáforos y señales verticales a su izquierda.



Todos los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición y adaptar su comportamiento al resto de las señales que se encuentren en las vías por las que circulan.

En el Artículo 80 del Reglamento de la Ley de Tránsito nos indica que señalización “Es el conjunto de directrices que tienen por objeto advertir e informar a los usuarios de la vía, ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación, en determinadas circunstancias de la vía o de la circulación.

En tanto que la señal de tránsito lo definimos como la placa o anuncio en las vías de comunicación para indicar algo o para regular la marca del tráfico rodado.

## **2.5. Clasificación de la señalización vial**

Comprende las tres clases siguientes:

- a) Señales preventivas o aviso de peligro: tiene por objeto advertir al usuario del camino la existencia de un peligro y la naturaleza de este. Deberán tener los símbolos en fondo amarillo y la orilla deberá ser de color negro y tener la forma de un cuadrado con un diagonal en posición vertical.
- b) Señales de reglamentación: tiene por objeto indicar al usuario del camino, la existencia de ciertas limitaciones, prohibiciones y restricciones que regulan el uso

del camino y cuya violación constituye una contravención. Indican una orden. Se dividen en la siguiente forma:

- b.1. Señales relativas al derecho de vía: la señal de “ALTO” deberá ser de forma octagonal, el fondo de la señal será de color rojo y la inscripción de color blanco, la señal deberá llevar como inscripción, colocada uniformemente en la parte central de la señal, la palabra “ALTO”. Se empleará las señales “ceda el paso”, “carretera preferente”, en que las reglas del tráfico requiera que un conductor ceda el paso a los vehículos que circulan por la carretera a la cual va a entrar. Esta señal tendrá la forma de un triángulo equilátero con dos de sus vértices hacia arriba, inscrito en un fondo orlado de rojo.
- b.2. Señales prohibitivas restrictivas: las señales prohibitivas y restrictivas tendrán forma rectangular, con los lados más largos en posición vertical. Estas señales estarán formadas por un símbolo negro inscrito en un círculo rojo sobre fondo blanco con un letrero negro debajo del disco. Una faja oblicua de color rojo, trazada desde el lado superior izquierdo al lado inferior derecho del círculo y que corte a 45° al diámetro horizontal de este, indicará una prohibición.
- b.3. Señales de dirección de circulación: la señal “calle de dirección única” será rectangular con los lados más largos colocados horizontalmente. En un fondo negro u oscuro habrá una flecha horizontal ancha con la inscripción “Una Vía”.





c) **Señales informativas:** tiene por objeto, guiar al usuario del camino en el curso de su viaje y proporcionarle cualquier otra indicación que pueda ser de interés para él. Las señales informativas, se subdividen en la forma siguiente:

- **Señales para indicar dirección y para identificar carreteras:** estas señales de dirección serán en forma rectangular, tendrán letreros de color negro fondo blanco, con los lados mayores en posición horizontal y terminarán en punta de flecha (o bien deberán ser rectangulares, estando la base en posición horizontal y teniendo en uno de los lados la flecha de dirección). Podrán figurar en estas señales los nombres de otras localidades que se encuentran en la misma dirección.

- **Señales de localización.**

- **Señales de información general:** las señales que indiquen el nombre del curso de agua que se atraviesa, o un sitio histórico cercano o un punto de interés para el turismo, serán de forma rectangular, con la base en posición horizontal. Estas señales tendrán letreros de color negro sobre fondo blanco.

En la legislación guatemalteca se encuentra regulado un orden de prioridad entre las señales y normas de circulación, lo cual está establecido en el Reglamento de la Ley de Tránsito en su Artículo 82, que especificaremos a continuación de la siguiente manera:

a) **Señales y ordenes de los agentes, inspectores adhonorem o inspectores escolares.**

**Agentes:** Los policías de tránsito, gubernamentales, municipales o privados, quienes estén encargados de la aplicación de la Ley de Tránsito y su respectivo Reglamento.

**Inspectores ad honorem:** personal de apoyo a los agentes de tránsito que están autorizados y capacitados, visiblemente identificados para lograr un mejor nivel de seguridad en la circulación de vehículos y peatones.

- b) **Señalización circunstancial** que modifique el régimen normal de utilización de la vía (señales de obra).

**Señalización Circunstancial.** Conjunto de señales de obras que modifica el régimen normal de utilización de la vía pública.

- c) **Semáforos**

Los semáforos son todos aquellos dispositivos de control del tránsito a través de señales luminosos.

- d) **Señales verticales**

Todas aquellas señales de tránsito colocadas sobre postes u otros dispositivos análogos.

- e) **Señales Horizontales**

Todas aquellas señales de tránsito pintadas sobre el pavimento. Y,

- f) **Normas que señala la Ley de Tránsito así como su Reglamento.**



## **2.6. Responsabilidad de señalar**

Corresponde al Departamento, o en su caso, a las Municipalidades que administren el tránsito, fabricar, instalar y conservar las señales de tránsito de forma reglamentaria en las vías públicas. Reglamento de la Ley de Tránsito Artículo 84.

Es importante que las autoridades de tránsito ejecuten programas periódicos que incluyan la instalación de nuevas señales de tránsito y el mantenimiento de las ya existentes, pues una vía bien señalizada da mayor orden y seguridad.

Si todos los usuarios de la vía pública tomarán en cuenta estos indicadores viales, disminuirían los accidentes de tránsito, se salvarían muchas vidas y el ambiente urbano sería mucho más cordial, ordenado y agradable, privando el respeto y la cortesía vial.

## **2.7. Infraestructura vial**

Entendida como aquella que constituye la red vial del municipio, ya sea que se trate de caminos rurales, calles urbanas de tierra o calles pavimentadas. Sumada a la infraestructura vial de obras de mayor envergadura, realizadas para la solución de problemáticas puntuales, a la infraestructura relacionada con el ordenamiento del estacionamiento público de los diversos medios de transporte particulares (automóviles, motocicletas, bicicletas, etc.) y a las obras complementarias a la red (obras de arte, iluminación artificial, veredas mobiliario urbano, elementos de seguridad, etc.).

## **2.8. Riesgo vial**

Existen muchos tipos distintos de usuarios de la vía pública los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los conductores de vehículos privados y comerciales comparten el mismo espacio vial, para recorrer diversas distancias entre distintos lugares por razones personales, sociales y económicas. El uso que le dan a las carreteras en cualquier día dado determina la mezcla y el volumen de tránsito y, en consecuencia, el nivel de exposición al riesgo de sufrir accidente vial.

La interacción entre estos usuarios de las vías públicas no debería necesariamente culminar en la muerte o lesión de alguien por accidente vial, pero a menudo ocurre, debido a la falta de medidas de seguridad vial. Son diversos los factores que aumentan la exposición de un peatón al riesgo. Dichos factores están bien documentados, lo cual revela una amplia gama de problemas, entre los que cabría destacar los siguientes:

- a) **Comportamiento de los conductores:** Manejar a exceso de velocidad, conducir en estado de ebriedad, conducir de forma distraída y no respetar el derecho de paso del peatón.
- b) **Comportamiento peatonal:** Caminar en estado de ebriedad, caminar distraído, el no poder ser visto en ciertas condiciones y el no respetar los signos y las señales de tránsito.
- c) **Diseño de la vías:** El no priorizar las necesidades de los peatones en el diseño de las vías con la incorporación de infraestructura y servicios seguros, accesibles y



completos, como aceras, cruces peatonales elevados, medianas levantadas y un alumbrado adecuado.

- d) Planificación del uso de la tierra: Grandes distancias entre los hogares de las personas y sus lugares de trabajo, escuelas, tiendas y otros establecimientos, lo que se traduce en largos desplazamientos, a lo cual se suma la falta de medidas para velar por la seguridad de la vías y los vehículos que conectan estos lugares.
- e) Diseño de los vehículos: La falta de uso de guardachoques y frenos de emergencia; así como, la aplicación inadecuada de normas de diseño de vehículos para los peatones.
- f) Atención traumatológica: Sistemas deficientes que no permiten hacer llegar a los peatones heridos el tratamiento médico de urgencia que necesitan aumentando el riesgo de que se registren consecuencias más graves tras un accidente de tránsito.





## CAPÍTULO III

### 3. Tránsito

La palabra tránsito se define como “movimiento o desplazamiento, trasladarse de un lugar a otro, paso o traslado a través de las vías o lugares públicos, especialmente circulación por calles y caminos”.<sup>7</sup>

En materia de circulación de vehículos y peatones en las calles de las ciudades populosas o en las carreteras.

El tránsito para efectos de la ley “deben entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de las vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionada con el tránsito en las vías públicas.

Las disposiciones de esta ley se aplican a toda persona y vehículo que se encuentre en territorio nacional, solo se exceptúa lo establecido en convenios y tratados internacionales ratificados por el Estado de Guatemala”.

---

<sup>7</sup> Castillo González, Jorge Mario. **Derecho administrativo**. Tomo I. Pág. 220.

### 3.1. Delegación de la competencia de tránsito

De acuerdo con la definición doctrinaria del licenciado Castillo González: la delegación “Es la transferencia del ejercicio de autoridad, reconocida por ley, para el cumplimiento de actividades e incluso, la toma de decisiones”.<sup>8</sup>

Allí Turrillas, señala que delegación es: “La transferencia revocable del ejercicio de determinadas competencias administrativas que, mediante acto administrativo dictado por motivos de oportunidad, se realiza a favor de órganos inferiores por aquel órgano que, habiéndolas recibido directamente de la norma jurídica, no por delegación, está autorizado a ello por la misma o por otra distinta”.<sup>9</sup>

Para Calderón Morales, “Es el acto procesal por el cual el órgano superior traslada su competencia normal a un órgano inferior en un caso determinado”.<sup>10</sup>

En tanto que la competencia es el poder y la autoridad para tomar la decisión. Este poder y autoridad proviene y se fundamenta en normas y principios jurídicos, legislados en la Constitución, leyes y reglamentos, y no legislados por formar parte del derecho [doctrina y principios jurídicos, generales y especializados] y de la costumbre maya. En la práctica, se presenta el problema de la decisión no prevista en las normas jurídicas y el caso de la organización no autorizada para tomar la decisión. La decisión no prevista

---

<sup>8</sup> **Ibíd.** Pág. 220.

