

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

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a large, circular emblem. It features a central figure, likely a religious or historical figure, surrounded by a ring of text in Spanish. The text includes "UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA" and "FUNDADA EN 1697".

**IMPORTANCIA DE QUE ENTRE EN VIGENCIA LA INICIATIVA DE LEY QUE
REGULA EL DERECHO DE VÍA EN CARRETERAS**

HIRAM SEAN URRUTIA GRAMAJO

GUATEMALA, AGOSTO DE 2014

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

IMPORTANCIA DE QUE ENTRE EN VIGENCIA LA INICIATIVA DE LEY QUE
REGULA EL DERECHO DE VÍA EN CARRETERAS

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

HIRAM SEAN URRUTIA GRAMAJO

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, agosto 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. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV: Br. Mario Roberto Méndez Álvarez
VOCAL V: Br. Luis Rodolfo Aceituno Macario
SECRETARIO: Lic. Luis Fernando López Díaz

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Licda. Patricia Leonor Salazar Genovéz
Vocal: Lic. Héctor David España Pinetta
Secretario: Lic. Rodolfo Giovanni Silvestre Reyes

Segunda Fase:

Presidente: Licda. Crista Ruiz Castillo de Juárez
Vocal: Lic. Héctor Efraín Véliz López
Secretario: Lic. José Luis De León Melgar

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. José Estuardo López y López
Abogado y Notario
Colegiado número 7,684
Tel: 5711-6777

Guatemala 3 febrero de 2014

Doctor
Bonerge Amilcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala



Distinguido Lic. Mejía:

En atención al nombramiento como asesor de Tesis, del Bachiller **HIRAM SEAN URRUTIA GRAMAJO**, me dirijo a usted, haciendo referencia a la misma, con el objeto de informar sobre mi labor y oportunamente emitir el dictamen correspondiente; y habiendo asesorado el trabajo de tesis, el cual se denomina: "IMPORTANCIA DE QUE ENTRE EN VIGENCIA LA INICIATIVA DE LEY QUE REGULA EL DERECHO DE VÍA EN CARRETERAS", el cual considero un tema de actualidad para los abogados en cualquier ámbito que se encuentren ejerciendo su profesión, así como para los estudiosos del derecho. Por lo anterior:

EXPONGO:

- A) En el trabajo asesorado, se discutieron algunos puntos, realizándose los cambios y correcciones que la investigación requirió. Se le hizo saber que la tesis debía solventar de principio a fin un contenido científico y técnico, por lo que así se ha culminado la misma.
- B) La metodología y técnicas de investigación utilizadas encuadran con las enumeradas en su plan de investigación, pues se utilizaron las técnicas de recopilación de información correctas: la metodología que el sustentante empleó en el desarrollo de la investigación es ajustada a la redacción que se utilizó, abordando el tema del derecho de vía y los principios que lo inspiran como punto de partida hasta llegar a conclusiones precisas sobre el tema investigado.
- C) La estructura y contenidos del trabajo de tesis realizado por el sustentante reúnen y satisfacen plenamente todos los requisitos reglamentarios y de aportación científica



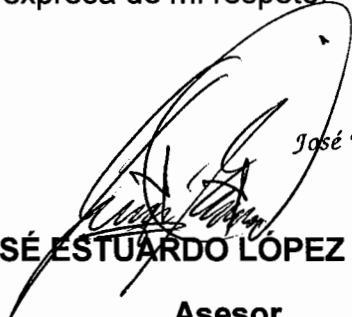
Lic. José Estuardo López y López
Abogado y Notario
Colegiado número 7,684
Tel: 5711-6777

a las ciencias jurídicas, tratando un tema de importancia, actualidad y valor para la práctica jurídica, esgrimiendo justificaciones y argumentos válidos, siendo la base para formular las conclusiones y recomendaciones concretas que convierten el trabajo de tesis en el material dable a la discusión para reformas normativas específicas que pueden traducirse en cambio notorios.

- D) En el desarrollo y preparación del trabajo de tesis, el sustentante utilizo métodos de investigación diversos, como lo son el método científico y el método histórico, así mismo utilizó variedad de técnicas de investigación y se apoyó en extensas bibliografías, tuve el agrado de corroborar la utilización correcta del lenguaje y el léxico técnico jurídico propios de un profesional de las ciencias jurídicas, cumpliendo con los requisitos planteados en el **Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público**. De lo expuesto me permito extender **dictamen favorable** al trabajo de mérito y se continúe con la revisión de la misma.
- E) Concluyo informando y emitiendo **DICTAMEN FAVORABLE**, por lo que es procedente ordenarse su revisión y en su oportunidad su discusión en Examen Público de Tesis en nuestra gloriosa Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Con la manifestación expresa de mi respeto

Atentamente;


Licenciado
José Estuardo López y López
Abogado y Notario
JOSÉ ESTUARDO LÓPEZ Y LÓPEZ.
Asesor



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.
Guatemala, 07 de marzo de 2014.

Atentamente, pase a la LICENCIADA KARLA SUCELY CRUZ VÁSQUEZ, para que proceda a revisar el trabajo de tesis de el estudiante HIRAM SEAN URRUTIA GRAMAJO, intitulado: "IMPORTANCIA DE QUE ENTRE EN VIGENCIA LA INICIATIVA DE LEY QUE REGULA EL DERECHO DE VÍA EN CARRETERAS".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultada 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. BONERGÉ AMILCAR MEJÍA ORELLANA
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS

cc.Unidad de Tesis
BAMO/yr.





Licda. Karla Sucely Cruz Vásquez
Abogada y Notaria

Guatemala 18 de marzo de 2014

Doctor
Bonerge Amilcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala



Reciba un cordial saludo acompañado del deseo de éxito en sus actividades diarias al frente de la Unidad de Tesis.

De manera atenta me dirijo a usted para comunicarle que he cumplido con la función de Revisor de Tesis del bachiller: HIRAM SEAN URRUTIA GRAMAJO, que me fue asignada, intitulada "IMPORTANCIA DE QUE ENTRE EN VIGENCIA LA INICIATIVA DE LEY QUE REGULA EL DERECHO DE VÍA EN CARRETERAS", para lo cual procedí a revisar y asesorar al estudiante en las ampliaciones y modificaciones que se estimaron pertinentes, y a mi criterio ya cumple con todos los requisitos y formalidades que establece el normativo de esta Facultad, y para el efecto proceso a emitir el siguiente

DICTAMEN

- i. El contenido del trabajo de investigación científico y técnico utilizado por el estudiante denota la correcta utilización de las doctrinas y teorías respecto al Derecho de vía, para lo cual también se realizó un análisis de los aspectos generales del mismo, su fundamento doctrinario, la normativa vigente y la normativa comparada a nivel nacional e internacional relacionada a la materia del objeto de análisis.
- ii. En lo que respecta a la estructura formal del trabajo de tesis, esta fue realizada en una secuencia lógica y adecuada para el entendimiento adecuado de la misma, la metodología utilizada por el sustentante en el desarrollo de la investigación es congruente con la redacción que se utiliza y presenta una estructura analítica y deductiva al abordar el tema así como los principios que lo inspiran y derivar de allí el estudio de sus elementos.
- iii. En lo que respecta a las técnicas de investigación, el sustentante aplicó las señaladas en el plan de investigación y se comprobó el uso de bibliografía

LICDA. KARLA SUCELY CRUZ VÁSQUEZ
ABOGADA Y NOTARIA

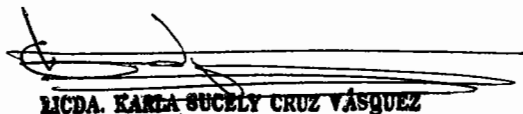


Licda. Karla Sucely Cruz Vásquez
Abogada y Notaria

- actualizada nacional como internacional relacionadas a un tema de tal importancia y que es necesario en nuestra legislación nacional.
- iv. Las Conclusiones y Recomendaciones fueron redactadas de forma sencilla y clara para establecer el fondo del trabajo de tesis, todo en congruencia con el tema investigado haciendo aportaciones valideras con propuestas concretas para su realización.
 - v. Considero finalmente que el tema investigado por el Bachiller HIRAM SEAN URRUTIA GRAMAJO es sumamente importante respecto a su contenido científico y técnico pues desarrolla un tema que cada día es mas importante y necesario regular adecuadamente en nuestro país.

En relación a lo anterior, se pudo establecer que el trabajo de investigación se efectuó apegado a la revisión prestada, habiéndose comprobado el cumplimiento de las modificaciones realizadas, tanto de fondo como de forma, por parte del sustentante, según lo establecido en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por lo que me permito emitir DICTAMEN FAVORABLE en cuanto a su fase de revisión

Sin otro particular, aprovecho para reiterarle las muestras de mi más alta estima y consideración.



LICDA. KARLA SUCELY CRUZ VÁSQUEZ
ABOGADA Y NOTARIA
Karla Sucely Cruz Vásquez
Abogada y Notaria
Col. 6938



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 24 de junio de 2014.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante HIRAM SEAN URRUTIA GRAMAJO, titulado IMPORTANCIA DE QUE ENTRE EN VIGENCIA LA INICIATIVA DE LEY QUE REGULA EL DERECHO DE VÍA EN CARRETERAS. 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:** Al único y sabio Dios, nuestro Salvador, sean la gloria y la majestad, el dominio y la potestad, ahora y por todos los siglos. Amen. Judas 25.
- A MIS PADRES:** María Hortencia Gramajo Barrios
Carlos Rolando Urrutia López. Mi lugar seguro.
- A MIS HERMANOS:** Raúl, Herber, Omar y Mariamne.
Por el amor fraternal que nos une y nos hace fuertes y diferentes.
- A MIS CUÑADAS Y SOBRINOS:** Patricia, Consuelo, Emmy, Ander, Annie, Lemuel, Abby, Abraham y Alec. Mi familia ampliada.
- A MI FAMILIA EN GENERAL:** Por su apoyo.
- A MIS COMPAÑEROS Y AMIGOS:** Leslie, Marielos, Ingrid, Pablo, David y Helmer. Por ser incondicionales en su ayuda y el compartir conocimientos, vivencias y amistad sincera.
- A LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA Y A LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES:** Mi Alma Mater, Carolina Academia grande entre las del mundo.
- A GUATEMALA:** Mi patria amada.
- A LOS QUE ORARON POR MÍ, AÚN SIN QUE YO SE LOS PIDIERA:** Hicieron posible este logro, mi eterna gratitud.



ÍNDICE

Pág.