<sup>9</sup> Allí Turrillas, Juan Cruz. **La profesión militar: análisis jurídico tras la ley 17/1999. de 18 de mayo, reguladora del personal de las fuerzas armadas.** Pág. 573.

<sup>10</sup> Calderón Morales, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I.** Pág. 130.





en las normas jurídicas, da lugar a la aplicación del derecho y la costumbre de los pueblos mayas.

La decisión tomada por la organización no autorizada por las normas jurídicas, da lugar a la incompetencia, o sea, el impedimento para tomar la decisión. Sin embargo la incompetencia se justifica y adquiere validez jurídica, dependiendo de la motivación de la decisión y de las situaciones de ilegalidad legítima.

La motivación está destinada a explicar las razones y los fundamentos de la decisión, aquellos que se basan en el bien común y en la realización de valores como la justicia, la seguridad o la paz. “La ilegalidad legítima, permite al funcionario superior tomar una decisión directamente en sustitución del subordinado, ante casos de urgencia o de emergencia en que el superior argumenta la necesidad de resolver el problema, la conveniencia de tratar un conflicto directamente, la obligación de conjurar algún peligro o la realización del bien común la ilegalidad legítima puede generar corrupción administrativa”.<sup>11</sup>

Según el Artículo 4 del decreto 132-96 Ley de Tránsito “compete al Ministerio de Gobernación, por intermedio del departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, de conformidad con esta ley”.

---

<sup>11</sup> Castillo González, Jorge Mario. **Derecho administrativo**. Tomo I. Pág. 528.

### **3.2. Lineamientos para obtener la delegación de competencia de tránsito**

La Municipalidad interesada ingresa su solicitud al Ministerio de Gobernación, cumpliendo con los requisitos y adjuntado los documentos siguientes:

- a) Solicitud escrita del Alcalde Municipal dirigida al Presidente de la República, en la que exprese concretamente lo que establece el Artículo 9 del Reglamento de la Ley General de Descentralización. Dicha solicitud con los documentos que se acompañan debe presentarse ante el Ministerio de Gobernación, quien es la autoridad responsable, encargado de sustanciar el proceso de descentralización en materia de tránsito hasta la etapa final, elaborando y proponiendo al Presidente de la República, el Acuerdo Gubernativo que apruebe el Convenio suscrito entre el ente titular de la competencia originaria y el destinatario de la competencia delegada.
- b) El Alcalde Municipal del Municipio respectivo, debe acreditar la calidad con la que actúa, conforme a la Artículos 52 y 53 literal b) del Código Municipal; 111 literal c) de la Ley Electoral y de Partidos Políticos y 44 y 45 del Código Procesal Civil y Mercantil.
- c) A la Solicitud se debe acompañar:
  - I. Documento que establezca la estrategia coherente con el plan y política de desarrollo integral del municipio en materia de tránsito, en su caso, que justifique la descentralización de competencias o la transferencia de competencia de la



administración de tránsito, de conformidad con el párrafo final del Artículo 9 del reglamento de la Ley General de Descentralización.

II. Decisión emanada del Concejo Municipal en la que se identifique con precisión la competencia a descentralizar o la transferencia de competencia de la administración de tránsito y la indicación de que el destinatario (municipio) tiene la voluntad política de asumirla y la disposición para adquirir la capacidad Institucional para su ejercicio en los términos que se deben explicar en la solicitud, además del estudio técnico financiero que se señala en el subnumeral c.1 de este numeral, conforme a lo que se establece en el párrafo segundo del Artículo 9 del Reglamento de la Ley General de Descentralización.

III. Decisión del Concejo Municipal autorizando al Alcalde Municipal del Municipio, para que inicie ante las autoridades correspondientes el proceso de transferencia de competencia de la administración de tránsito, conforme al literal a) de este apartado, hasta la consecución del proceso de transferencia de competencia en materia de tránsito, que incluye la autorización para suscribir el convenio requisitos y documentos que adjuntó a su solicitud, realizando una investigación de campo al municipio respectivo, para verificar lo siguiente:

- Creación y funcionamiento de la PMT.
- Creación y funcionamiento del Juzgado Municipal de Tránsito.
- Recomendaciones de cantidad de elementos.
- Recursos asignados a la PMT y Juzgado Municipal de Tránsito.
- Perfil de los agentes.



- Capacitación mínima de los agentes.
- Uniforme.
- Revisión de reglamentos.

**Procedimiento:**

- a) Supervisiones necesarias para comprobar y documentar las recomendaciones y rinda un informe sobre la investigación de campo realizada.
- b) Emite Dictamen Jurídico y Recomendaciones al Ministerio de Gobernación de las Supervisiones realizadas.

**Ministerio de Gobernación**

- c) Con el informe y dictamen jurídico, el Departamento de Tránsito, traslada el expediente al Ministerio de Gobernación, a efecto la Asesoría Jurídica revise expediente.

**Procuraduría General de la Nación**

- d) Emitido el dictamen de la Asesoría Jurídica del Ministerio de Gobernación, se traslada el expediente a la Procuraduría General de la Nación, para los efectos de que dé su visto bueno al dictamen emitido por la Asesoría Jurídica.



## Ministerio de Gobernación

- e) Regresa el expediente al Ministerio de Gobernación, quien elabora el Convenio de Transferencia de Competencia de Tránsito a suscribir con el Municipio solicitante.
- f) Suscrito el Convenio por el Ministerio de Gobernación y Alcalde Municipal del Municipio respectivo, se elabora el proyecto de Acuerdo Gubernativo que aprueba el Convenio con su exposición de motivos para consideración y firma del Señor Presidente de la República.
- g) El Acuerdo Gubernativo de aprobación del Convenio se publica en el Diario de Centro América.
- h) El Concejo Municipal respectivo, emite Acuerdo aceptando la transferencia de la competencia de Tránsito.
- i) Se publica el Acuerdo del Concejo Municipal en el Diario de Centro América, para que surta sus efectos la transferencia de competencia de la administración de tránsito el día siguiente de la publicación del Acuerdo del Concejo.

### **3.3. Creación del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito**

Los Juzgados de Asuntos Municipales de Tránsito tienen fundamento en la Constitución Política de la República de Guatemala, ya que en la misma se ordena que para el



cumplimiento de sus disposiciones, las municipalidades podrán crear, los mismos de acuerdo con sus recursos y necesidades, el que funcionará bajo órdenes directas del señor alcalde municipal.

De conformidad con el Acuerdo de creación del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito aprobado el veintitrés de febrero de mil novecientos noventa y ocho por la Municipalidad de Guatemala, El juez de asuntos municipales de tránsito, tendrá competencia exclusivamente para conocer asuntos relacionados en materia de tránsito en todo el ámbito territorial del municipio; aplicando para el efectos legales consiguientes las normas del Decreto 58-88 del Congreso de la República; Ley de Tránsito y su Reglamento; así como las ordenanzas y reglamentos municipales que regulen la materia.

#### **3.4. Requisitos para ser juez de asuntos municipales**

Para ser Juez de Asuntos Municipales el Artículo 164 del Decreto número 12- 2002 del Congreso de la República de Guatemala, Código Municipal establece lo siguiente:

- a) Ser guatemalteco de origen, de conformidad con lo que preceptúa el artículo 144 de la Constitución Política de la República de Guatemala.
- b) Ser persona de reconocida honorabilidad e idoneidad.
- c) Estar en el goce de sus derechos políticos.



- d) Preferentemente abogado y notario, colegiado activo o estudiante de las facultades de derecho de las universidades del país, que hubiere cursado y aprobado los derechos administrativos y procesales del pensum de estudios vigentes en ellas, y en su defecto, haber sido apto, en la forma con los requisitos requeridos para ser Juez de paz de los tribunales de justicia.
- e) Hablar el idioma mayoritario del municipio o auxiliarse de un traductor para el ejercicio de sus funciones.

### **3.5. Organización del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito**

El Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, es una dependencia municipal dentro del organigrama administrativo de la municipalidad y se organizará con las unidades que sean necesarias. En cuanto al presupuesto de dicho Juzgado, figurarán los sueldos y salarios del personal, así como los demás gastos necesarios para su buen funcionamiento; quedando encargada la dirección Financiera Municipal de realizar las operaciones contables y las transferencias presupuestarias que fueren procedentes.

### **3.6. Creación de la Policía Municipal de Tránsito**

La Policía Municipal de Tránsito es un cuerpo especializado para dar cumplimiento a la Ley de Tránsito decreto numero ciento treinta y dos guion noventa y seis del Congreso de la República y su Reglamento Acuerdo Gubernativo doscientos setenta y tres guion noventa y ocho, así como a los acuerdos, reglamentos, ordenanzas y resoluciones



emitidas por el Concejo Municipal para el ordenamiento territorial de su jurisdicción en materia de tránsito dentro de la circunscripción territorial del municipio de que se trate siempre que a este se le haya transferido la competencia en materia de tránsito por parte del Ministerio de Gobernación.

Estableceremos para una mayor comprensión del tema la referencia de la ciudad de Guatemala la cual nos indica que en febrero del año 1998 fue creada la Policía Municipal de Tránsito, a partir de esta fecha esta institución ha evolucionado en cuanto a su crecimiento en recurso humano, cobertura jurisdiccional y la aplicación de tecnología de punta para llevar avante la competencia laboral.

Es importante mencionar que en sus inicios contaba con un total de 28 agentes debidamente capacitados quienes atendían la vía pública y muy en especial los puntos que representaban mayor conflicto vehicular. Cabe destacar que esta labor se realizaba sin equipo y herramientas de trabajo.

En la actualidad el objetivo principal de la Policía Municipal de tránsito es el ordenamiento vehicular y la regulación del tránsito.

El uniforme de la Policía Municipal de Tránsito es azul y verde, el color azul se ha definido a nivel institucional y el verde es un color que se utiliza para el tránsito a nivel internacional, así mismo se cuenta con una cantidad variada de equipo sofisticado para la realización de las funciones, ejemplo: radares de velocidad, pantallas informativas, detectores de alcolemia entre otros. Los agentes cuenta con cuatro horarios distintos de





labores dependiendo las circunstancias del servicio y laboran ocho horas diarias, el servicio que presta la policía municipal de tránsito son: información al vecino, regulación y ordenamiento vehicular peatonal primeros auxilios, charlas de educación vial, movilización de vehículos con desperfectos mecánicos, cobertura accidentes señalización y otros.