Introducción	i
--------------------	---

CAPÍTULO I

1. El derecho de propiedad	1
1.1 Definición de propiedad	1
1.2 Características de la propiedad	3
1.3 Los bienes como contenido de la propiedad.....	4
1.4 Los derechos reales.....	6
1.4.1 Clasificación de los derechos reales	8
1.4.2 Los derechos personales y las diferencias con los derechos reales	8
1.5 Marco jurídico de protección del derecho de propiedad	10

CAPÍTULO II

2. El derecho de vía	13
2.1 Definición	13
2.2 Breves antecedentes	14
2.3 Naturaleza jurídica del derecho de vía.....	16
2.4 Elementos del derecho de vía.....	17
2.5 Principios que fundamentan el derecho de vía	17
2.6 División para la aplicación del derecho de vía	18
2.7 La seguridad vial	19
2.8 Señalización vial	20



CAPÍTULO III

	Pág.
3. Marco jurídico del derecho de vía	23
3.1 Constitucional	23
3.2 Decreto 529 del Congreso de la República	25
3.3 Decreto 1000 del Congreso de la República	26
3.4 Decreto Ley 110.....	27
3.5 Reglamento sobre el derecho de vía de los caminos públicos y su relación con los predios que atraviesan	28
3.6 Código Municipal	29
3.7 Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras y puentes.....	30
3.8 Acuerdo Gubernativo 549-96 del Presidente de la República de Guatemala	31
3.9 Acuerdo Gubernativo 186-96 del Presidente de la República de Guatemala	31
3.10 Legislación comparada	32

CAPÍTULO IV

4. Análisis de las Iniciativas de ley que pretenden regular el derecho de vía de las carreteras y sus consecuencias constitucionales	49
4.1 Aspectos considerativos	49
4.2 Análisis de la Iniciativa 3623	50
4.3 Análisis de la Iniciativa 4340	53
4.4 El derecho de vía y la expropiación	62
4.5 El derecho de propiedad, el derecho de vía y la solución en cuanto a la aplicación de que el bien general debe prevalecer sobre el bien particular	64



CAPÍTULO V

	Pág.
5. Presentación y análisis de los resultados del trabajo de campo	77
5.1 Estudios sobre la situación de las carreteras y estadísticas de las vías terrestres	77
5.2 Propuesta de solución a la problemática planteada.....	79
CONCLUSIONES	93
RECOMENDACIONES	95
BIBLIOGRAFÍA	97



INTRODUCCIÓN

Se elabora el presente informe de investigación no solo con el propósito de dar cumplimiento a uno de los requisitos exigidos en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, previo a optar al grado académico de Licenciatura, sino también, por el interés que evidenció en quien escribe acerca de la situación jurídica del derecho de vía y como se encuentra regulado actualmente de acuerdo al ordenamiento jurídico guatemalteco y especialmente tomando en consideración que existen por lo menos dos iniciativas de ley que pretenden a través de un marco normativo, regular estos aspectos que son tan importantes para el desarrollo de la sociedad guatemalteca.

En ese sentido podemos indicar que en Guatemala no existe normativa legal actualizada y adecuada que regule lo relativo al derecho de vía en carreteras, lo cual hace que se tenga un vacío legal en el tema.

En el presente trabajo de tesis también se analizaron los conflictos constitucionales que existen derivado del ejercicio del derecho de vía y como se aborda en las iniciativas objeto de análisis, cuando existen normas del mismo rango que se encuentran en contradicción una con otra y el quehacer del Estado al respecto. Como consecuencia de ello, el objetivo principal es evidenciar la necesidad que entre en vigencia un ordenamiento jurídico del derecho de vía, acorde a las necesidades del Estado de Guatemala.



Se ha desarrollado el presente trabajo de tesis en cinco capítulos, distribuidos de la siguiente manera: En el capítulo uno, se hace referencia a temas como lo son la propiedad, los derechos reales, los derechos personales y la clasificación de los derechos; en el capítulo dos, se desarrolla el tema del derecho de vía propiamente, dando su definición, antecedentes, naturaleza jurídica, sus elementos, principios y la seguridad vial; en el capítulo tres se presente el marco jurídico del derecho de vía, tomando en cuenta los diferentes cuerpos legales en donde se encuentra contenido actualmente y una legislación comparada con leyes existentes en otros países; en el capítulo cuatro se realizó un análisis de las Iniciativas de ley que pretenden regular el derecho de vía en las carreteras; finalmente, en el capítulo cinco se hace la presentación y el análisis de los resultados obtenidos.

Para el desarrollo del presente trabajo de tesis se utilizó el método de investigación bibliográfica para recabar la información necesaria y luego el método inductivo-deductivo para el análisis de las normas y la legislación comparada.

Ha quedado establecido que el mejoramiento de la red vial sin duda contribuye al progreso de los pueblos y la ampliación de tramos viales resulta no solamente necesaria, sino indispensable para el desarrollo socioeconómico del país, pero es aquí en donde se considera que existe conflicto entre normas del mismo nivel jerárquico y que el Estado necesita resolver.



CAPÍTULO I

1. El derecho de propiedad

1.1 Definición de propiedad

En términos generales es el poder directo e inmediato sobre un objeto o bien, por la que se atribuye a su titular la capacidad de disponer de ella, sin más limitaciones que las que imponga la ley.

Andrés Bello, señala que: “es una cosa corporal para gozar y disponer de ella arbitrariamente; no siendo contra la ley o contra el derecho ajeno. La propiedad separada del goce de la cosa se llama mera o nuda propiedad”¹.

En sentido filosófico, indica “la cualidad distintiva de una cosa. En sentido objetivo y sociológico se atribuye al término el carácter de institución social y jurídica y según señala Ginsberg, puede ser definida la propiedad como el conjunto de derechos y obligaciones que definen las relaciones entre individuos y grupos, con respecto a que facultades de disposición y uso sobre bienes materiales.”²

En sentido subjetivo, el vocablo “es sinónimo de facultad o atribución correspondiente a un sujeto. Este es el sentido que se dio a la propiedad en Roma, en donde se entendió

¹ Gálvez Barrios, Luisa María, **Comentarios al derecho civil guatemalteco**. Pág. 98

² **Wikipedia**, Enciclopedia de consulta. www.wikipedia.com. Día de consulta: 15-10-2012.



como tal un derecho absoluto que podría ejercerse sobre un bien: ius utendi, fruendi et abutendi.”³

Rafael Rojina Villegas, define a la propiedad como “el poder jurídico que una persona ejerce en forma directa e inmediata sobre una cosa, para aprovecharla totalmente en sentidojurídico, siendo oponible este poder a un sujeto pasivo universal, por virtud de una relación que origina entre el titular y dicho sujeto”.⁴

Marcel Planiol y Jorge Rippert definen a la propiedad como el derecho “que impone a todos la obligación de respetar el poder jurídico que la ley confiere a una persona determinada para retirar de los bienes exteriores, la totalidad o parte de las ventajas que le confiere, la posesión de ellos, o si prefiere, el derecho que da a una persona el poder jurídico directo e inmediato sobre una cosa susceptible de ser ejercitada no solamente contra una persona determinada sino contra todos”.⁵

De acuerdo a lo anterior, queda claro que el objeto del derecho de propiedad está constituido por todos los bienes susceptibles de apropiación. Para que se cumpla tal condición, en general, se requieren tres condiciones:

1. Que el bien sea útil, ya que si no lo fuera, carecería de fin la apropiación.
2. Que el bien exista en cantidad limitada.
3. Que sea susceptible de ocupación, porque de otro modo no podrá actuarse.

³ Ibid. Pág. 98

⁴ Rojina Villegas, Rafael, **Compendio de derecho civil**. Tomo II. Pág. 234.

⁵ Planiol y Rippert. **Tratado práctico de derecho civil francés**. Pág. 47



El Artículo 464 del Código Civil al respecto refiere: “Contenido del Derecho de Propiedad. La propiedad es el derecho de gozar y disponer de los bienes dentro de los límites y con la observancia de las obligaciones que establecen las leyes”.

1.2 Características de la propiedad

Dentro de las características del derecho de propiedad, se encuentran:

- a) El derecho de propiedad es un poder moral, individual, exclusivo y perfecto, pero con carácter de limitación y subordinación, así como también perpetuo.
- b) Es un poder moral porque la apropiación que se hace del bien es reflexiva y no instintiva, es decir, la destinación al fin se hace previo el conocimiento del fin que se acepta libremente.
- c) Es una facultad o derecho individual, que directamente va encaminado a la utilidad y provecho individual, como medio que ha de ayudarle a conseguir el fin, aunque indirectamente se ordene al bien común.
- d) Es un derecho exclusivo, derivado de la limitación esencial de la utilidad en muchos objetos, que no puede aplicarse a remediar las necesidades de muchos individuos a la vez. Por esta razón, no son bienes apropiables los llamados de uso inagotable, que existen en cantidades sobrantes para todos, como el aire atmosférico, el mar, la luz solar, entre otros.



e) Es un derecho perfecto, el derecho de propiedad puede recaer sobre la sustancia misma de la cosa sobre su utilidad o sobre sus frutos. De aquí deriva el concepto de dominio imperfecto según que el dominio se ejerza sobre la sustancia, dominio radical; o sobre la utilidad, dominio de uso o sobre los frutos, dominio de usufructo. Estas tres clases de dominio, al hallarse en un solo sujeto, constituyen el dominio pleno o perfecto.

f) El derecho de propiedad, es pues, un derecho perfecto, pues por él, todo propietario puede reclamar o defender la posesión de la cosa, aun por medio de la fuerza y disponer plenamente de su utilidad y aun de su sustancia, destruyendo la cosa, sin que en ello haya violación de estricto derecho ajeno.

g) Es un derecho limitado y restringido por las exigencias del bien común, por la necesidad ajena y por la ley, y subordinado, en todo caso, al deber moral.

h) Perpetuo porque no existe un término establecido para dejar de ser propietario.

1.3 Los bienes como contenido de la propiedad

La palabra bien, desde su significado más abstracto y general, se puede referir a aspectos religiosos, en cuanto a la diferenciación entre el bien y el mal, entendiendo a éste primero como el obrar de pensamiento, obra o bien omisión respecto de algo. Por ello, el bien, jurídicamente hablando, se refiere a cosas que por diferentes circunstancias pueden ser adheridas al ser humano y tomarlas como propias. También

como se verá más adelante, existe una diferenciación más doctrinaria que legal, respecto al bien y a la cosa.

Por ello, es de considerar que por ser un término abstracto y de gran contenido, no existe unanimidad entre los autores que se han referido a este tema y que son los clásicos que se refieren en este trabajo. Una doctrina bastante divulgada, entiende que entre las cosas y los bienes existe una relación de género a especie: bienes son las cosas que, prestando una utilidad para el hombre, son susceptibles de apropiación. Por lo tanto, todos los bienes son cosas, pero no todas las cosas son bienes. En tal sentido, Kiverstein, siguiendo a Alessandri, indica que “aquello que caracteriza a los bienes es la circunstancia de poder ser objeto de propiedad privada, y no el hecho de producir utilidad al hombre, pues hay cosas como el aire o la alta mar, que producen una gran utilidad y que, no obstante ello, no son bienes, por no poder ser objeto de apropiación por los particulares”⁶.

El tratadista Manuel Bejarano Sánchez, señala al respecto que “se entiende la aptitud de una cosa para satisfacer una necesidad del individuo o un interés cualquiera de éste, económico o no”⁷.

La palabra bienes se deriva del latín *bearse*, que significa “causar felicidad”⁸. Los bienes son todas aquellas cosas y derechos que puede ser objeto de comercio y prestar

⁶ Brañas, Alfonso. **Manual de derecho civil**. Pág. 98

⁷ Bejarano Sánchez, Manuel. **Obligaciones Civiles**. Pág. 102

⁸ **Diccionario de la Real Academia Española**. 21 Edición Pág. 876



alguna utilidad al hombre, y más comúnmente, lo que constituye la hacienda o caudal de una persona determinada.