La movilización de los agentes de la Policía Municipal de Tránsito a su punto de servicio se realiza por medio de vehículos tipo buses, paneles, microbuses, patrullas motos, motogrúas, entre otros. La principal dificultad a que se enfrentan los agentes es la poca comprensión de las personas, ya que en muchas ocasiones no están de acuerdo con lo establece la autoridad de tránsito, por lo que concluimos que la falta de educación vial es una de las principales dificultades para regular un ordenamiento vial adecuado y seguro.

Los elementos que conforman la Policía Municipal de Tránsito se capacitan cada seis meses, los mandos medios mensualmente.

La Policía Municipal de Tránsito es una institución eminentemente de carácter civil, regido por los principios de jerarquía y subordinación, desempeñando sus funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y las leyes relacionadas con la seguridad pública; todo esto a través de las unidades que la conforman, ejerciendo dirección y control en todo lo que respecta.



### **3.6.1. Misión**

Realizar funciones especializadas, como agentes de la autoridad de tránsito, dentro del distrito de la ciudad y en consecuencia le corresponde dirigir, controlar y administrar el tránsito conforma a la Ley y Reglamento de tránsito.

### **3.6.2. Visión**

Lograr que el municipio, tenga un tránsito vehicular y peatonal ordenado, mediante la labor profesional de la Policía Municipal de Transito; la comprensión y educación vial de cada uno de los habitantes.

### **3.6.3. Objeto**

La Policía Municipal de Tránsito tiene por objeto realizar funciones especializadas como agente de autoridad de tránsito dentro del distrito municipal territorial del municipio y en consecuencia, le corresponde dirigir y controlar el tránsito conforme a la Ley y Reglamento de Tránsito. Sus integrantes están facultados para dirigir y controlar el tránsito con exclusividad dentro de la jurisdicción del municipio.

## **3.7. Organización de la Policía Municipal de Tránsito**

La organización es la estructuración técnica de las relaciones que deben existir entre las funciones, niveles y actividades de los elementos materiales y humanos de un



organismo social, con el fin de lograr su máxima eficiencia dentro de los planes y objetivos señalados.

Organización corresponde a la mecánica administrativa y se refiere también a como se van a ejercer las funciones de la administración, los niveles de jerarquía y las actividades que se han de realizar dentro de la administración.

Estructurar la organización implica, las tareas se van a realizar dentro de la administración pública, las personas con que se cuenta, como deben ser agrupadas las tareas y finalmente lo más importante dentro toda organización administrativa la persona que va tomar las decisiones. Esto implica como ya lo explicamos estructurar la organización.

El Artículo 6 de la Ley de Tránsito establece: el “ministerio de gobernación, mediante acuerdo gubernativo, organizará el departamento de tránsito, el que será dirigido por un jefe y un Subjefe nombrados por el titular del ramo, a propuesta del director general de la Policía Nacional, contará con las dependencias y delegaciones que sean necesarias para el debido cumplimiento de la ley”.

También mediante acuerdo ministerial se creará y organizará la Policía de Tránsito, como parte integrante de la Policía Nacional, y con funciones especializadas de tránsito, a la cual le corresponderá aplicar la presente ley y por lo tanto sus integrantes están facultados para dirigir el tránsito y aplicar las sanciones instituidas en esta ley.



### **3.8. Organización y funcionamiento del departamento de la Policía Municipal de Tránsito**

#### **3.8.1. Autoridad superior administrativa**

Corresponde al Alcalde Municipal en forma directa el mando superior del Departamento de Policía Municipal de Tránsito, en observancia y cumplimiento del mandato constitucional regulado en el Artículo 259 de la Constitución Política de la República de Guatemala y el Superintendente General ejerce el mando inmediato superior.

#### **3.8.2. Organización operativa**

Para la correcta administración del tránsito en el municipio de Guatemala, la Policía Municipal de Tránsito cuenta con las delegaciones norte, sur, este y oeste. Las delegaciones son unidades operativas a cargo de un oficial, quienes están al mando del superintendente. La organización operativa del departamento de la Policía Municipal de Tránsito es la siguiente:

- a) Director operativo.
- b) Intendente administrativo.
- c) Intendente operativo.
- d) Oficiales.
- e) Suboficiales.
- f) Delegados.



- g) Delegados asistentes.
- h) Motoristas.
- i) Agentes de la policía.
- j) Auto patrullero.
- k) Operadores de radio.
- l) Auxiliares administrativos.

### **3.9. Organización administrativa del departamento de la Policía Municipal de Tránsito**

Según el Artículo 9 del Acuerdo del Concejo Municipal, reglamento de organización y funcionamiento de la Policía Municipal de Tránsito, para que el departamento de la Policía Municipal de Tránsito pueda ejecutar sus funciones inherente a la administración de tránsito en la jurisdicción del municipio de Guatemala, en forma eficiente inmediata, es imperativo crear el soporte administrativo para el cumplimiento de su objetivo. La organización administrativa del departamento de la Policía Municipal de Tránsito, se integrará a la estructura organizacional correspondiente en la municipalidad de Guatemala, y se conforma de la manera siguiente:

- a) Jefatura del área administrativa.
- b) Sección de recursos humanos.
- c) Academia de capacitación.
- d) Sección de asuntos internos.
- e) Sección de asistencia jurídica.



### **3.10. Academia de capacitación de la Policía Municipal de Tránsito**

La academia de capacitación de la Policía Municipal de Tránsito ACAPOL, fue creada en septiembre de 1997, inicialmente funcionó con el apoyo del Instituto Técnico de Capacitación y Productividad INTECAP, así como la participación de instructores de la Guardia Civil Española, Policía de Tránsito de El Salvador y otras instituciones. Desde su creación, la academia ha sido una plataforma para la creación y formación de otras 25 Policías Municipales de Tránsito que operan a nivel nacional.

Por lo que la municipalidad de San Pedro Sacatepéquez del departamento de Guatemala; una vez obteniendo el traslado de la competencia puede solicitar el apoyo a la academia de la Policía Municipal de Tránsito ACAPOL, de la municipalidad de Guatemala para una correcta formación de sus agentes que tendrán la importante función del ordenamiento vial.

El pensum de estudios comprende las áreas de capacitación policial, tránsito, legislación, humanística, educación física y automovilismo. La evaluación de los aprendices comprende evaluaciones sobre conocimientos teóricos y aplicación práctica a través de exámenes parciales y final, debiendo obtener una nota promedio de setenta puntos para poder graduarse.

La capacitación de los agentes es cada seis meses y los mandos medios mensualmente.



### **3.11. Uniforme y equipo autorizado para la Policía Municipal de Tránsito**

El uniforme de la Policía Municipal de Tránsito es azul y verde, el color azul se ha definido a nivel institucional y el verde es un color que se utiliza para el tránsito a nivel internacional. Para la ciudad de Guatemala el uniforme de los agentes se detalla a continuación:

- a) Bobby: tiene que estar en buen estado con su cucarda y correa respectivos el uso del mismo es de carácter obligatorio, no podrá limitarse aun cuando se conduzca en unidad de 4 ruedas.
- b) Gorra: en buen estado y siempre limpia el uso de la misma solo cuando el mando superior lo autorice.
- c) Chaleco de diario: en buen estado siempre limpio y el chaleco, el ruedo adentro del pantalón.
- d) Chumpa enguatada: su uso será únicamente cuando la superioridad lo autorice y deberá ir bajo el cinturón.
- e) Nombre y chapa bordados: deberá estar tanto en chaleco como chumpa en la parte frontal lado derecho.
- f) Camisa: en buen estado bien colorida y debidamente planchada de manga larga y queda terminantemente prohibido doblar las mangas.



- g) Corbata: en buen estado y deberá usarse con el largo a la altura del borde superior del cincho.
- h) Playera: esta deberá ser blanca sin serigrafía.
- i) Pines: solo los autorizados y los conmemorativos por la institución se deberá usar de la siguiente manera dos en las puntas del cuello de la camisa y uno en la corbata a la altura del tercer botón para abajo.
- j) Chapa gafete metálico: en buen estado chapa a la izquierda y gafete que permita su visibilidad de forma vertical sobre la camisa, chaleco o chumpa.
- k) Gorgorito: con su respectiva cadena deberá ir asegurado del botón de la charretera izquierda y dentro de la bolsa de la camisa del mismo lado.
- l) Gorgorito electrónico: se usará todo el tiempo con la mano izquierda para agilizar, regular o hacer indicaciones a los pilotos.
- m) Lapiceros: deberán ser de color negro o azul que no sean de gel se recomienda el uso de dos lapiceros.
- n) Reloj: de pulsera casual o sport pero discreta y tamaño regular no más grande que el dorso de la muñeca.





- ñ) **Guantes:** los proporcionados por la institución verdes y reflectivos en la palma del mismo, su uso será en horario de 06:00 a 09:00 y 17:00 a 21:00.
  
- o) **Pantalón:** el proporcionado por la institución con franja a cuadros, laterales ajustado según su complejión evitando la formación de bolsas.
  
- p) **Cincho blanco:** deberá llevar hebilla tipo militar plateado para los agentes de reciente ingreso y después del primer año será dorada siempre estará bien pulida.  
Se utilizará siempre debajo del cinturón policial.
  
- q) **Cinturón policial:** este deberá ser blanco y en buen estado con los accesorios autorizados.
  
- r) **Porta talonarios:** se deberá portar uno del lado derecho con el talonario de infracciones, libreta, ley y reglamento de tránsito y oro al centro de la espalda el cual contendrá el equipo impermeable y su uso será en temporada invierno.
  
- s) **Equipo led vespertino y nocturno:** será de uso obligatorio aún más, cuando exista poca visibilidad.
  
- t) **Flasher:** debe utilizarse colgado al cuello verticalmente.
  
- u) **Linterna:** deberá ir en el cinturón al lado izquierdo, (turno matutino no la usará).



v) Chaleco: este deberá usarse sobre el chaleco de diario ajustado según su compleción.

#### Equipo de uso en invierno

w) Chumpa impermeable: esta deberá ir abajo del chaleco de diario.

x) Pantalón: debe ser el conjunto de chumpa proporcionado por la institución.

y) Poncho de agua: se usar sobre el uniforme de diario y/o chumpa y pantalón impermeable.

z) Botas de hule negras: sin franjas y únicamente en invierno.