Desde un punto de vista jurídico, la ley entiende por bien “todo aquello que pueda ser objeto de apropiación. Este significado es distinto del económico, pues en este sentido, bien es todo aquello que pueda ser útil al hombre. Por tanto, aquellos bienes que no puedan ser objeto de apropiación, aun cuando sean útiles para el hombre, no lo serán desde el punto de vista jurídico. En derecho se dice que son objeto de apropiación todos los bienes que no están excluidos del comercio.”⁹

El Artículo 442 del Código Civil Guatemalteco al respecto señala: “Son bienes las cosas que son o pueden ser objeto de apropiación y se clasifican en inmuebles y muebles”.

1.4 Los derechos reales

En términos generales, el derecho real es aquél que se tiene sobre una cosa o bien sin respecto a determinada persona.

Se concibe como una relación persona-cosa, inmediata, absoluta; un derecho en la cosa. Puede entenderse como un “poder” que tiene un sujeto sobre una cosa. “Cuando este poder es completo, total, se está en presencia del derecho real máximo, el

⁹ Salas, Oscar A. **Derecho notarial de Centroamérica y Panamá**. Pág. 255

dominio; pero puede ser parcial, incompleto, como ocurre en los demás derechos reales (por ejemplo, en el usufructo, la hipoteca o la prenda).¹⁰

El titular del derecho real puede ser una persona o varias, y en este último caso se está ante una comunidad y tal como lo regula el Código Civil guatemalteco, se está ante la copropiedad que como institución se analizará más adelante.

La cosa sobre la que recae el derecho real, ha de ser siempre, en todo caso, determinada. Pero esta concepción del derecho real como una relación persona-cosa ha sido sumamente discutida. Se observa la impropiedad de concebir una relación entre una persona y una cosa, en circunstancias que en el Derecho las relaciones jurídicas se establecen entre sujetos, sin perjuicio de que el objeto de esa relación pueda recaer sobre una cosa. Se hace referencia entonces a la llamada obligación pasivamente universal.

Se entiende de acuerdo a lo anterior que entre el derecho real y el derecho personal no existe una diferencia sustancial. En último término, el derecho real también importa una relación entre sujetos, pero mientras en el derecho personal dicha relación se da entre el acreedor y el deudor, recayendo sobre la prestación, en el derecho real esa relación tiene lugar entre el titular y el resto de las personas, la comunidad toda, recayendo, desde luego, sobre la cosa de que se trata. De este modo, el titular tiene el derecho de que se respete por todos el ejercicio de sus facultades sobre la cosa, y todos los demás, deben la obligación de ese respeto, absteniéndose de perturbarlo.

¹⁰ Rodríguez Velásquez De Villatoro, Hilda Violeta. **Lecturas seleccionadas**. Pág. 123



1.4.1 Clasificación de los derechos reales

Los derechos reales se clasifican o agrupan por la doctrina en derechos reales de goce y de garantía. Los derechos reales de goce permiten la utilización directa de la cosa (su uso, percepción de frutos). El primero de ellos, el más completo, es el de dominio; junto a él, están otros derechos reales de goce, con facultades limitadas: usufructo, uso o habitación, censo y servidumbre que abajo refiere este trabajo.

Los derechos reales de garantía permiten utilizar las cosas indirectamente, por su valor de cambio; contienen la facultad de lograr, con el auxilio de la justicia, su enajenación, para obtener con el producto una prestación incumplida: hipoteca y prenda.

1.4.2 Los derechos personales y las diferencias con los derechos reales

El derecho personal es la contrapartida de la obligación del deudor. Tratándose de esta clase de derechos, el acreedor tiene la facultad para exigir del deudor el cumplimiento de una prestación, que podrá consistir en dar, hacer o no hacer.

A diferencia de lo que acontece con los derechos reales, los derechos personales son ilimitados, pueden originarse libremente en la voluntad de los contratantes, sin perjuicio naturalmente del respeto a la ley, la moral, el orden público y las buenas costumbres.

En todo derecho personal se distingue tres elementos:

1. El sujeto activo del derecho, llamado acreedor.

2. El sujeto pasivo del derecho, denominado deudor.
3. El objeto del derecho, que puede consistir en una dación, la realización de un hecho positivo o una abstención.

Entre las diferencias se encuentran:

En cuanto a las personas que intervienen en la relación jurídica:

- a) Tratándose de los derechos reales: hay un sujeto activo determinado pero un sujeto pasivo generalmente indeterminado, constituido por toda la colectividad, obligada a respetar el legítimo ejercicio del derecho real por su titular (se observar, sin embargo, que hay derechos reales en que también hay un sujeto pasivo determinado, como acontece en las servidumbres).
- b) Tratándose de los derechos personales: los sujetos activo y pasivo están determinados.

En cuanto al objeto de la relación jurídica:

- a) El objeto del derecho real es necesariamente una cosa.
- b) El objeto del derecho personal es un acto humano, que podrá consistir en un dar, un hacer o un no hacer.
- c) El derecho real supone una cosa determinada en especie.
- d) El derecho personal puede aplicarse a una cosa indeterminada individualmente, y sólo determinada por su género.

En cuanto a la eficacia de los derechos:



1. El derecho real es absoluto, porque puede oponerse a todos.
2. El derecho personal es relativo, porque sólo puede oponerse a la persona obligada.

En cuanto a su número:

1. No hay más derechos reales que aquellos previstos en la ley.
2. Los derechos personales son ilimitados, naciendo de la autonomía de la voluntad.

En cuanto a su fuente:

1. La fuente de los derechos reales son los modos de adquirir.

La fuente de las obligaciones son aquellas señaladas en el libro Quinto del Código Civil.

En cuanto a las acciones que los protegen.

1. Los derechos reales están protegidos por acciones reales, que persiguen recuperar la posesión de la cosa o del derecho;
2. Los derechos personales están protegidos por acciones personales, que persiguen obtener el cumplimiento de la prestación a que está obligado el deudor.

1.5 Marco jurídico de protección del derecho de propiedad

La Constitución de la República de Guatemala, en el Artículo 39 regula la propiedad privada así: "Se garantiza la propiedad privada como un derecho inherente a la persona



humana. Toda persona puede disponer libremente de sus bienes de acuerdo con la ley. El Estado garantiza el ejercicio de este derecho y deberá crear las condiciones que faciliten al propietario el uso y disfrute de sus bienes, de manera que se alcance el progreso individual y el desarrollo nacional en beneficio de todos los guatemaltecos.”

Desde la perspectiva de lo jurídico constitucional reconoce, protege y garantiza la propiedad privada sobre la tierra; por tanto, en el ámbito nacional y desde la visión de lo jurídico, la tierra materialmente se encuentra dividida en fracciones y asignada en propiedad cada fracción a una o varias personas; esa investidura de propietario permite ejercer sobre el bien diversas facultades de disposición: puede producir en ella, puede darla en arrendamiento, puede venderla, heredarla, donarla, etc. La propiedad tiene como todos los derechos, límites genéricos o institucionales los que prohíben el abuso del derecho y su ejercicio de mala fe, así como limitaciones derivadas de la ley, que pueden recaer sobre las facultades de uso o goce del propietario o sobre las de disposición. Tales limitaciones no generan por sí mismas derechos reales de servidumbre a favor de los propietarios de las fincas beneficiados por las limitaciones en cuestión.

La propiedad, en cuanto derecho, dispone de una serie de acciones cuya finalidad es la protección de la misma y la represión de los ultrajes o perturbaciones de que pueda haber sido objeto.

Aparece en primer lugar, la acción reivindicatoria que compete a un propietario no poseedor contra quien posee de forma indebida una cosa determinada; es una acción



de condena y de carácter restitutorio. En segundo término se encuentra la acción declarativa tendiente a que el demandado reconozca el dominio del autor y la negatoria, tendiente a lograr que se declare la inexistencia de gravámenes sobre la cosa cuyo dominio corresponde al actor. Existen además las acciones preparatorias y cautelares, como son la acción de exhibición de cosa mueble, el interdicto de obra nueva o el de obra peligrosa.

Por otra parte, hay que tener en cuenta la institución del Registro de la Propiedad que tiene por objeto, la inscripción o anotación de los actos y contratos relativos al dominio y demás derechos reales sobre bienes inmuebles, otorga al titular registrado acciones específicas que buscan la protección de su derecho y se beneficia de una serie de presunciones fortalecedoras de su posesión.

A nivel internacional también se encuentra una regulación específica, como sucede en el caso del Artículo 21 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos que proclama que: toda persona tiene derecho al uso y goce de sus bienes. La ley puede subordinar tal uso y goce al interés social. Ninguna persona puede ser privada de sus bienes, excepto mediante el pago de indemnización justa, por razones de utilidad pública o de interés social y en los casos y según las formas establecidas por la ley. Tanto la usura como cualquier otra forma de explotación del hombre por el hombre, deben ser prohibidas por la ley.

CAPÍTULO II

2. El derecho de vía

2.1 Definición

En primer lugar conviene señalar que la comunicación constituye uno de los aspectos más importantes en el desarrollo de la humanidad, ya que es posible saber a través de ella, cuales son las necesidades de los demás y ellos saber de las necesidades de la sociedad guatemalteca, por ejemplo, en función de la búsqueda de las posibles soluciones.

La comunicación implica comprender desde su concepción más general y específica, e incluye lo relativo a las vías terrestres, por ejemplo.

La palabra vía, deviene de vi ex vi, que significa camino, carretera, calle, carril, riel, vía férrea, conducto, dirección, ordenamiento procesal, jurisdicción vial, medio de hacer efectivo un derecho, acceso, ruta, etc., y del derivado viable, factible, ejecutable, posible, y tiene como antónimo inviable, imposible, irrealizable.¹¹

Según el Reglamento sobre el Derecho de Vía de los Caminos Públicos y su relación con los medios que atraviesan en el Artículo 2 regula: "El derecho de vía, es el que tiene el Estado, según el caso, sobre la faja de terreno, en el que se constituyen los caminos

¹¹Diccionario de Sinónimos y Antónimos. Pág. 226

y por regla general, en ella se comprenderán dos paredes o cercas, dos banquetas, dos cunetas, y un pavimento que es la carretera, propiamente dicha”.

De acuerdo al Manual de Especificaciones Generales para la construcción de carreteras y puentes, de la Dirección General de Caminos del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, se define: “al derecho de vía como el área de terreno que el Estado suministra para ser usada en la construcción de la carretera, sus estructuras, trabajos complementarios, y futuras ampliaciones”.¹²

2.2 Breves antecedentes

En la era primitiva, el hombre se movilizaba libremente hacia cualquier lugar encontrando los frutos y la caza, así como todo lo necesario para su subsistencia, dándose en esa época dicha situación en virtud de que no existía el concepto de propiedad privada. Posteriormente el hombre inicia su vida sedentaria, y surge la agricultura, la ganadería, y otras actividades de carácter estable, demarcándose las primeras veredas por el transitar de una tribu a otra.