Esto es el listado que conforma el equipo para el desempeño de las funciones de los agentes de la Policía Municipal de Tránsito ya que si queremos que los mismos ejecuten su labor con profesionalismo y eficacia debemos de suministrarles estos insumos básicos para obtener los resultados que benefician a la población entera.

### **3.12. Perfil y requisitos del agente de la Policía Municipal de Tránsito**

a. Perfil:

- Edad de 20 a 30 años.



- Estatura mínima un metro con setenta centímetros en hombres, un metro con sesenta centímetros en mujeres.
- Escolaridad diversificado completo.
- Poseer licencia de conducir clase A.
- Confidencialidad.

b. Requisitos:

- Sexo masculino y femenino.
- Edad de 20 a 30 años.
- Estatura mínima un 1.70 en hombres y 1.60 en mujeres.
- Título a nivel medio.
- Curriculum vitae.
- Documento personal de identificación (DPI).
- 3 cartas de recomendación.
- Fotografía reciente.
- Tarjeta de salud y pulmones.
- Constancia de carencia de antecedentes penales y policiaicos.

### **3.13. Acceso a la formación de la Policía Municipal de Tránsito**

Todo guatemalteco que se encuentre en pleno goce de sus capacidades civiles, mentales, físicas y volitivas, podrá ingresar como aprendiz para formarse como agente del departamento de la Policía Municipal de Tránsito, debiendo cumplir con los



requisitos establecidos en las bases de la convocatoria, las que deberán contener como requisito esencial insustituible el poseer título de educación a nivel diversificado. Además deberá estar dispuesto a someterse a pruebas psicométricas o a otras evaluaciones que se estimen pertinentes. El aprendiz deberá comprometerse a cumplir con la reglamentación interna de la academia del departamento de la Policía Municipal de Tránsito.

### **3.14. Salario y beneficios de los agentes de la Policía Municipal de Tránsito**

El salario es de suma importancia para la labor que desempeña un agente pudiendo establecer la misma de acuerdo con el grado jerárquico dentro de la institución la cual nos referiremos que empieza con Q. 3,400.00 en adelante. Los beneficios que reciben los agentes de tránsito son:

- a) Atención médica y dental.
- b) Prestaciones de ley y dos bonificaciones adicionales.
- c) Seguro de vida.
- d) Capacitación constante.

### **3.15. Facultades de la autoridad de tránsito**

La autoridad de tránsito en este caso las municipalidades tendrá las facultades que la ley de designe teniendo el cuidado únicamente de emitir regulaciones que sean propias



de su jurisdicción de acuerdo con las necesidades de cada población, dicho de otra manera sin contravenir las disposiciones generales.

El Artículo 5 del decreto 132-96 Ley de Tránsito regula: “facultades. Corresponderá al departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional del Ministerio de Gobernación aplicar la presente ley y para el efecto está facultado para lo siguiente:

- a) Planificar, dirigir administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional.
- b) Elaborar el reglamento para la aplicación de la presente ley.
- c) Organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito.
- d) Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir.
- e) Organizar, llevar y actualizar el registro de conductores.
- f) Organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos.
- g) Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos.
- h) Recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta ley, disponer de ellos conforme a la misma.
- i) Aplicar las sanciones previstas en esta ley.
- j) Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial.
- k) Todas las funciones otorgadas por la ley y las que le asigne al Ministerio de Gobernación en materia de tránsito”.



### **3.16. Regulación legal**

#### **3.16.1. Constitución Política de la República de Guatemala**

La Constitución Política de la República de Guatemala, Artículo 259 establece: Juzgado de Asuntos Municipales: “para la ejecución de sus ordenanzas y el cumplimiento de sus disposiciones, la municipalidades podrán crear, de conformidad con la ley, su Juzgado de Asuntos Municipales y su Cuerpo de Policía de Acuerdo con sus Recursos y necesidades, los que funcionarán bajo órdenes del Alcalde”.

#### **3.16.2. Código Municipal**

En el Artículo 79 del Código Municipal. Indica: Organización de la Policía Municipal. “El municipio tendrá, si lo estima conveniente y cuenta con los recursos necesarios, un cuerpo de Policía Municipal, bajo las órdenes del alcalde. Se integrará conforme a sus necesidades, los requerimientos del servicio y los valores, principios, normas y tradiciones de las comunidades.

En el ejercicio de sus funciones, la Policía Municipal observará las leyes de la República y velará por el cumplimiento de los acuerdos, reglamentos, ordenanzas y resoluciones emitidas por el Concejo Municipal y el alcalde, respetando los criterios básicos de las costumbres y tradiciones propias de las comunidades del municipio. Un reglamento normará su funcionamiento”.



### **3.16.3. Ley de Tránsito y su Reglamento**

El Artículo 8 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96, señala: “Organismo Ejecutivo mediante Acuerdo Gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten como mínimo, los extremos señalados en este Artículo.

Para tal efecto, además del acuerdo Gubernativo referido, el Concejo Municipal correspondiente deberá convalidar dicho traslado mediante acuerdo municipal.

Este traslado no corresponderá en ningún caso las facultades para reglamentar los temas relativos a licencias de conducir, placas de circulación, seguros, registro de conductores y de vehículos y los otros asuntos de observancia general. En consecuencia, las municipalidades a las que se les delegue esta función únicamente podrán emitir regulaciones que afecten con exclusividad su jurisdicción.

Para que el Organismo Ejecutivo pueda delegar la competencia de tránsito a una municipalidad, es necesario que esta así lo solicite y manifieste formalmente contar con los recursos necesarios para desempeñar dicha función. Asimismo, se responsabiliza por su ejercicio y mantenimiento, dictará los reglamentos y ordenanzas necesarias para el efecto y creará un departamento específico de Policía Municipal de Tránsito si careciere del mismo”.



Asimismo en el Reglamento de la Ley de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98 establece: “El Ministerio de Gobernación podrá trasladar la administración de la competencia de tránsito, a las municipalidades que así lo soliciten, observando los requisitos, Siguiendo:

- Solicitud escrita del Alcalde Municipal.
- Documento que compruebe la creación del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito.
- Documento que compruebe la creación de la Policía Municipal de Tránsito.
- Documento fehaciente que comprueben que la municipalidad solicitante cuenta con recursos necesarios, proyectos, planes o programas de tránsito, y obras de infraestructura vial ejecutadas o en proceso de ejecución.

Cuando dos o más municipalidades tomen la decisión de asumir la administración de tránsito conjuntamente, la solicitud será firmada por los alcaldes interesados. En este caso la documentación correspondiente podrá unificarse y presentarse a nombre de las municipalidades interesadas.

El Ministerio de Gobernación resolverá en un plazo de treinta días, contados a partir de la fecha en que se reciba la solicitud, previo dictamen favorable del Departamento de Tránsito. Si la resolución ministerial es favorable, el Ministerio de Gobernación dispondrá la redacción del acuerdo gubernativo correspondiente”.





## CAPÍTULO IV

### 4. Vehículos

Definimos a los vehículos como “cualquier medio de transporte que circula sobre la vía pública. Artefacto como carruaje, que sirve para transportar personas o cosas de una parte a otra, en la definición académica, muy anterior sin duda a los automóviles, aviones y aeronaves”.<sup>12</sup>

Para efectos de la Ley de Tránsito decreto 132-96 en el Artículo 18 señala que por vehículo se entiende “cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales y para el efecto deben reunir los requisitos siguientes:

- a) Contar con tarjeta y placa de circulación vigente; o permiso vigente extendido por autoridad competente.
- b) Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes, de acuerdo con los reglamentos.

---

<sup>12</sup> Ossorio, Florit, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 978.



- c) Estar provisto de los dispositivos necesarios para no producir humo negro ni ningún otro tipo de contaminación ambiental, conforme las leyes y reglamentos de la materia.
- d) Los vehículos usados por personas discapacitadas deberán estar debidamente adaptados y equipados para ser conducidos bajo estrictas condiciones de seguridad.

Todo vehículo está sujeto a las verificaciones periódicas que fijen las autoridades de tránsito”.

#### **4.1. Clasificación de los vehículos**

Los vehículos se clasifican de la siguiente manera:

##### **4.1.1. Clasificación por su uso**

- a) Particulares.
- b) Mercantiles y comerciales.
- c) Oficiales.
- d) Cuerpo diplomático, organismos, misiones, y funcionarios internacionales.
- e) De emergencia.
- f) De Aprendizaje.



#### **4.1.2 Clasificación por peso**

**a) Ligeros de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo:**

- Bicycletas.
- Motocicletas.
- Automóviles.
- Paneles.
- Pick ups.
- Microbuses.
- Automóviles, paneles y pick ups con remolque.

**b) Pesados, con más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo:**

- Autobuses.
- Camiones.
- Remolcadores o cabezales.
- Camiones con remolque.

**c) Especiales, con pesos y dimensiones de autorización especial:**

- Vehículos agrícolas.
- Vehículos especiales móviles con o sin grúa.



#### **4.2. Vehículos con derecho de vía libre**

Derecho de vía libre se llama el que tienen determinados vehículos que para llegar al lugar de su destino, directa e indirectamente, pueden abrirse paso entre los demás vehículos de cualquier clase, que transiten en la vía pública, los cuales por su parte tiene la obligación de cederles el paso.

Únicamente tendrán derecho de vía libre los vehículos que continuación se especifican:

- a) El vehículo en que viaje el presidente de la República, los que ocupen su Estado mayor y servicios de seguridad; estando también exentos de formar cordón o fila y de todas las resoluciones de tránsito; entendiéndose que los últimos vehículos mencionados gozarán de estos privilegios cuando acompañen al referido funcionario.
- b) Las ambulancias de emergencia de la fuerza de seguridad pública.
- c) Las ambulancias de asistencia médica y de la Cruz Roja, Cruz Verde o Similares.
- d) Los vehículos del cuerpo de bomberos.
- e) Los vehículos de la fuerza de seguridad pública.



f) Los vehículos a que se refieren los incisos a, b, c y d, únicamente tendrán derecho a vía libre en las circunstancias siguientes:

- Para las ambulancias de emergencia, asistencia médica, cruz roja cruz verde o similares, cuando lleven o vayan a traer enfermos de suma gravedad para ser conducidos a los hospitales, clínicas particulares, etc.
- Para los vehículos del cuerpo de bomberos, cuando se trate de incendios, terremotos o cualquier otro siniestro; y;
- Para los vehículos de las fuerzas armadas cuando traigan o lleven heridos o enfermos de gravedad o cuando conduzcan tropas o material de guerra con urgencia.

Los vehículos determinados con anterioridad podrán circular a cualquier velocidad siempre que se trate del desempeño del cometido a que están llamados que la urgencia del momento así lo requiera; pero en todo caso deberán anunciar su presencia con la debida anticipación, por medio de sirenas especiales u otro aviso similar. Es obligación de todo conductor de vehículo, cualquiera que sea su clase y persona que lo ocupe, ceder el paso a los vehículos que tienen derecho de vía libre.



### 4.3. Velocidad

La velocidad es uno de los factores que más accidentes provoca en el mundo entero, por lo que las recomendaciones para conducir un vehículo automotor es ser responsables, empezando con respetar los límites de velocidades permitidas en las distintas áreas en las que se circula y obedecer las distintas señales de tránsito que encontramos a lo largo de nuestro recorrido, estos son solo algunas de las indicaciones que podría salvar muchas vidas.

El Artículo 109 del Reglamento de la Ley de Tránsito, regula “todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y tener en cuenta, además sus propias condiciones físicas y psíquicas, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento a fin de adecuar la velocidad del vehículo a las mismas de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites del campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse”.

#### 4.3.1. Velocidades permitidas

- |                            |                  |
|----------------------------|------------------|
| a) En autopistas           | 90 km. por hora. |
| b) En vías rápidas         | 80 km. Por hora. |
| c) En arterías principales | 60 km. Por hora. |
| d) En arterias secundarias | 50 km. Por hora. |



- e) En caminos y vías locales                      40 km. Por hora.
- f) En vías de circulación controladas  
y zonas escolares                                      30 km. Por hora.

Es necesario que todos los pilotos automovilistas tengan en cuenta a qué velocidad deben de conducir de acuerdo a las circunstancias en la que se encuentren, ya que no es lo mismo conducir en una ciudad que es transitada por miles de vehículos automotores, que en las vías donde hay menos circulación ya sea de peatones o de vehículos.

Actualmente existen lugares en otros países, donde han bajado el límite de velocidad a 30 km/h, en 90% de sus calles. El promulgar y hacer cumplir un límite uno, de velocidad en toda una zona geográfica probablemente sea más eficaz que tener límites de velocidad variados que podrían hacer que un conductor encuentre tres o cuatro límites de velocidad diferentes en un solo desplazamiento. Se han usado otros elementos en el diseño, como medidas de moderación de la velocidad de circulación filas de árboles colocados entre las calzadas y las aceras. Esta estrategia ha tenido como efecto que 24% de los traslados diarios se hagan a pie, 28% en bicicletas, 20% en transporte público y 28% en automóvil.



#### **4.4. Transporte**

La definición de transporte nos señala que es “el traslado y movilización de personas animales y cosas por diversos medios”.<sup>13</sup>

En el municipio de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala, el tema de transporte es demasiado conflictivo ya que en la actualidad se han autorizado por parte de la municipalidad de dicho municipio el funcionamiento de microbuses para el traslado de las personas a las diferentes aldeas que componen este municipio que hoy en día es indispensable, pero que la falta de previsión del crecimiento urbano, aunado a esto la dimensión del ancho de las calles es inadecuado para transitar de forma segura; por tanto las autoridades deben de ordenar estas calles y avenidas para la circulación de estos vehículos.

##### **4.4.1. Estructura del sistema de transporte**

###### **a) Transporte terrestre**

Servicio de comunicación por medio del cual se realiza la movilización o traslado de personas, animales, mercancías o bienes diversos de un lugar a otro con una finalidad social o económica; mediante las vías de comunicación terrestre vehicular y ferroviaria.

---

<sup>13</sup> Diccionario de la Lengua Española. <http://lema.rae.es/drae/?val=definicion+de+transporte>. (Guatemala, 15 de mayo de 2013).





## **b) Transporte de pasajeros**

Es el que sirve para transportar personas y es utilizado de acuerdo a la capacidad económica del usuario, lo cual hace que haya transporte particular y colectivo.

## **c) Transporte particular**

Lo utilizan las personas que pueden adquirir un vehículo propio, les sirve para auto desplazarse con fines de trabajo y diversión. El número de pasajeros depende del modelo y capacidad de vehículo.

## **d) Transporte colectivo**

Es un servicio público por el cual el usuario paga una tarifa por el recorrido. Hay dos tipos de automotores: los buses y microbuses, el trayecto que realizan puede ser a nivel urbano y extraurbano.

## **e) Transporte público urbano**

Servicio que se presta dentro de un lugar urbano o población que comunica las diferentes zonas, barrios o colonias entre sí.

- Buses urbanos: vehículos circunscritos a especificaciones en el área urbana de un poblado. Su costo es bajo en relación a los autobuses extraurbanos, debido a sus



cortos recorridos, son compensados con el tiempo en que estos vehículos circulan diariamente, su frecuencia capacidad máxima 60 pasajeros.

- Microbuses: estos vehículos son utilizados constantemente debido a que sus recorridos son realizados en comunidades cercanas. Capacidad varía según dimensiones del vehículo 15 a 25 pasajeros.
- Taxi: vehículo liviano que tienen recorrido entre poblaciones cercanas. Capacidad oscila entre 4 a 6 pasajeros.
- Moto taxi: vehículo híbrido, debido a que su mecanismo motor es el de una motocicleta a la que se le ha adaptado una especie de canasta en donde pueden ir sentados 2 o 3 pasajeros.

#### g) Transporte público extraurbano

Servicio que se presta de un lugar urbano a otro y viceversa o a cualquier punto situado fuera del territorio nacional.

- Buses extraurbanos: vehículos de circulación entre áreas urbanas, su costo es un tanto elevado con relación al transporte urbano debido a que su recorrido es de largas distancias, esto en compensación con la baja frecuencia en que cada unidad realiza pequeños recorridos de día. Capacidad máxima 60 pasajeros.



#### **h) Transporte de carga**

Sirven para transportar productos cuyo peso oscila entre 1 y 10 toneladas de peso, por medio de camiones y pick-ups, según capacidad.

#### **i) Transporte de carga pesada**

Sirven para transportar productos de más de 10 toneladas de peso, por medio de tráiler, furgones, tanques, entre otros.

#### **j) Transporte mixto**

Cuando el transporte de carga es utilizado para pasajeros o se mezclan las dos actividades, lo realizan los buses, microbuses, ferrocarriles; los camiones, tráilers y pick-ups tienen prohibición para transportar pasajeros, únicamente pueden hacerlo con permiso especial.

Para efecto del Reglamento de tránsito vehicular para el transporte de pasajeros y carga del Municipio de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala; en su Artículo 7 clasifica los tipos de transporte en:

#### **a) De pasajeros:**

- Buses.



- Microbuses.
- Taxis rotativos y estacionarios.
- Moto-taxis estacionarios y rotativos.
- Transporte escolar.

b) De carga

- Fleteros (camiones o pick ups).

#### **4.5. Licencia**

La licencia es el documento expedido por el Departamento de tránsito, que faculta a su titular a conducir un tipo de vehículo que se consigna en la misma regulado en el reglamento de tránsito.

Toda persona que desee conducir un vehículo automotor está obligada solicitar su licencia al departamento respectivo, después de haber realizado correctamente los exámenes acerca de las señales, así como las reglas de seguridad y demostrar aptitud visual, mental y haber aprobado el examen práctico hecho por técnico calificado.

a) Personas que no se les podrá extender su licencia de conducir:

- A los enfermos mentales o con defectos físicos que les impida conducir perfectamente.



- A los menores de 16 años de edad.
- A las personas que ingieran bebidas alcohólicas o sean drogadictas.
- A quienes no aprueben sus exámenes conforme a la ley.
- A los que tengan antecedentes y que los haga peligrosos a la ciudadanía.

#### b) Requisitos para obtener la licencia de conducir

Para obtener por primera vez la licencia de conducir se requiere llenar la solicitud correspondiente siguiente:

- Ser mayor de edad.
- Presentar certificación de examen de la vista de acuerdo a lo que disponga el Departamento de Tránsito.
- Saber leer y escribir en el idioma oficial que rija en el territorio nacional. Si el solicitante es analfabeta, el Departamento de Tránsito podrá realizar pruebas especiales para establecer su nivel de conocimientos.
- Pagar el valor correspondiente.
- Aprobar los exámenes teóricos y prácticos respectivos.
- Presentar el número de fotos que requiera la autoridad.

La habilitación implica que su titular debe respetar los controles y exigencias en beneficio de la seguridad pública vial y demás normativas de la presente ley.



Los menores de edad deberán contar con autorización suficiente de padre, madre o tutor, para el otorgamiento de la licencia de conducir.

Las licencias de conducir tendrán una vigencia de uno a cinco años, según las necesidades del portador y el importe a pagar.

Al conducir un vehículo por la vía pública, es obligatorio portar una licencia de conducir vigente, cuyo tipo corresponda o incluya al vehículo en que se circula.

#### **4.6. Tipos de licencias**

El Artículo 23 del Acuerdo Gubernativo número 273-98 Reglamento de Tránsito se establecen los distintos tipos de licencia:

##### **4.6.1. Tipo A**

Para conducir toda clase de vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, transporte escolar y transporte colectivo (urbano y extraurbano).

##### **4.6.2. Tipo B**

Para conducir toda clase de automóviles o vehículos automotores de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, pudiendo recibir remuneración por conducir.



#### **4.6.3. Tipo C**

Para conducir toda clase de automóviles, paneles, microbuses, pick-ups con o sin remolque y un peso bruto máximo de hasta 3.5 toneladas métricas sin recibir remuneración.

#### **4.6.4. Tipo M**

Para conducir todo tipo de motocicletas.

#### **4.6.5. Tipo E**

Para conducir maquinaria agrícola e industrial. Este tipo de licencia no autoriza a su titular a conducir cualquier otro tipo de vehículos.

#### **4.7. Licencia extranjera**

Los titulares de licencias de conducir extranjeras tienen permitido conducir en el territorio nacional, vehículos para los cuales están habilitados por la misma y solo hasta que esté vigente su autorización migratoria.