Al surgir la propiedad privada, los hombres que transitaban de un lugar a otro, tenían que solicitar autorización a los dueños de cada fundo, y con el apareamiento del Estado, existía en la ley la facultad de este de habilitar caminos para el progreso. De acuerdo a lo escrito por Ángel Latorre, cuando se refiere a la historia del derecho de vía, lo establece diciendo que “hay leyes que vienen impuestas en forma casi automática por

¹²Hagca. Hemeroteca del Archivo del Archivo General de Centroamérica. Diario de Centroamérica.



los usos sociales y la mentalidad dominante de una sociedad, de forma que el Estado no hace más que dar forma jurídica y completar y perfilar el material que le viene dado por la sociedad misma, en otros casos, la situación no es tan simple, y no decide el puro capricho personal del gobernante ni las exigencias prácticamente unánimes de una comunidad, sino que entrecruzan a la hora de legislar intereses opuestos, grupos de presión distintas, y exigencias contrarias”.¹³

El mismo autor citado, ha referido aspectos marcados que determinan el derecho de vía a través de la historia en las épocas y características siguientes:

1. En la época primitiva, el hombre nómada empezó su desplazamiento a diferentes lugares donde la tierra le proveyera el fruto o la caza que le saciara el hambre y lógicamente le hizo identificar la ruta por la cual debería volver a la caverna o guarida que le protegiera de las inclemencias del tiempo y de los múltiples peligros de las bestias salvajes que existían en esa época.
2. Seguidamente, con el nacimiento de la propiedad privada, la situación principia a complicarse, si se toma en consideración que para poder trasladarse de un lugar a otro había que pedir permiso a los propietarios de los predios, que propiciara evitar tener que dar una vuelta a la redonda para llegar a determinado lugar.

¹³Latorre, Ángel. **Introducción al derecho**. Pág. 57

3. Luego llega la necesidad de crear determinadas instituciones jurídicas con la finalidad de que los pobladores no se vieran afectados por la negativa de los propietarios de permitirles el paso.
4. De acuerdo a lo anterior, lo que sí está claro es que en las diferentes etapas del proceso de desenvolvimiento de la humanidad no se puede precisar en cuanto al tiempo que cada una de ellas necesitó para pasar a la siguiente, pero si han sido perfectamente identificadas por las características especiales, en el caso de la época de la comunidad primitiva, el esclavismo, el feudalismo, el capitalismo, el socialismo, que constituyeron la base económica de la sociedad, que con el intercambio de satisfactores, la propiedad sufre cambios significativos en cada una de estas etapas, que trascienden también a la concepción del derecho de vía que se interpreta en las mismas.
5. Es innegable también reconocer que un antecedente remoto del derecho de vía, de acuerdo al análisis hecho anteriormente, es la servidumbre.

2.3 Naturaleza jurídica del derecho de vía

El autor Bonilla Martínez, expone sobre la naturaleza jurídica del derecho de vía que: “así la esencia del derecho de vía surge y está en la necesidad del libre tránsito y su característica esencial es proveer el derecho de paso, es decir, una servidumbre depaso, de carácter legal, constituyéndose en forma voluntaria o de manera forzosa cuando se afecta la propiedad privada por razones de utilidad colectiva, beneficio social

o interés público, debidamente comprobados, pero esta afectación debe ajustarse a los procedimientos señalados por las leyes y justipreciarse de acuerdo al valor actual".¹⁴

2.4 Elementos del derecho de vía

Luego del análisis de la definición del derecho de vía, surgen en la doctrina, dos elementos fundamentales que son:

- a) El objetivo, que es el carácter material que consiste en la franja de terreno comprendido entre dos cercas, dos banquetas, dos cunetas, un asfalto, es decir, la carretera propiamente dicha.
- b) El subjetivo, que se constituye como la facultad del Estado y el poder que tiene sobre esa franja, que conforma la carretera materialmente hablando, derivado a que está al servicio de la colectividad y no pertenece a ningún particular.

2.5 Principios que fundamentan el derecho de vía

Para el Licenciado Carlos Enrique Ruiz Aguijón¹⁵ que indica que para que el derecho de vía pueda existir se debe tener presente que es imprescindible que concurren los principios necesarios que fundamentan su existencia los cuales son requisitos sine qua

¹⁴Bonilla Martínez, René Augusto. **La legislación sobre el derecho de vía en Guatemala y el Artículo 40 de la Constitución Política de la República de Guatemala 1985**. Pág. 43

¹⁵Ruiz Aguijón, Carlos Enrique. **Los problemas que produce para el desarrollo del país, la aplicación del reglamento sobre el derecho de vía**. Pág. 13

non para el nacimiento de este derecho. Dentro de los principios fundamentales se encuentran:

- a) El principio de utilidad pública. Que es la conveniencia particular para la colectividad que en los lineamientos clásicos, debe concurrir como fundamento de la expropiación forzosa.
- b) El principio de necesidad pública, que es todo aquello que tiende a satisfacer una necesidad colectiva, bien sea de orden material o espiritual.
- c) El principio de bienestar común, que es el beneficio que busca el Estado para la colectividad por medio de la satisfacción de sus necesidades de cualquier índole.
- d) El principio de desarrollo social y económico, que es el impulso progresivo y efectivo cuando de los pueblos de los sistemas políticos y económicos de que se trate.

2.6 División para la aplicación del derecho de vía

Este derecho de vía se encuentra dividido para su aplicación de igual manera que como se encuentra organizado o dividido el de las carreteras del país, y se encuentra basado al Reglamento sobre el derecho de vía, de los caminos públicos, contenido en el Acuerdo Gubernativo Presidencial de fecha cinco de junio de 1942, y es el siguiente:



- a) Primera y segunda categoría: Que son las carreteras nacionales y departamentales, según corresponda a la ubicación del inmueble sobre la cual recaerá el proyecto a construir y le corresponden al Estado, regularmente son las que se encuentran ubicadas en el área rural. Estas carreteras le corresponde un derecho de vía de veinticinco metros y un área de restricción de cuarenta metros contados del centro de la carretera al rostro de edificación, y en el caso de las segundas, corresponde un derecho de vía de veinte metros y un área de veinticinco metros de área restringida.
- b) Tercera Categoría: Corresponde a las que construyen las distintas municipalidades dentro de su jurisdicción y se toma en ese sentido, porque se refiere a caminos locales de determinada jurisdicción.
- c) Carreteras Vecinales: Son las que comunican a la ciudadanía de una determinada localidad o comunidad, y tienen un ancho de veinticinco metros.

2.7 La seguridad vial

La palabra seguridad se define como exención de peligro o daño. También es sinónimo de solidez, certeza plena, firme convicción, confianza, fianza garantía. Se puede decir también que se trata de un sistema de prevención racional y adecuado.”¹⁶

De acuerdo a lo anterior, la seguridad es una exención de peligro, y constituye una seguridad para alguien o algo. La seguridad es lo que está exento de algún daño

¹⁶Ossorio, Manuel. **Diccionario de Ciencias Jurídicas, Sociales y Políticas**. Pág. 345

inminente o posible, que pudiera darse. Deviene también de la terminología descrita, que quien tiene seguridad, tiene una solidez.

Cuando se habla de vía, automáticamente se piensa en un camino, una guía, una calle, en fin, para el enfoque de la presente investigación, es una carretera por donde la población se desplaza.

Uniando ambos conceptos, se tiene que entender entonces que la seguridad Vial, descansa sobre principios de formación e información viales. Lo anterior conlleva que existe un ser humano que tiene que hacer uso de los derechos de vía, por ejemplo, que implican una seguridad vial, y le corresponde en este caso, fundamentalmente a los Pilotos Automovilistas u operadores de máquinas, o en general, de cualquier vehículo terrestre, marítimo o del aire. Dentro de la seguridad vial también existe un marco normativo que regula el derecho de vía, y la seguridad vial en general, y esta va de acuerdo con las jurisdicciones territoriales y épocas, establece una regulación interpretativa de la realidad o marco circundante.

2.8 Señalización vial

Para definir la señalización vial, primeramente se tiene que hacer un breve análisis de lo que significa señal, seña, y este término deviene de la voz SEÑA, que quiere decir, según el Diccionario de la Academia de la Lengua Española: Indicio sensible, que sirve para denotar alguna cosa o, venir en conocimiento de ésta. Dícese de un ademán con que se da a entender algo o alguna cosa.



La señal se refiere a esto, a una marca o nota que se pone o hay en las cosas, para darlas a conocer y distinguirlas de otras. Se denomina señal a la nota o distintivo. Es el signo que induce al conocimiento de otra cosa como distinta. Indicio o muestra.

En cuanto a la señalización vial entonces, se puede interpretar como el hecho de poner o estampar un indicio, una imagen, una representación, una marca en una vía, estampar señales o distintivos en las vías. Ubicar diversos indicativos en la red vial. Señalar usando distintivos o marcas viales.

De acuerdo al análisis anterior, se debe considerar que la señalización vial es útil para ejercitar el derecho de vía que tienen las personas que transitan en las vías, como lo son los automovilistas y pilotos, fundamentalmente.

La señalización de las vías o lo concerniente a las vías, sean estas urbanas o extra urbanas, o bien llamada señalización vial, tiene una utilidad, pues se pueden evitar accidentes que ponen en riesgo la vida de las personas en general.

Dentro de la señalización, se deben considerar los siguientes aspectos:

1. Una buena guía de seguridad vial
2. Confianza plena en el desplazamiento por una calle, carretera, vía, etc.
3. Un Auxiliar Vial.
4. Una Prevención Vial.



5. Un Aviso Vial para precaución de situaciones, como el kilometraje permitido, el abasteciendo de gasolina, restaurantes, comidas, bebidas, etc. Pero también la situación del terreno, prever las curvas peligrosas, la situación del camino, etc.

Por último, conviene señalar las autoridades que son responsables en materia vial, y son:

- a) El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.
- b) La Dirección General de Caminos.
- c) Unidad Ejecutora de Conservación Vial –COVIAL
- d) Dirección General de Transportes Extra urbanos.
- e) Ministerio de Gobernación
- f) Departamento de Tránsito
- g) Policía Nacional Civil.
- h) Empresa Metropolitana Reguladora del Transporte Urbano –EMETRA
- i) Policía Municipal de Tránsito.
- j) Municipalidades del Interior del País.
- k) Comisión de Tránsito local (Oficina de Transporte Urbano)



CAPÍTULO III

3. Marco jurídico del derecho de vía

3.1 Constitucional

Analizando el Artículo 26 de la Carta Magna, en lo referente a libertad de locomoción, que implica que todo guatemalteco tiene el derecho de transitar por el territorio nacional, lo que conlleva el derecho de vía, y que el Estado previo a expropiar e indemnizar (Artículos 39 y 40) debe asegurar este derecho.

De conformidad con la Constitución Política de la República de Guatemala, el Artículo 40 regula lo que respecta a los casos en que procede la expropiación de la propiedad privada por razones de utilidad colectiva, beneficio social, o interés público.

Preceptúa que debe existir una ley específica que desarrolle el procedimiento de expropiación indicando con puntualidad que el bien afectado deberá justipreciarse por expertos tomando como base el valor que tenga en el momento.

Así también regula de manera concreta que previo a la expropiación corresponde la indemnización en moneda de curso legal, o bien deja la opción de que los interesados y el Estado convengan en otra forma de pago.



Así el párrafo tercero de la norma constitucional invocada, establece que existe una excepción a la regla anterior, en el sentido de que en caso de guerra, calamidad pública o grave perturbación de la paz pueda ocuparse o intervenir la propiedad privada sin previa indemnización, indicando asimismo que pasando dichas emergencias se debe proceder a la inmediata indemnización y como punto concluyente al desarrollar el caso de las tierras ociosas deja preceptuada la obligación de emitir la ley que regulará este tipo especial de expropiación.

Se indica en el último párrafo de dicho Artículo, que bajo ninguna circunstancia el término de la indemnización debe superar el término de diez años, pero no indica que sucede en caso contrario, es decir que no se cumpla con dicho término, entiéndase entonces, que como excepción al término de la prescripción es de diez años.