En caso de residencia en el país, es obligatorio el traspaso de su licencia extranjera a una nacional, del mismo tipo o inferior, pero nunca superior. El departamento dictaminará, si es necesario, tomar alguna prueba teórica o práctica.



El extranjero que no tenga licencia de conducir de su país y se encuentre tramitando su residencia en Guatemala, podrá solicitar ante el Departamento de Tránsito la expedición de un permiso de conducir, siempre y cuando reúna los requisitos siguientes:

- a) Presentar fotocopia legalizada del pasaporte en donde conste su situación migratoria en el país.
- b) Presentar un garante que se responsabilice por su estadía en el país.
- c) Presentar certificado extendido por una escuela de aprendizaje de tránsito, autorizada por el Ministerio de Gobernación y registrada en el mismo departamento.





## CAPÍTULO V

### **5. Intervención de la Policía Municipal de Tránsito para el ordenamiento vial en el municipio de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala**

La Policía Municipal de Tránsito tiene por objetivo el ordenamiento vehicular y la regulación del tránsito, de allí la importancia de su intervención en esta ardua tarea a la que se enfrenta diariamente, basándose para ello en lo establecido en la Ley y Reglamento de Tránsito y en los Acuerdos Municipales, interviniendo y actuando en el momento en que el conductor de un vehículo comete una infracción o violación de la ley.

En la población de San Pedro Sacatepéquez del departamento de Guatemala, existe un gran problema en cuanto al ordenamiento vial se refiere debido al crecimiento del parque vehicular que circula por esta población diariamente por lo que es preocupante que ninguna de las corporaciones municipales electas durante los últimos años han realizado esfuerzos por tratar de resolver dicha situación.

Para poder realizar un ordenamiento vial adecuado existen varias herramientas legales en lo que al tema se refiere lo especificaremos en la Ley de Tránsito decreto 132-96 y su respectivo reglamento acuerdo gubernativo 273-98, dichos cuerpos normativos establecen lineamientos básicos para la implementación de una ordenanza adecuada para la población.



Se hace necesario que la municipalidad de San Pedro Sacatepéquez departamento de Guatemala, realice las gestiones necesarias para obtener la delegación de la competencia administrativa de tránsito para que a través de la misma pueda ejecutar de forma legal todos los esfuerzos y acciones que conlleva a tener un municipio seguro para el tránsito vehicular pero sobre todo encaminado a proteger la vida de los habitantes que a diario se exponen, sin que nadie se preocupe del riesgo que corren por no tener una autoridad encargada de la seguridad de los mismos.

En la actualidad existen pocos agentes de la Policía Municipal de Tránsito en dicho municipio, sin haber realizado el trámite correspondiente del traslado de la competencia respectiva ante el Ministerio de Gobernación, tal como lo regula el Artículo 8 de la Ley de Tránsito; estos agentes en el desempeño de sus funciones no cuentan con una capacitación adecuada, para poder realizar sus actividades con eficiencia y profesionalismo.

### **5.1. Estrategia de la Policía Municipal de Tránsito para el ordenamiento vial**

Definimos la estrategia como el arte de dirigir un asunto. Para la Policía de Tránsito consiste en la colocación de agentes en puntos estratégicos para la agilización del tránsito, así como la implementación de reversibles o estudios para el cambio de las vías dentro del perímetro capitalino en beneficio de los que circulan por las arterias de esta ciudad.



Como lo hemos determinado en la presente investigación las autoridades encargadas para la regulación del ordenamiento vial en la población no cuentan con un plan estratégico, lamentablemente la autoridades municipales no atacan el problema de fondo que conlleve a aun estudio de impacto vial que comprende:

**a) "información de tránsito**

- Horas pico.
- Conteos Vehiculares.
- Calculo de factores de ajuste mensual, diario, horario y direccional
- Conteos con traficontadores para verificar las horas pico.

**b) información de control de tránsito**

- Señalización horizontal y vertical.
- Semaforización. Faces y sincronización.

**c) información de las vías**

- Configuración y geometría de las calles. (grado de curvatura, pendientes). Uso de carriles ( tipos y números).
- Existencia y uso de aceras, cruces peatonales.
- Regulación de parqueos sobre la vía.
- Iluminación.
- Parada de buses.
- Uso de suelo de las vecindades.



### c) información adicional

- Velocidad de diseño.
- Ancho de carriles.
- Pendientes de intersección.
- Estado de pavimento.
- Volumen de peatones.
- Aceras, arriate central, largo de cuadras.
- Paradas y tipo de buses.
- Disponibilidad de parqueos.
- Distancia de visibilidad de parada.
- Derecho de vía”.<sup>14</sup>

## 5.2. Infracciones de tránsito

La infracción es la trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una ley, pacto o tratado.

En muchos de los casos los conductores de los vehículos se estacionan en lugares de forma antojadiza, obstaculizando a otros vehículos que circulan por el lugar ocasionando congestionamientos terribles, según información obtenida por la municipalidad del referido municipio se ha querido sancionar a conductores de algunos

---

<sup>14</sup> Vela Morales, Francisco Guillermo. **Estudio de impacto vial**. Pág. 14



vehículos que perjudican el tránsito, pero que debido a la falta del traslado de la competencia está a sido objeto de demandas por la imposición de una sanción.

Por lo que constituyen infracciones en materia de tránsito la inobservancia, incumplimiento y violación a las normas establecidas en la Ley y Reglamento de Tránsito, salvo el caso de acciones u omisiones tipificadas como faltas o delitos.

C Cuando la infracción no este específicamente contemplada se sancionará con amonestación o multa, conforme lo norma la Ley de Tránsito y se impondrán sanciones tantas veces como se cometan infracciones, aun cuando se trate de la misma persona o vehículo.

C La violación a la normativa es una situación que se repite diariamente en la población de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala; ya que como lo hemos indicado sin la delegación de la competencia de tránsito, los pocos agentes no pueden y lo que es peor no saben en qué situaciones los conductores de vehículos automotores infringen la ley.

### **5.3. Sanciones de tránsito**

El Ministerio de Gobernación por intermedio del departamento de tránsito o la municipalidad por intermediario del Juzgado de Asuntos Municipales, según el caso, podrá imponer a las personas, conductores y propietarios de vehículos según el caso, las sanciones administrativas siguiente: amonestación, multas, retención de



documentos, cepos para vehículos, incautación de vehículos, suspensión y cancelación de licencia de conducir.

Estas sanciones se impondrán independientemente de las responsabilidades civiles y penales que pudieran corresponder al actor.

Cuando se trate infracciones cometidas por un conductor, la autoridad le entregará la papeleta de aviso debidamente habilitada por el departamento de tránsito o la municipalidad, según el caso, en el cual especificará la infracción cometida, el artículo transgredido y la sanción impuesta.

Si se trata de un vehículo dejado en la vía pública, cuyo conductor no se encuentra presente, la autoridad dejará la papeleta de aviso mencionada en el párrafo anterior en el vehículo en un lugar visible y seguro.

#### **5.4. Clasificación de las sanciones de tránsito**

- a) Multas.
- b) Amonestación.
- c) Retención de documentos.
- d) Cepos para vehículos.
- e) Incautación de vehículos.
- f) Suspensión de licencias de conducir.
- g) Cancelación de licencias de conducir.



## **5.5. Amonestación**

La autoridad de tránsito impondrá, según lo norme el reglamento, amonestación y/o multas a las personas conductores y propietarios de vehículos que no observen violen o incumplan las disposiciones de esta ley y sus reglamentos especialmente respecto al lugar, oportunidad, forma, modo y velocidades para circular en al vía pública.

Las amonestaciones consistirán en perforación de la licencia en los espacios previstos para tal efecto.

## **5.6. Multas**

Las multas en el Artículo 32 de la Ley de Tránsito en su tercer párrafo especifica que las mismas se graduaran entre un mínimo equivalente a un salario diario mínimo del campo, vigente al momento de cometer la infracción, hasta un máximo equivalente a un salario diario mínimo del campo para la actividad agrícola del café vigente al momento de cometer la infracción, multiplicado hasta por mil, conforme lo norme el reglamento. Haciendo un análisis comparativo lo anterior con los Artículos 180, 181, 182, 183, 184 y 185 del Reglamento de la Ley de Tránsito en la que cada uno de ellos indica sobre los casos y cantidades establecidas a pagar las multas; lo cual no se cumple con lo regulado en el artículos de la ley, ya que estos en la actualidad se encuentran establecidos sin tomar en cuenta lo relacionado al equivalente a un salario mínimo del campo como se indica anteriormente.



Corresponde al departamento de tránsito o la municipalidad, según el caso, imponer multas y recaudar los recursos por este concepto.

### **5.6.1. Requisitos de la multa**

Dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco, se distingue entre delitos, faltas e infracciones. Los delitos son de carácter penal y dentro del proceso los tribunales tienen la obligación de imponer las multas establecidas en la ley y si no lo hicieren sus titulares son responsables por su valor. Quien no cubra la multa en el plazo que se le fije incurre en el delito de desobediencia, sin perjuicio del pago de la multa.

En cuanto que las faltas e infracciones de carácter administrativo, son impuestas por autoridad gubernamental por ilícitos de tipo administrativo de conformidad con la ley.

Con respecto a los requisitos que debe tener una multa para que se considere válida, el licenciado Castillo Gonzales, indica:

- a) "Establecida en ley o reglamento, esta es la base legal de imposición.
- b) Comprobación de la infracción mediante el seguimiento de algún procedimiento administrativo.
- c) Decisión de imponer la multa, de la autoridad competente, que debe contar por escrito, en resolución administrativa o en cualquier otro documento administrativo.
- d) Recurso administrativo que podrá interponer el multado.





Sin los anteriores requisitos, la multa carece de fundamento jurídico y la autoridad que la imponga, incurre en responsabilidad administrativa y penal”.

#### **5.6.2. Descuentos e intereses de las multas de tránsito**

De conformidad con el Artículo 189 del Reglamento de la Ley de tránsito, si una multa impuesta por un policía de tránsito nacional o municipal, se cancela dentro de los cinco días hábiles siguientes a su imposición, el infractor tendrá derecho a un descuento del veinticinco por ciento deducido de monto total de la multa. A partir del sexto día hábil, posterior a la imposición de la multa, el infractor pagará el monto completo de la multa más intereses por mora calculados al veinte por ciento anual.

#### **5.7. Retención de documentos**

Se consideran infracciones administrativas y corresponderá al departamento de tránsito o a la municipalidad respectiva, a través del Juzgado de Asuntos Municipales, en su caso, retener la licencia de conducir e imponer una multa conforme el Artículo 32 de Ley de Tránsito, en los casos siguientes:

a) Cuando el conductor se le haya resuelto la suspensión o cancelación de la licencia.

Y,

b) Al conductor que hubiere acumulado tres multas sin haber hecho efectivo su pago.

La licencia de conducir será devuelta al infractor una vez haya cancelado la multa impuesta.



### **5.7.1. Retención y consignación de la licencia de conducir**

La autoridad deberá retener y consignar la licencia de conducir en los casos siguientes

:

- a) Mientras se lleven a cabo las pruebas de alcoholemia y/o influencias de drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. Si estas pruebas resultaran negativas, sin más trámites se devolverán los documentos, el vehículo y el conductor podrá circular libremente. En caso de que resulten positivas las pruebas, la autoridad de tránsito, pondrá a disposición de la Policía Nacional Civil al conductor, el vehículo y sus documentos.
- b) Cuando el conductor porte licencia vencida, falsificada o alterada.
- c) Al conductor implicado en un hecho de tránsito en el cual ocasione daños a la propiedad ajena, salvo que mediante acuerdo ofrezca la reparación inmediata. En todo caso, este acuerdo deberá celebrarse ante Notario.
- d) Al conductor que circule un vehículo sin portar tarjeta de circulación o fotocopia autenticada.
- e) Al conductor de licencia suspendida o cancelada por la autoridad competente.
- f) Al conductor que circule sin placas de circulación.



g) Al conductor que no respete u ofenda a los policías de tránsito, inspectores adhonorem o inspectores escolares en el ejercicio de sus funciones o a los particulares que en situaciones de emergencia o calamidad pública, asuman temporalmente en forma excepcional la administración de tránsito.

### **5.8. Cepos**

La autoridad de tránsito podrá emplear cepe o mecanismos similares para inmovilizar los vehículos dejados en la vía pública en lugares no autorizados para los mismos o bien para inmovilizar vehículos cuyos conductores hayan cometido otras infracciones. Los cepos se liberaran hasta que se haya cumplido con el pago de la multa, gastos y costos por la infracción cometida.

Por cepe podemos entender lo siguiente:

- a) Cualquier instrumento que sirve para aprisionar algo.
- b) Instrumento hecho de dos maderos gruesos, que unidos forman en el medio unos agujeros redondos, en los cuales se aseguraba la garganta o la pierna del reo, juntando los maderos.
- c) Instrumento para devanar la seda antes de torcerla.
- d) Artefacto de distintas formas y mecanismos que sirve para cazar animales mediante un dispositivo que se cierra aprisionando al animal cuando este lo toca.



e) Instrumento que sirve para inmovilizar automóviles aparcados en zona prohibida.

f) Conjunto de dos vigas entre las cuales se sujetan piezas de madera, como los pilotes de una cimentación.

Dentro de los mecanismos utilizados por la unidad de grúas y cepos de la Policía Municipal de Tránsito para inmovilizar a los vehículos dejados en la vía pública, en lugares no autorizados para los mismos, se colocan los denominados aparatos inmovilizadores (cepos) los cuales se liberan aproximadamente a las dos horas posteriores y que se haya cumplido con el pago de la multa por la infracción cometida.

### **5.9. Incautación de vehículos y cosas**

El Artículo 35 del Decreto 132-96 del Congreso de la República Ley de Tránsito indica: "El departamento de tránsito o la municipalidad respectiva, podrá incautar y retirar los vehículos, chatarra y demás cosas colocadas en la vía pública en lugares no autorizados o que obstaculicen el tránsito. Estos vehículos, chatarra o cosas serán conducidos o transportados, a costa del propietario a los depósitos autorizados para tal efecto. Además sus conductores o propietarios serán sujetos de una multa, la cuales fijará conforme a la ley y sus reglamentos.

Cuando un vehículo permanezca en la vía pública por más de treinta y seis horas este o no bien estacionado, en funcionamiento o con desperfectos mecánicos, haya sido o no objeto de un accidente de tránsito o utilizado para hechos ilícitos, obstruyendo o no el



tránsito, se considerara abandonado y se procederá con la incautación y retirar el vehículo de la vía pública”.

#### **5.10. Suspensión de licencia de conducir**

La suspensión de la licencia de conducir se encuentra regulada en el Artículo 40 de la Ley de Tránsito, el cual preceptúa: “el Departamento de Tránsito o la municipalidad respectiva , a través del Juzgado de Asuntos Municipales, podrá suspender la vigencia de la licencia, cuando su titular haya sido amonestado administrativamente cinco veces o multado administrativamente tres veces por infracciones cometidas contra las leyes de tránsito durante un mismo año calendario, contado a partir de la fecha de la primera infracción”.

La sanción administrativa de suspensión de licencia de conducir, se fijara de uno a seis meses.

#### **5.11. Cancelación de licencia de conducir**

En cuanto a la cancelación de la licencia de conducir, está regulado en el Artículo 41 del Decreto 132-96 Ley de Tránsito que señala el “Departamento de Tránsito podrá cancelar la licencia de conducir, cuando a su titular se le haya suspendido administrativamente dos años calendario consecutivos o tres veces en años calendario no sucesivos; o bien por orden judicial.



La duración de la sanción administrativa de cancelación de licencia podrá acordarse desde los seis meses un día hasta por un año; y la judicial, conforme las normas penales correspondientes.

Transcurrido el plazo administrativo o judicial de la cancelación de una licencia, el afectado podrá solicitar nueva licencia, deberá cumplir con los requisitos de toda primera licencia y contratara un seguro especial, conforme lo normen los reglamentos”.

### **5.12. Depósitos nacionales y municipales**

Se crearón los depósitos de gobernación y municipales, como dependencias administrativas del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional o del Juzgado de Asuntos Municipales, según el caso. Como personal auxiliar se integra con un administrador y el personal administrativo necesario.

### **5.13. Procedimiento para la imposición de una infracción**

El procedimiento para la imposición de multas y sanciones por parte de la autoridad de tránsito, está regulado en el Artículo 186 del reglamento de Tránsito, el cual establece: “la autoridad de tránsito que compruebe o verifique la infracción, entregará al conductor una boleta de aviso, requerimiento de pago y citación, la cual indicará la infracción cometida, el monto de la multa y el lugar donde se hará efectivo el pago o la gestión administrativa pertinente, según el caso. El pago efectuado dará por agotado el trámite administrativo.



Como gestión o trámite administrativo se entiende el derecho del infractor de manifestar por escrito su desacuerdo, ofreciendo prueba en un plazo no mayor de cinco días contados a partir de la fecha en que cometió la infracción. En tal caso, el interesado presentará el alegato correspondiente ante el departamento de tránsito o ante el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, en su caso.

El departamento de tránsito o el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, en su caso, resolverá en un plazo no mayor de treinta días”.

Lo afirmado en la boleta por el Policía de Tránsito constituye presunción que admite prueba en contrario de que los hechos imputados son ciertos. El medio probatorio de la infracción es la firma del infractor puesta en la boleta o la razón del agente de Policía de Tránsito en que se haga constar que el infractor se negó a firmar o no pudo hacerlo por cualquier motivo.

El Artículo es claro al indicar que el agente de tránsito debe entregar una boleta que indique la infracción cometida y el conductor tienen derecho a su defensa.

#### **5.14. Casos donde el conductor no se encuentre**

De acuerdo en el Artículo 187 del Reglamento de Tránsito: el policía de tránsito en lugar visible del vehículo, colocará la boleta cuando el infractor no esté presente en el momento de cometerse o verificarse la infracción, o en caso que el infractor no se identifique personalmente.



Aquí el problema es otro, pues se trata por lo regular de vehículos estacionados en donde no se encuentra el propietario, por lo que el agente deja la boleta de la infracción en el vehículo, pero no hay seguridad de que el conductor la reciba.

#### **5.15. Actuación de la Policía Municipal de Tránsito en caso de accidente vial**

Se verifica el estado de los tripulantes del vehículo debiéndose constatar que se encuentran estables, se coordina con bomberos u otros departamentos de socorro, si no hubieran heridos se recopila datos de los involucrados y se movilizan a un punto muerto los mismo, si los responsables de los vehículos involucrados no se ponen de acuerdo se consignan al predio municipal.

En cuanto a la normas de conducta de los conductores de vehículos y peatones implicados en accidente de tránsito, si no resultaren ellos mismos con lesiones serias que requieran de atención inmediata, deberán proceder de la siguiente manera:

- a) Detener y encender las luces de emergencia para que no se cause un nuevo problema para la circulación.
- b) Tomar las medidas necesarias mediante la señalización de emergencia (triángulos reflectivos) para evitar que ocurra otro accidente. Estos deberán colocarse en un lugar que permita a otros usuarios de la vía, reconocer el accidente y continuar su marcha con la debida precaución. Y,





- c) Los conductores de los vehículos implicados en un accidente de tránsito tendrán la obligación, en la medida de lo posible y si su salud lo permite de retirar los residuos, las partes o cualquier otro material que se hubiera esparcido en la vía pública debido al accidente.