De conformidad con lo anteriormente expuesto, es evidente de que esta normativa tiene congruencia con la anterior, que es el Artículo 39 que se refiere a la propiedad privada, y esto porque conmina al Estado que en caso de expropiar la propiedad privada, que solo obedece a las razones ya anotadas, este debe indemnizar adecuadamente, y como excepción únicamente en los casos ya señalados, tomando en consideración por ello, que la norma es restrictiva, y prueba de ello, es que la población en general no tiene conocimiento que la expropiación haya procedido en determinados casos, y especialmente en lo que respecta a la habilitación de carreteras.



3.2 Decreto 529 del Congreso de la República

Este decreto se aprobó con fecha nueve de julio de 1948, el tema de la normativa relacionada con el derecho de vía, se podrá observar que en materia de normas, no ha habido preocupación por parte de los legisladores respecto de modernizarlas, principalmente porque la situación social, económica, política, cultural y de desarrollo de la sociedad guatemalteca ha variado considerablemente en los últimos años.

Dentro de los aspectos más importantes de señalar con respecto a esta normativa, se encuentran los siguientes:

1. Se refiere al tema de la expropiación, e indica que se hace necesario crear una norma de esa naturaleza, que aclare que debe entenderse por utilidad pública o interés social, y considera que serán todas aquellas situaciones que tiendan a satisfacer una necesidad colectiva, ya sea ésta de orden material o espiritual.
2. Dispone también en el Artículo dos que la declaratoria anterior, la debe hacer el Congreso de la República y de forma precisa con respecto de los bienes que serán afectados, con la intención de no afectar otros bienes.
3. En las demás normativas, establece el procedimiento para la expropiación bajo los términos que la ley regula.

3.3 Decreto 1000 del Congreso de la República

Este decreto tiene fecha 22 de julio de 1953, al parecer es el marco normativo específico de acuerdo al enfoque que se desarrolla en el presente trabajo de investigación, pues se refiere al Derecho de vía y de carreteras, no tomando en consideración aspectos relacionados con la expropiación propiamente dicha, como si sucede en el caso anterior.

Dentro de los aspectos más importantes de señalar de este marco normativo, se encuentran los siguientes:

1. Establece como fundamento, el hecho de que se declara de urgencia nacional, el mantenimiento y construcción de nuevas carreteras, estableciendo en forma singular un procedimiento específico en ese sentido para la expropiación, no tomando como base otras normativas.
2. En materia de expropiación conforme las normas de ésta ley, constituye una facultad del ejecutivo.
3. En el Artículo dos establece que el procedimiento a seguir por la autoridad ante quien debe recurrir el Director General de Caminos, en este caso, el Gobernador Departamental del lugar donde se encuentra el bien e indica, en flagrante abuso de autoridad que se mandara a notificar al propietario o poseedor de las tierras que les interesan que su propiedad o posesión se verá ocupada con quince días de



anticipación y siguiendo la redacción del citado Artículo estipula que haciéndole saber que dentro del término mencionado puede presentar su declaración indemnizatoria y continúa indicando que transcurrido el término indicado de quince días de anticipación por lo menos, la ocupación podrá efectuarse en cualquier momento.

4. En el Artículo cinco crea los impuestos que deben cubrir todos los transeúntes que utilicen dichas vías.
5. En el Artículo seis impone a todos los propietarios que se vean favorecidos por la vía constituida, la obligación de mantener limpio y desmontado sin siembras, el Derecho de vía sin recibir remuneración alguna por dicho trabajo, indicando en el Artículo siete la imposición de una multa por el incumplimiento a la disposición anterior.
6. El Artículo nueve establece una regulación especial diferenciando concretamente la expropiación común de la expropiación por el derecho de vía.

3.4 Decreto Ley 110

Este decreto fue emitido el 19 de septiembre de 1963, se refiere a reformas al decreto 1000 evitando cometer violaciones a los derechos de propiedad que le asisten a los particulares y que se encontraban inmersas en el decreto 1000.

Dentro de los aspectos más importantes a resaltar de este decreto, son los siguientes:

1. Establece que si bien el expropiado puede cuantificar la parte que se le expropia, esta, o sea la indemnización, se refuta cubierta con la plusvalía adquirida por el resto de los bienes, salvo prueba en contrario, en cuyo caso, el Estado, pagará a la mayor brevedad posible, el excedente que resulte a favor del propietario, o poseedor, indicando posteriormente en el contenido del Artículo adicionado dos, que en caso de controversia, se debe recurrir al dictamen de expertos para determinar el monto que cubra la indemnización.
2. El Artículo dos b, deja establecido que presente o no oposición el expropiado, se procederá a fijar términos para concretar la expropiación, la autoridad ante quien debe concurrir, en caso de rebeldía del expropiado, deberá otorgar la escritura respectiva, dejando en evidencia el claro abuso que permaneció en la promulgación de dicho decreto que únicamente sirvió para poner en evidencia, si bien por un interés general, la autoridad del Estado.

3.5 Reglamento sobre el derecho de vía de los caminos públicos y su relación con los predios que atraviesan

Este reglamento se encuentra contenido en el Acuerdo Gubernativo sin número, de fecha cinco de junio de 1942. Este reglamento se encuentra vigente a la fecha y dentro de los aspectos más importantes de resaltar del mismo, se encuentran los siguientes:



1. Tiene como propósito fundamental regular el derecho de vía, en las carreteras del país, indicando las dimensiones que según las categorías de dichas carreteras deben considerarse como área a favor del Estado.
2. Se trata de un cuerpo normativo que se encuentra en uso por parte de la Dirección General de Caminos, Sección de derecho de vía.

3.6 Código Municipal

El Decreto 12-2002 del Congreso de la República en los Artículos 142 al 145 se contempla aspectos relacionados con el derecho de vía, y lo denomina en dicha ley, como alineación municipal.

Dentro de los aspectos a considerar se encuentran:

1. Que tiene como fundamento el hecho de que las municipalidades tienen como función primordial el desarrollo urbano y rural y parte es la creación y funcionamiento de los servicios públicos.
2. Tienen una clasificación de las carreteras distinta a la clasificación que se hace a través de las normas de la Dirección General de Caminos, pues en este caso, las clasifica en vías primarias y secundarias de acuerdo a su función.
3. El procedimiento anterior, es utilizado por la Dirección de Infraestructura en el caso del Guatemala, de la Municipalidad de Guatemala, y dentro del procedimiento se



encuentra la iniciativa vial, planificación y diseño vial, así también la aprobación por parte de los miembros del Concejo Municipal.

3.7 Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras y puentes

Aunque evidentemente no se trata de una ley o reglamento, contiene aspectos fundamentales para el análisis de este trabajo y dentro de ellos, se encuentran los siguientes:

1. Fue creado por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, conjuntamente con la entidad Ingenieros Consultores de Centroamérica, S.A., en el mes de mayo de 1973.
2. Tiene como fin regular las relaciones existentes entre la Dirección General de Caminos, y los contratistas, derivado de la prestación de sus servicios en la construcción de proyectos carreteros.
3. Seguidamente de este Manual se crea otro, a través del acuerdo Ministerial 1035-2001, también en conjunto entre el Ministerio y la entidad Ingenieros Consultores de Centroamérica, S.A.



3.8 Acuerdo Gubernativo 549-96 del Presidente de la República de Guatemala

En este acuerdo se declara de interés nacional la reparación de la red vial del país. Hasta por un monto de Q.450,000,000.00, se autoriza al Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas, para que, sin sujetarse a los requisitos de licitación pública ni cotizaciones y bajo la responsabilidad del Director General de Caminos, se declara de Interés Nacional la Reparación de la Red Vial del país.

Diversos sectores de la opinión pública, se pronunciaron en contra de estas disposiciones del Ejecutivo, considerándolas lesivas para el país. No obstante las protestas, se echó a andar el Proyecto. Los malos trabajos salieron a relucir. En algunos lugares la cinta asfáltica era de mala calidad, los lavó la lluvia. La distracción del dinero, también se denunció por medio de la prensa.

Los cuatrocientos cincuenta millones, se gastaron en un período de enero a diciembre del año 1997.

3.9 Acuerdo Gubernativo 186-96 del Presidente de la República de Guatemala

A través de este se crea el Fondo Vial. Se forma con el producto de lo recaudado en impuestos de: a) Gasolina superior, b) Gasolina regular y c) Diesel. Con el objeto de impulsar trabajos de conservación y mejoramiento de la red vial de carreteras del país.



La experiencia adquirida en el ejercicio fiscal anterior, había dado el resultado deseado, de tener una disponibilidad de fondos para ese renglón de infraestructura vial. Sin mayor control ni obstáculo: Exención de Licitación Pública y sin cotización. El Congreso de la República, faculta al Ejecutivo para que por medio de Acuerdo Gubernativo se reglamentara aspectos operativos de utilización del Fondo Vial. El Organismo Ejecutivo, se basó en la Ley aprobada por el Congreso de la República. (Decreto Número 134-96 del Congreso de la República) creándose la Unidad Ejecutora de Conservación Vial - COVIAL- Surge este ente, como paralela a la Dirección General de Caminos, que al parecer no tuviera con esa institución vínculos, aunque el Director General de Caminos integra el Consejo Consultivo de COVIAL, junto a otros seis funcionarios que, como DIETA se les asigna Q.800.00 por sesión. COVIAL, pues, administra el Fondo Vial, proveniente del gravamen a la gasolina y diesel.

3.10 Legislación comparada

- República de Nicaragua

En este país, se cuenta con una ley específica que regula el derecho de vía, y aunque también data de los años cincuenta, se puede observar que es mucho más avanzada que en el caso de Guatemala. Dentro de los aspectos más importantes de resaltar, se encuentran los siguientes:

1. La Ley se denomina Ley de derecho de vía, Decreto 46, del 10 de septiembre de 1952, el Artículo uno refiere: "Las carreteras que actualmente existen y las que en lo



sucesivo se construyan, se clasifican de la manera siguiente: a) Carreteras Internacionales; b) Carretera Interoceánica c) Carreras Interdepartamentales; y d) Carreteras Vecinales. Como se observa, tiene similares condiciones en cuanto a la normativa en relación a la de Guatemala, con la excepción de lo que en esta normativa se denomina carreteras interoceánicas.

2. Artículo 2.- Se entiende por “derecho de vía” la anchura total que deben tener las carreteras, la cual será: para las carreteras internacionales e interoceánicas, cuarenta metros, o sean veinte metros a cada lado del eje o línea media de las mismas; para las interdepartamentales y vecinales, veinte metros o sean diez metros a cada lado del eje o línea media. La definición que se hace en esta normativa respecto al derecho de vía, es similar al que se hace en el caso de la normativa guatemalteca.
3. Artículo 3.- Exceptúense de lo dispuesto en el artículo anterior las secciones de carretera interamericana Tipitapa – Managua- Nandaime y Gil González- Rivas, las cuales tendrán solamente veinte metros de anchura total.
4. Artículo 4.- No podrán hacerse construcciones ni trabajos de ninguna especie en las carreteras dentro de las distancias comprendidas por el “derecho de vía”.
5. Artículo 5.- Cuando la construcción o ampliación de una carretera ocupe terrenos particulares, el Ministerio de Fomento indemnizará al propietario; y si se tratare de terrenos acotados, construirá además, por su cuenta, las nuevas cercas. De



acuerdo a esta ley, es notorio el hecho de que existe la expropiación, tal y como sucede en el caso de Guatemala.

6. Artículo 6.- Cuando una nueva carretera toque tangencialmente a otra, en la sección tangente el “derecho de vía” será el que corresponda a ambas.
7. Artículo 7.- Dentro del “derecho de vía” de las carreteras queda prohibida la colocación de toda clase de avisos comerciales, de propaganda o de cualquier otra índole.
8. Artículo 8.- El “derecho de vía” a que se refiere la presente ley no afectará las edificaciones y construcciones existentes de dominio particular salvo caso de utilidad pública declarada y previa indemnización al dueño de las mismas. Se reserva al Ministerio de Fomento el derecho de hacer por su cuenta dichas obras de acuerdo con el propietario de las mismas.
9. Artículo 9.- Las infracciones de esta ley serán penadas con multa de veinticinco a cien córdobas que impondrá y exigirá gubernativamente el Ministerio de Fomento o beneficio del fondo de carreteras, sin perjuicio de la demolición de la obra a costa del infractor.
10. Artículo 10.- La presente ley empezará a regir desde su publicación en “La Gaceta”, Diario Oficial, y deroga la ley de fecha veinticinco de abril de mil novecientos diez y ocho y su reglamento de fecha catorce de octubre de mil novecientos cuarenta y



uno, así como cualquier otra disposición que se le oponga o contradiga. De acuerdo a lo anterior, es evidente de que también como sucede en el caso de la normativa guatemalteca. El tema de la propiedad privada y que el interés común debe prevalecer sobre el interés particular no se ha agotado en esta normativa, quedando ambigua a juicio de quien escribe”.

- República de México, Estado de San Luis Potosí

Conviene hacer la referencia que se hizo una revisión de la normativa en México acerca del derecho de vía, de varios Estados de México, y todos tienen similares características de conformidad con la de San Luís Potosí, y dentro de los aspectos más importantes de resaltar de la misma, se encuentran los siguientes:

1. Es una ley que establece el derecho de vía y su aprovechamiento en las vías terrestres de comunicación estatal, que fue publicada el 20 de septiembre de 1997, lo que significa que es de reciente creación, en consideración con las normativas que se han señalado en este trabajo como la de Nicaragua y Guatemala.
2. “ARTÍCULO 1o.- La presente ley se entenderá aplicable a todas las vías de comunicación terrestre, comprendidas dentro del territorio del Estado de San Luís Potosí; exceptuando aquellas que determine expresamente la Ley de Caminos y Puentes del ámbito federal. Lo anterior, obedece al hecho de que en este país, se encuentran constituidos dos normativas básicas, las propias de cada estado y del Estado Federado.



3. ARTÍCULO 2o.- Para los efectos del artículo que antecede, se entenderá por vías de comunicación Terrestre Estatal: I.- CARRETERAS: a) Las que siendo pavimentadas con cintas asfálticas o concreto hidráulico, comuniquen a dos o más Municipios y poblaciones; b) Las que se construyan con recursos en su mayoría de procedencia Estatal; c) Las que habiendo sido de jurisdicción federal, mediante convenio expreso pasen al dominio del Estado; y d) Las que se construyan por particulares, mediante concesión otorgada al efecto. II.- CAMINOS: Los caminos que en el Estado no tengan la condición de federales y se dividan en ; a) Caminos vecinales; Son los que comunican las cabeceras municipales con las comunidades y los que entronquen con una carretera; b) Caminos privados: Aquéllos que sirven para darle salida a un predio o para comunicar dos o más propiedades particulares contiguas; y III.- PUENTES: Son todas aquellas construcciones de seis metros o más de claro, que sirven para salvar algún obstáculo o falla geográfica y den continuidad a un camino o carretera, o bien que su empleo sea necesario para la fluidez del tráfico y se clasifican según las categorías de los caminos en que se encuentren.
4. ARTÍCULO 3o.- Los caminos vecinales con inalienables e imprescriptibles, su uso es público y gratuito, sin más limitaciones que las impuestas por esta ley, la de Caminos y Puentes y Auto transporte Federal en su caso.
5. ARTÍCULO 4o.- Los caminos privados se rigen especialmente por las disposiciones civiles relativas a la servidumbre. En este caso, es evidente de que en materia de caminos privados, rige las servidumbres y es el mismo caso, como sucede en la legislación guatemalteca.



6. ARTÍCULO 5o.- Se entiende por derecho de vía la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía de comunicación terrestre Estatal.

7. ARTÍCULO 6o.- Son partes integrantes de una vía de comunicación terrestre Estatal: I.- Los servicios auxiliares, obras, construcciones y accesorios de los mismos; y II.- Los terrenos que sean necesarios para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior.

8. ARTÍCULO 7o.- En las carreteras, la franja que determina el derecho de vía tendrá una amplitud de veinte metros a cada lado del eje de la misma.

9. ARTÍCULO 8o.- Tratándose de caminos su anchura mínima será de siete metros a cada lado midiendo a partir del centro del camino.

10. ARTÍCULO 9o.- La junta Estatal de Caminos, será la dependencia oficial que fijará la amplitud del derecho de vía de acuerdo a las necesidades y especificaciones técnicas de cada caso.

11. ARTÍCULO 10.- No estarán sujetas a servidumbre ni prescripción las obras e instalaciones asentadas en el derecho de vía.



12. ARTÍCULO 11.- Los dueños de predios que sean cruzados por una vía de comunicación terrestre deberán en coordinación con la Junta Estatal de Caminos, cercarlos en la parte que linde con el derecho de vía.

13. ARTÍCULO 12.- En los casos en que por causa de utilidad pública sea necesaria la ejecución de una carretera o camino, así como en aquellos en que resulte imprescindible la ampliación del derecho de vía preestablecido y se afecte a particulares, dicha afectación se realizará en observancia de lo establecido en la Ley de Expropiación, Ocupación Temporal y Limitación del Dominio, por causa de utilidad pública para el Estado de San Luís Potosí, mediante indemnización que al efecto se cubra. Si la afectación se realiza sin mediar el procedimiento respectivo a que se refiere el ordenamiento de ley antes invocado, de cualquier forma se entenderán subsistentes los términos de obligación de pago indemnizatorio establecidos al respecto. En tal virtud, la Junta Estatal de Caminos, respecto a las afectaciones realizadas, así como en relación con las que siga llevando a cabo no podrá sustraerse a la obligación de pago que corresponda haciendo valer criterios de plusvalía por la obra ejecutada, ni invocar prescripción alguna de la acción indemnizatoria. Como se observa, se toma en consideración en esta normativa la expropiación, pero lo remite a una normativa especial, de lo cual no existe en el ordenamiento jurídico guatemalteco.

14. ARTÍCULO 13.- Es de utilidad pública la construcción, conservación, ampliación y mantenimiento del derecho de vía. La Junta Estatal de Caminos, en coordinación



con las autoridades competentes promoverá la compra-venta o la expropiación de inmuebles, cuando se requiera la ampliación y afecte a particulares.

15. TÍTULO SEGUNDO Facultades de la Junta Estatal de Caminos CAPÍTULO

ÚNICO ARTÍCULO 14.- Compete a la Junta Estatal de Caminos: I.- El mejoramiento y conservación de los caminos; II.- Fijar la amplitud del derecho de vía, de acuerdo a las especificaciones y necesidades técnicas de las vías de comunicación terrestre estatales; III.- Otorgar la expedición de los permisos para la utilización, explotación, uso y ejecución de obras dentro del derecho de vía; IV.- Realizar inspecciones y vigilancia del cumplimiento sobre los permisos a que se refiere la fracción anterior; V.- Resolver la revocación o terminación de los permisos; VI.- La inspección de las carreteras, caminos y puentes con excepción de los federales; y VII.- Resolver sobre los recursos que se interpongan (sic) ante la misma.

16. ARTÍCULO 15.- Para la construcción y reparación de los tramos comprendidos dentro de las respectivas jurisdicciones municipales, los Ayuntamientos de la Entidad podrán coordinar sus acciones con la Junta Estatal de Caminos.

17. ARTÍCULO 16.- La Junta Estatal de Caminos estará obligada al mantenimiento y limpieza de las áreas correspondientes al derecho de vía.

18. TÍTULO TERCERO De los Permisos CAPÍTULO I De su Otorgamiento.

ARTÍCULO 17.- Se requiere permiso previamente otorgado por la Junta Estatal de Caminos para: I.- Instalación de anuncios publicitarios, estanquillos y en general



para la instalación de objetos muebles con fines de explotación comercial dentro del derecho de vía con los lineamientos que fije la Junta Estatal de Caminos; II.- La ejecución de obras de carácter permanente tales como accesos, cruzamientos, drenaje en su modalidad de vados, tubos de concreto o lámina, losa o estructura, puentes y en general cualquier trabajo e instalación marginal; III.- Cualquier modificación o ampliación tratándose de obras existentes; y IV.- Utilizar o explorar el derecho de vía en general.

19. ARTÍCULO 18.- Para el otorgamiento de los permisos a que se refiere el artículo anterior se requiere: I.- Escrito dirigido a la Junta Estatal de Caminos que deberá contener: a) Nombre y domicilio del interesado; b) Explicación clara y sencilla del objeto de su solicitud; c) Periodo de vigencia solicitada; y d) Ubicación del tramo solicitado que se pretende utilizar. II.- Planos de proyecto, cuando se trate de ejecución de obras de carácter permanentes; III.- Dimensiones del objeto mueble a instalar tratándose de estanquillos y anuncios publicitarios; y IV.- La acreditación del pago de derechos correspondiente mismo que será único.

20. ARTÍCULO 19.- Cuando se cumplan los requisitos a que se refiere el artículo anterior, la Junta Estatal de Caminos requerirá al promovente a fin de que en un plazo de diez días hábiles cumpla con el requisito omitido y en caso de no subsanarse la omisión de dicho plazo la solicitud se tendrá por no presentada.

21. ARTÍCULO 20.- Presentada la solicitud, la Junta Estatal de Caminos resolverá lo conducente dentro de los treinta días hábiles siguientes.



22. ARTÍCULO 21.- La Junta Estatal de Caminos, para el otorgamiento de permisos a que se refiere esta ley se sujetará a los siguientes lineamientos: I.- Que no se obstruya substancialmente la vialidad, II.- Que no se obstaculice la visibilidad en cruces y entronques, así como la señal ética existente; y III.- Que no se construyan obras de difícil o costosa remoción que dificulten el desarrollo de proyectos futuros. Cuando en la solicitud del particular concurra uno o más de los supuestos especificados en las fracciones del presente artículo, será motivo suficiente para negar el otorgamiento del permiso solicitado.

23. ARTÍCULO 22.- Cuando se invada el derecho de vía con cualquier obra, objeto mueble o instalaciones de cualquier tipo sin permiso previo y expreso otorgado por la Junta Estatal de Caminos, el particular estará obligado a demoler o retirar en su caso el objeto o instalaciones en la parte invadida o bien podrá optar por regularizar su situación solicitando el permiso correspondiente en los términos de la presente ley.

24. ARTÍCULO 23.- En caso de rebeldía la obra será demolida o retirada a costa del particular quedando además obligado a responder de los daños y reparación que se requieran.