**5.16. Sanciones y multas reguladas en el Reglamento de Tránsito para el transporte de pasajeros y carga del municipio de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala.**

En la actualidad en dicho municipio, cuenta con un reglamento que contempla sanciones y multas exclusivamente para este municipio misma que se encuentra regulada en Acta Ordinaria Número 04-2011 de la Municipalidad de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala que textualmente dice: El Infrascrito Secretario Municipal de San Pedro Sacatepéquez, Departamento de Guatemala. Certifica: que para el efecto ha tenido a la vista el libro numero dieciocho guion dos mil once (18-2011), de sesiones del Concejo Municipal, en donde aparece el acta número cuatro guion dos mil once (04-2011), de fecha veinticinco de enero del año dos mil once, en el cual aparece el punto décimo cuarto. Y en cuanto al tema que nos ocupa nos referiremos al Artículo 32 Sanciones y Multas. Las sanciones establecidas en el presente reglamento se aplicarán a los propietarios de las unidades de la manera siguiente:

Las sanciones serán impuestas por el Juez de Asuntos Municipales, de conformidad con Código Municipal y las infracciones siguientes:



- a) Prestar el servicio sin tarjeta de operación del año respectivo. Q. 300.00.
- b) Cambio de vehículo sin autorización. Q. 200.00.
- c) No renovar la tarjeta de operación en el mes indicado. Q. 100.00.
- d) Atrasarse en pago de mensualidades, por cada mes de atraso. Q. 75.00.
- e) Utilizar el vehículo con desperfectos mecánicos. Q. 300.00.
- f) Reincidentes en utilizar el vehículo con desperfectos mecánicos, suspensión en el servicio por el plazo de dos meses mínimo y un máximo de cuatro meses.
- g) Sobrecargar las unidades. Q. 300.00.
- h) Circular con las portezuelas abiertas. Q. 300.00.
- i) Faltarle el respeto a la autoridad municipal. Q. 350.00.
- j) Negociar el derecho o línea entre particulares sin autorización de la comisión de transporte, se cancelara en definitiva del derecho o línea respectiva.
- k) Estacionamiento en lugares prohibidos. Q. 500.00.
- l) Por liberación de cepos. Dependiendo el tipo de vehículo. Q.100.00 a Q. 500.00.

Cabe mencionar que este es el único Reglamento Municipal a la que se obtuvo acceso ya que las autoridades municipales de esta población no proporcionaron mayor información a lo que el tema se refiere, en la misma podemos resaltar que existen sanciones que no son aplicables debido a la falta de la delegación de la competencia de tránsito, puede resultar ser de mucha utilidad una vez haber logrado el traslado de la competencia ya que se cuenta con una regulación que está encaminada a establecer un ordenamiento vial.



El Instituto Nacional de Estadística (INE) indica que el municipio de San Pedro Sacatepéquez departamento de Guatemala, actualmente sobrepasa los 31,000 habitantes, y se encuentra a una distancia aproximada de 25 kilómetros de la ciudad capital, estos son algunos de los indicadores que se deben de tomar en cuenta ya que actualmente este municipio ya presenta grandes conflictos en lo que al tema de tránsito y ordenamiento vial se refiere y en el futuro se prevé que dicha situación se agudice más.

Es importante que se realicen las gestiones necesarias para lograr obtener la delegación de tránsito para este municipio, ya que a lo largo de estos años la causa principal es no haber tenido la voluntad por parte de las autoridades municipales del municipio de San Pedro Sacatepéquez departamento de Guatemala de gestionar dicha delegación, por lo que el juez de asuntos municipales actual manifestó que se está planificando empezar a realizar dicho trámite y que dicha municipalidad tiene la capacidad para realizarlo.

En la actualidad como se ha mencionado, cuenta con un cuerpo de agentes de la Policía Municipal de Tránsito sin haber obtenido la delegación correspondiente, además la conformación del referido cuerpo de la policía actualmente según indica el Juez de Asuntos Municipales son entre ocho y nueve agentes; lo cual se considera que es necesario que se incremente la cantidad de agentes para poder realizar un ordenamiento vial correcto, aunado a una capacitación adecuada, los insumos necesarios para el desempeño de sus funciones, programas periódicos que incluyan la



instalación de nuevas señales de tránsito y el mantenimiento de las ya existentes como bien es sabido una buena señalización es sinónimo de seguridad vial, orden y respeto.

Otra de las situaciones importantes a considerar es el paso peatonal ya que en la actualidad no existen lugares para que las personas puedan transitar de forma segura, para la misma manifiesta el juez de asuntos municipales está destinado las banquetas que se considera un espacio poco adecuado, tomando en cuenta que la vías principales de mayor conflictividad del municipio de San Pedro Sacatepéquez departamento de Guatemala, están ubicadas entre la 3a. y 4a. Calle, entre la 5ta. y 6ta. Avenida, por la 3a. Calle frente al edificio de la municipalidad, por 6ª. Avenida frente a la iglesia católica de la población, y por la 4ª calle frente al Juzgado de Paz de la zona 2 de este municipio.

Las banquetas de esta población tienen un ancho aproximado de cincuenta centímetros, a esto se suma que en estas banquetas se establecen carteles publicitarios por parte de las personas que tienen sus establecimientos comerciales en los alrededores y que algunas personas inclusive se ubican para vender sus productos sobre los mismo.

Pareciera ser que se les da prioridad a los conductores de los vehículos automotores para que transiten y se estacionen libremente, sin importar el respeto a los peatones que se conducen por las calles y avenidas de esta población. Por ultimo nos referiremos a un aspecto de mucha importancia, según la Organización Mundial de la Salud, Guatemala está situada como el cuarto país de América con el índice más alto



de moralidad vial y con una escasa educación en lo que a tema se refiere, siendo el factor humano el principal causante de los accidentes de tránsito. Es por esto que se hace necesario que la municipalidad de San Pedro Sacatepéquez departamento de Guatemala, dentro de su plan de gobierno municipal debe de incluir y empezar por agilizar el trámite para obtener la delegación de la competencia administrativa de tránsito para el control del ordenamiento vial, a través de la Policía Municipal de Tránsito.



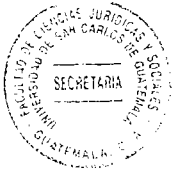
C

C



## CONCLUSIONES

1. En el municipio de San Pedro Sacatepéquez, Guatemala, la problemática del tránsito vehicular es preocupante; en virtud de no estar definidos las respectivas paradas de buses, las calles, venidas y la carretera principal son utilizados de estacionamientos, obstaculizando la circulación de otros vehículos e incluso el paso peatonal que pone en riesgo la integridad física de las personas.
2. Se estableció que existen algunas señales de tránsito en la cabecera municipal, del municipio de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala, pero que pasan desapercibidos por los conductores de vehículos. Y, las autoridades municipales de dicha población, aún no han realizado las previsiones pertinentes a este caso.
3. En la actualidad el municipio de San Pedro Sacatepéquez, Guatemala, por la falta de delegación de la competencia de la administración de tránsito; los agentes de la Policía Municipal de Tránsito no están facultados para sancionar a todos aquellos conductores que infrinjan la ley, por lo que cualquier acción encaminada a tratar de poner orden vial no es acatada por los pilotos de los vehículos automotores.



C

C





## **RECOMENDACIONES**

- 1. Se recomienda a las autoridades del municipio de San Pedro Sacatepéquez, Guatemala, que realicen las gestiones necesarias para la obtención de la delegación de la competencia administrativa de tránsito, permitiendo con ello, tener una base sustancial y legal para las actuaciones que realicen, encaminadas para mejorar todo lo concerniente al tránsito y ordenamiento vial en el municipio.**
- 2. La municipalidad de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala, debe dotar los recursos necesarios para la capacitación y profesionalización, de los agentes de la Policía Municipal de Tránsito, que permita desempeñar su labor con eficiencia pero sobre todo apegado a la legalidad.**
- 3. Es importante que la municipalidad de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala, realice una señalización vial correcta y adecuada que permita tanto a conductores de vehículos automotores como a la población en general, tenerlas en cuenta para su propia seguridad y la de los demás, promoviendo un plan conjunto de difusión y concientización por el respeto hacia dichas señales.**



es



## BIBLIOGRAFÍA

- ALLI TURRILLAS, Juan-Cruz. **La profesión militar: Análisis jurídico tras la ley 17/1999, de 18 de mayo, reguladora del personal de las fuerzas armadas.** España: Ed. Instituto Nacional de Administración Pública, 2000.
- CALDERON MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I.** 5a. ed. Actualizada. Guatemala: Ed. Estudiantil Fénix, 2002.
- CASTILLO GONZALEZ, Jorge Mario. **Derecho administrativo Tomo I.** 14a. ed. Actualizada. Ed. Impresiones Gráficas. 2003.
- Diccionario Geográfico de Guatemala.** Compilación crítica. Francis Gall, 3t.; Guatemala, C.A.: Instituto Geográfico Nacional. (s.e.), 1980.
- Diccionario de la Lengua Española.** <http://lema.rae.es/drae/?val=definicion+de+transporte>. (Guatemala, 15 de mayo de 2013).
- GONZÁLEZ RUÍZ, Pamela Zu'Ellen Brishett. **La aplicación de recursos en materia municipal de tránsito y sus diferencia con lo regulado en la ley de lo contencioso administrativo.** Facultad de Ciencia Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala: (s.e.), 2006.
- MEJÍA RAMÍREZ, José Renato. **Ordenamiento vial y terminal de transporte del municipio de San Raymundo, Guatemala.** Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala: (s.e.), 2007.
- MONTAÑO, Agustín. **Manual de la administración municipal.** 2a. ed. Ed. Trillas, 1990.
- SOLOMBRINO OROZCO, Vincenzo. **Legislación municipal de la República de Guatemala.** Recopilación Tipografía Nacional, 1983.
- OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Argentina. Ed. Heliasta, 1981.



**Legislación:**

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

**Ley de lo Contencioso Administrativo. Congreso de la República de Guatemala. Decreto número 119-96, 1997.**

**Ley de Tránsito. Congreso de la República de Guatemala. Decreto número 132-96, 1997.**

**Código Municipal. Congreso de la República de Guatemala. Decreto número 12-2002, 2002.**

**Reglamento de la Ley Tránsito. Ministerio de Gobernación, Acuerdo Gubernativo número 273-98, 1998.**

**Reglamento de tránsito vehicular para el transporte de pasajeros y carga del Municipio de San Pedro Sacatepéquez, Departamento de Guatemala. Consejo Municipal de la Municipalidad de San Pedro Sacatepéquez, departamento de Guatemala. Acta Ordinaria número 04-2011, 2011.**

**Acuerdo Municipal COM-03-2002. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 2002.**

**Acuerdo Municipal COM-04-2002. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 2002.**

**Acuerdo Municipal COM-005-04. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 2004.**

**Acuerdo Municipal Creación de la Empresa Metropolitana Reguladora de Transporte –EMETRA- y supresión de la Dirección de transportes Públicos urbanos. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 1996.**



**Acuerdo Municipal de Convalidación del Traslado de la Administración de Tránsito a la Municipalidad de Guatemala. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 1998.**

**Acuerdo Municipal de Creación del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 1998.**

**Acuerdo Municipal Reglamento de Organización y Funcionamiento del Departamento de la Policía Municipal de Tránsito. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 1998.**