25. ARTÍCULO 24.- Queda igualmente prohibida la colocación en las propiedades colindantes a las carreteras o caminos estatales de avisos, carteles, luces y señales que por su forma, iluminación o situación obstruyan la visibilidad del camino, causen incomodidad o daño a los transeúntes y vehículos o puedan dar lugar o confusión



con las señales indicadoras reglamentarias. Las personas que deseen poner anuncios en inmuebles de su propiedad colindantes con carreteras o caminos estatales, deberán solicitarlo ante la Junta de Caminos.

26. ARTÍCULO 25.- Los permisos a que se refiere esta ley tendrán una vigencia por tiempo indeterminado y cuando durante la vigencia sobrevenga la necesidad de ejecutar obras de interés general dentro del derecho de vía, la Junta Estatal de Caminos notificará previamente al permisionario con tres meses de anticipación. Dicha circunstancia sin que medie para lo anterior obligación por parte de la Junta Estatal de Caminos de realizar pago indemnizatorio alguno.

27. ARTÍCULO 26.- El otorgamiento de un permiso no libera o exime al particular al cumplimiento de los requisitos o licencias que establezcan otras disposiciones legales.

28. ARTÍCULO 27.- Los permisos se otorgarán preferentemente a mexicanos; tratándose de sociedades mercantiles extranjeras será indispensable que estén constituidas conforme a las leyes mexicanas, dichos permisos no serán transferibles.

29. ARTÍCULO 28.- Son causas de terminación del permiso otorgado: I.- Renuncia del permisionario; II.- Revocación; III.- Desaparición o destrucción del objeto finalidad del permiso; IV.- Liquidación o quiebra, tratándose de sociedades mercantiles; V.- Vencimiento del plazo para el que fue expedido o de la prórroga en su caso; VI.-



Cuando sobrevengan la necesidad de ejecutar obras de interés general dentro del derecho de vía; y VII.- Por las demás causas que expresamente determine la presente ley.

30. ARTÍCULO 29.- Son causas de revocación de los permisos: I.- No dar cumplimiento al objeto, obligaciones o condiciones, establecidas en los permisos; II.- Cambio de nacionalidad del permisionario; III.- Ceder o transferir los permisos o los bienes afectos a los mismos; IV.- Modificar o alterar substancialmente la estructura, condiciones u obras para le (sic) que fue otorgado el permiso sin la autorización de la Junta Estatal de Caminos; V.- Prestar servicios distintos a los señalados en la solicitud del permiso otorgado; VI.- Obstruir indebida o injustificadamente, total o parcialmente, la operación del derecho de vía; y VII.- Cuando por utilidad pública se haga exigible la revocación.

31. ARTÍCULO 30.- Los conceptos de pagos se fijarán por la Junta Estatal de Caminos con criterios de cuantía que no tiendan de ninguna manera a la desproporción ni al pago de derecho injustos sino que los mismos habrán de determinarse con el criterio menos lesivo para los particulares que hagan uso de las áreas del derecho de vía que se refiere esta ley.

32. ARTÍCULO 31.- Los cobros que por utilización de las áreas pertenecientes al derecho de vía a que se refiere esta ley, se realizarán ante la Secretaría de Planeación de Finanzas del Gobierno del Estado, previo recibo extendido al efecto por la Junta Estatal de Caminos.



33. ARTÍCULO 32.- El titular de un permiso que hubiere sido revocado, no tendrá derecho para solicitar uno nuevo en un plazo de un año, contando a partir de que la resolución revocatoria quede firme.

34. CAPÍTULO II De la Inspección y Vigilancia. ARTÍCULO 33.- La Junta Estatal de Caminos, basándose en el registro de los permisos otorgado que para tal efecto integre, vigilará la exacta observancia de los plazos y condiciones contenidas en dichos permisos.

35. ARTÍCULO 34.- La Junta Estatal de Caminos deberá realizar, cuando menos una vez al año, inspección y vigilancia sobre el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el permiso correspondiente. La visita que realice la Junta Estatal de Caminos la hará a través del personal que la misma designe, debiendo asentar el resultado en el acta administrativa que deberá contener: I.- Hora, lugar y fecha en que se practica; II.- Ubicación precisa del lugar visitado, personas que intervienen, nombre del visitador y del visitado; III.- Tratándose de visita a un permisionario que sea sociedad mercantil, especificar el carácter o personalidad jurídica del visitado; IV.- Objeto de la visita V.- Síntesis descriptiva sobre la visita, haciendo constar las irregularidades, si las hubiere, concediendo intervención al permisionario o persona con quien se entiende la visita; y VI.- Fecha y hora de terminación de la visita, recabando en la acta la firma de quienes intervienen de la cual se entregará copia al permisionario. La negativa del permisionario o persona con quien se entienda la visita para firmar el acta administrativa, no afectará su validez, debiéndose en su caso asentar la razón de ello.



36. ARTÍCULO 35.- La visita de inspección y vigilancia a que se refiere el artículo que antecede, se practicará en días y horas hábiles, entendiéndose por tales para la práctica de la misma, de las nueve a las diecinueve horas.

37. ARTÍCULO 36.- Si el visitado no se encontrare en la primera búsqueda, se le dejará citatorio a efecto de que se sirva esperar al día siguiente en la hora que se señale para la práctica de la visita correspondiente, de hacer caso omiso, se entenderá la diligencia con la persona que se encuentre presente.

38. TÍTULO CUARTO De las Sanciones CAPÍTULO ÚNICO ARTÍCULO 37.- A quienes sin permiso previamente otorgado obstruya o invada de cualquier manera el derecho de vía, se aplicará una sanción de uno a cincuenta salarios mínimos vigentes en la región, sin perjuicio de la obligación del particular a remover la instalación u objeto mueble del área invadida; o regularizar su situación solicitando el permiso correspondiente.

39. ARTÍCULO 38.- A quien sin permiso previamente otorgado invada el derecho de vía mediante la ejecución de obras de carácter permanente dentro de éste, se le aplicará una sanción de uno hasta trescientos salarios mínimos vigentes en la región, lo anterior sin menoscabo de la obligación del particular a regularizar su situación o demoler a su costa la obra ejecutada.



40. ARTÍCULO 39.- Cuando se invada el derecho de vía con objetos muebles éstos se encuentren abandonados, la Junta Estatal de Caminos considerará la peligrosidad que representen, pudiendo retirarlos procediendo, al aseguramiento previo inventario que al efecto se realice señalando el lugar donde será depositados.

41. ARTÍCULO 40.- A las personas que incurran en la omisión a que se refiere el artículo cuarto transitorio de esta ley, se les impondrá una multa consistente de uno a cincuenta salarios mínimos vigentes en el Estado tomando en consideración el área que ocupen y la actividad que desempeñen.

42. ARTÍCULO 41.- Las multas a que se refiere este capítulo se constituirán en créditos fiscales, mismos que en su caso serán exigibles en términos de ley.

43. TÍTULO QUINTO Del Recurso de Revocación CAPÍTULO ÚNICO ARTÍCULO 42.-
Contra los acuerdos o resoluciones fundadas en la presente ley, procederá el recurso de revocación, mismos que se interpondrán por el afectado ante el titular del Ejecutivo del Estado, dentro de los cinco días hábiles siguientes a aquel en que surta efecto la notificación del acuerdo o resolución que se recurra o tenga conocimiento de los mismos.

44. ARTÍCULO 43.- El escrito de interposición del recurso deberá contener el nombre, firma y domicilio del recurrente y del tercero si lo hubiere, así como la fecha de notificación del acto impugnado o de conocimiento del mismo. Deberá contener asimismo, la expresión sencilla de los agravios que a su juicio se le causen con la



emisión del acto combatido, debiendo ofrecer en el mismo, las pruebas de su intención, se adjuntará de igual manera, cuando se actué en nombre o representación de personas morales o de otro, el instrumento que acredite tal carácter.

45. ARTÍCULO 44.- Recibido el recurso el Ejecutivo Estatal, radicará el expediente y se cerciorará de que se hayan satisfecho los requisitos establecidos en el artículo anterior, en caso contrario prevendrá el recurrente para que subsane la omisión de que se trate, lo que debe hacer en un término de cinco días hábiles, contados a partir de la notificación del acuerdo respectivo.

46. ARTÍCULO 45.- Subsana la omisión y, en su caso, previa calificación y desahogo de las probanzas aprobadas, dentro de los diez días hábiles siguientes al de radicación resolverá en definitiva lo conducente, confirmando, modificando o revocando el acuerdo o resolución recurrida; la resolución que se pronuncie podrá ser impugnada ante el Tribunal de lo Contencioso Administrativo. En el conducente a la valoración y desahogo de las pruebas se estará al previsto en el Código de Procedimientos Civiles del Estado.

47. ARTÍCULO 46.- Si el recurrente no subsanare la omisión de los requisitos previstos en el artículo 43 en el término de cinco días hábiles se tendrá como interpuesto el recurso”.





CAPÍTULO IV

4. Análisis de las Iniciativas de ley que pretenden regular el derecho de vía de las carreteras y sus consecuencias constitucionales

4.1 Aspectos considerativos

Como se ha venido desarrollando, en la actualidad, el Ministerio del Estado encargado del derecho de vía, es el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a través de la Dirección General de Caminos, Sección de derecho de vía.

La Dirección General de Caminos, elabora los planos de las carreteras y caminos a construir o ampliar, construyen carreteras de primera categoría. Los planos se envían a la sección de derecho de vía, para que inicien con los documentos necesarios para formar el expediente de expropiación por medio de inspectores. En ese caso, el expediente se envía a Gobernación Departamental, de donde está ubicado el inmueble a expropiar, con un memorial que lo identifica, adjuntando sus planos respectivos para su tramitación.

Como se evidenció, la normativa actual del derecho de vía, está contemplado por leyes muy antiguas, que requieren de un cambio apropiado a través de nuevas iniciativas, como la que se analizará en la presente investigación más adelante, que impliquen de una manera técnica y concreta regular el derecho de vía, en todos los aspectos que este comprende.



4.2 Análisis de la Iniciativa 3623

Esta iniciativa tiene fecha 21 de febrero del año 2007, y dentro de los principales fundamentos se encuentran los siguientes:

1. Es deber del Estado la promoción del bien común, se organiza para garantizar a sus habitantes el goce de sus derechos, se garantiza el ejercicio de la propiedad privada como un derecho inherente a la persona humana, persiguiendo el progreso individual del propietario y el desarrollo nacional en beneficio de todos los guatemaltecos, se consagra que el interés social prevalece sobre el interés particular.
2. Son bienes del Estado los de dominio público y los que constituyen el patrimonio de éste, incluyendo los del municipio y de las entidades descentralizadas, o autónomas, dividiéndose estos en bienes de uso público común, y de uso especial, quedando comprendido dentro de los primeros, entre otros, los caminos y puentes que sean de propiedad privada.
3. Corresponde al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable, al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones, administrar en forma descentralizada y subsidiaria, o contratar la provisión de los servicios de diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y supervisión de las obras



públicas e infraestructura, así como proponer al ejecutivo las normas técnicas relativas a dichas obras.

4. Que es competencia de la Dirección General de Caminos, dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, el desarrollo integral de la infraestructura vial, teniendo bajo su responsabilidad el derecho de vía existente, y adquiriendo nuevos derechos de vía que permitan la rehabilitación, mantenimiento, ampliación y construcción de nuevas carreteras, y caminos que coadyuven en el desarrollo económico de cada región del país, dándose de esta forma respuesta al crecimiento económico derivado de los tratados de libre comercio que han motivado un crecimiento vehicular, que utiliza el derecho de vía.
5. Que la norma existente sobre el derecho de vía de las carreteras y los caminos públicos y su relación con los predios que atraviesan, ya no responde a las necesidades modernas, por lo que necesita ser actualizada a efecto de que respondan a los requerimientos nacionales e internacionales en materia de infraestructura vial, por lo que es necesario dictar normas que la regulen adecuadamente.
6. La ley se denomina Ley sobre el derecho de vía, de Carreteras y Caminos Públicos, de conformidad con el Artículo uno, tiene por objeto regular el derecho de vía de las carreteras y los caminos públicos del territorio nacional en sus diversas categorías.



7. En el Artículo dos se define el derecho de vía y regula respecto a la franja de terreno que pertenece al Estado donde se ubica una carretera o camino rural y sus áreas de reserva o que adquiere el Estado para la construcción, ampliación, o mejoramiento de una carretera o camino rural, incluyendo dentro de sus límites el diseño bien balanceado de la misma con sus carriles proyectados, los hombros interiores y exteriores, arriate central, las medianas y todos los demás elementos que conforman, normalmente la sección transversal típica de este tipo de instalaciones conforme su clasificación funcional.
8. En el Artículo 10 se refiere a los anuncios publicitarios particulares, y estipula que todo anuncio o valla publicitaria deberá ser colocada al límite del derecho de vía, y la misma deberá ser registrada en la Sección de Señalización y Marcas de la Dirección General de Caminos, cumpliendo con los requerimientos que establece la ley correspondiente.
9. El Artículo 12 se refiere a aspectos importantes relacionados con la conformación y creación de pasarelas en los derechos de vía, y faculta también a la Dirección General de Caminos para el control y autorización de las mismas.
10. De igual manera en el caso de los postes o zanjeado para la colocación de cables de conducción de energía eléctrica, cables telefónicos y otros el Artículo 15 regula que se debe solicitar la autorización correspondiente a la Dirección General de Caminos.

11. El Artículo 16, establece las dimensiones del derecho de vía, en el caso de las autopistas, los cuales tienen que tener cincuenta metros, carreteras nacionales cuarenta metros, departamentales 30 metros, y caminos rurales quince metros.

12. A partir del Artículo 17 se establece las formas de adquirir por parte del Estado áreas de terreno para derecho de vía y puede ser por donación, cesión, compensación con el tramo del camino que se abandona, por compra y por expropiación.

13. Se crea el Departamento de derecho de vía de la Dirección General de Caminos, a quien también se le encomienda la aplicación de sanciones e infracciones, sin embargo, las mismas no se han nominado en la presente iniciativa.

4.3 Análisis de la iniciativa 4340

Esta iniciativa tiene fecha 5 de abril del 2011, y dentro de los aspectos más importantes de resaltar de la misma, se encuentran los siguientes:

1. Se denomina Ley Reguladora del derecho de vía de Carreteras, y ha tenido como fundamento que se ha comprobado que en muchas partes del mundo, el mejoramiento de la red vía ha sido un paso esencial para elevar el nivel de la economía, la salud y la educación de una región, ya que facilita el acceso de las personas y los productos a las poblaciones más apartadas, disminuyendo con ello los índices de pobreza, de mortandad y de analfabetismo.



2. Que el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, en los últimos años, ha planificado la construcción y la ampliación de tramos carreteros en diversos lugares de la República de Guatemala. El propósito es cumplir con su objetivo de procurar la comunicación de las diversas regiones del país, creando accesos a las poblaciones que no cuentan con carreteras, o ampliando los existentes en los casos que aún contando con carreteras éstas no son suficientemente amplias para atender el parque vehicular que transita sobre ellas, buscando así el progreso de todas las poblaciones del país.
3. Que no obstante los esfuerzos realizados por las autoridades del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, no ha sido posible desarrollar todos los proyectos carreteros planificados, y los que se han ejecutado han tardado mucho más tiempo que el estimado, frecuentemente debido a los problemas que genera una regulación obsoleta del derecho de vía.
4. En virtud de que actualmente es complicado y en algunos casos imposible, obtener el derecho de vía, debido a que los propietarios de los terrenos, necesarios para la construcción de las carreteras anteponen sus intereses particulares a los de la colectividad y, siendo que no existe hasta hoy una ley que regule lo relativo al derecho de vía para las carreteras que tenga plasmado en ella tanto el principio del dominio del Estado sobre su territorio para la consecución de sus fines como la declaración de utilidad colectiva, beneficio social o interés público y los procedimientos que permitan la obtención rápida y justa de los terrenos necesarios



para la construcción de las carreteras y las obras que las complementan, se ha hecho cuenta arriba la ejecución de tales proyectos.

5. Lo expuesto en los párrafos anteriores y lo establecido en la Constitución Política de la República con relación a la protección de la propiedad privada, al interés colectivo y a la facultad que tiene el Estado para expropiar bienes necesarios para el cumplimiento de sus fines, ha servido como base para la redacción de los artículos que integran el proyecto que se transcribe.
6. En el capítulo I se establecen disposiciones generales, y son las que sirven de apoyo para el desarrollo de la ley, define el derecho de vía como “el área de terreno que se necesita para la construcción de carreteras con las obras que las integran y las reservas para sus ampliaciones, en todo el territorio del país, de conformidad con las dimensiones y clasificación que se regulan en la ley”. Esta definición es necesaria para que quede claro que el derecho de vía es un área de terreno y no una rama del derecho, como equivocadamente se podría interpretar.
7. Entre los temas más importantes que se destacan se encuentran los siguientes: a) Declaratoria de utilidad colectiva, beneficio social e interés público. El Artículo dos de la iniciativa de ley regula, respecto a la expropiación de todos los bienes que sean necesarios a juicio del Organismo Ejecutivo, para ampliar las carreteras existentes y construir las proyectadas o que en el futuro se proyecten. El primer párrafo del Artículo 40 de la Constitución Política de la República establece que la propiedad privada podrá ser expropiada por razones de utilidad colectiva, beneficio social o



interés público debidamente comprobadas, pero, en virtud de que el ordenamiento jurídico guatemalteco no contiene una definición específica de lo que significa utilidad colectiva, beneficio social o interés público, y, como no debe quedar a criterio de la entidad expropiante esa interpretación, se encomienda tal función al Organismo que le es propio legislar por mandato constitucional y que se integra con los representantes del pueblo, al que le corresponde siguiendo el proceso de formación y sanción de la ley, emitir la declaración de que en un caso concreto, procede expropiar por las razones indicadas, creando así el marco legal necesario para el desarrollo de la subsiguiente actividad administrativa. Es por ello, que al emitir tal declaratoria, según la iniciativa de ley, es el Estado de Guatemala el que actúa en ejercicio de la soberanía, por medio del Organismo Legislativo. En tal virtud, la facultad del Estado de expropiar es legalmente incuestionable, pero su ejercicio se sujeta al cumplimiento de los requisitos que el mismo pueblo ha impuesto, en orden de no transgredir las libertades y derechos individuales, sino en la medida que resulte necesaria para el beneficio de la colectividad.

8. La clasificación de las carreteras, en el Artículo siete de la iniciativa en análisis, la realiza funcionalmente, dentro de una concepción lógica, que las agrupa en categorías de similares características según sus objetivos, que requieren el mismo grado de ingeniería, siendo carreteras análogas que cumplen objetivos similares y que son sometidas a normas de diseño que fundamentalmente, son ajustados a rangos de volúmenes de tránsito.



9. El Capítulo II, respecto a la obtención de los predios mediante arreglo directo, establece que de conformidad con lo que indica el Artículo 40 de la Constitución Política de la República de Guatemala que regula la expropiación, específicamente el segundo párrafo indica que la indemnización deberá ser previa y en moneda efectiva de curso legal, a menos que con el interesado se convenga en otra forma de compensación. Se desarrolla entonces, en ese apartado, el procedimiento para lograrlos arreglos directos con los propietarios afectados por el derecho de vía de tal manera que, atendiendo la facultad de celebrar convenios que permite la Constitución Política de la República de Guatemala, se procure que la solución sea pronta y con criterios definidos que no dejen lugar a arbitrariedades.

10. Cabe hacer énfasis que acorde al Artículo 13 de la Iniciativa, en ningún caso de arreglo directo el valor de la indemnización podrá ser mayor al valor que le correspondería al inmueble objeto de la expropiación de conformidad con el informe que debe pedirse a la Dirección de Catastro y Avalúo de Bienes Inmuebles (DICABI), del Ministerio de Finanzas Públicas. Como un incentivo para lograr la celebración de arreglos directos, de una manera más fácil, no deberá descontarse del valor de la indemnización el valor de la plusvalía por el paso de la carretera que adquiriera el resto del inmueble afectado.

11. El Capítulo III de la Iniciativa se refiere a la obtención de los predios mediante expropiación, regulando el procedimiento por medio del cual el Estado puede adquirir el derecho de vía mediante expropiación, en donde se han establecido criterios bien definidos, plazos certeros y funcionarios autorizados para ejecutar las



actuaciones, de tal manera que al final, se llegue a otorgar una indemnización pronta y justa a los propietarios o poseedores afectados.

12. El Artículo 19 de la iniciativa distingue entre expropiación voluntaria y expropiación forzosa, dependiendo de la voluntad de los propietarios o poseedores de someterse a los términos establecidos en la ley, para fijar la indemnización. Esta división se consignó así, ya que es posible que algunos interesados no sepan cuanto pedir o cuanto aceptar en concepto de indemnización por trasladar al Estado su propiedad afectada, pero dado el procedimiento transparente y equitativo, es posible que estén de acuerdo en que se siga el procedimiento señalado en la ley para fijar el valor de la indemnización y que acepten voluntariamente ceder su propiedad al determinarse el valor de la indemnización. En el caso de que, después de calculado el valor de la indemnización, el propietario o poseedor no traslade en forma voluntaria el bien al Estado, este podrá continuar con el procedimiento de expropiación forzosa, quedando claro en el Artículo 23 de esta iniciativa que la reclamación que puede hacer el interesado, no será para discutir la facultad del Estado para adquirir el derecho de vía, sino que será solo para el efecto de fijar la indemnización. Si se diera la situación que, desde un principio, el afectado no preste su colaboración para seguir el procedimiento, queda establecido en la iniciativa que el mismo puede seguirse en su rebeldía. En cuanto a la expropiación forzosa, merecen consideración especial los aspectos siguientes.

13. Respecto a la propiedad privada, este derecho se encuentran contemplado en el Artículo 39 de la Constitución Política de la República de Guatemala, como un



derecho inherente a la persona humana, según el cual toda persona puede disponer libremente de sus bienes, pero de acuerdo con la ley. Según esta norma, el Estado garantiza el ejercicio de este derecho y deberá crear las condiciones que faciliten al propietario el uso y disfrute de sus bienes, de manera que se alcance el progreso individual y el desarrollo nacional en beneficio de todos los guatemaltecos. Ello es así, debido a que no es propio de la vida en sociedad, el ejercicio absoluto del derecho a la propiedad privada. Este principio se encuentra plasmado, además, en la misma Constitución Política de la República de Guatemala, que, en el segundo párrafo del Artículo 44 establece que el interés social prevalece sobre el interés particular. Por otro lado, de conformidad con el contenido del Artículo 40 Constitucional, que faculta al Estado para expropiar la propiedad privada por razones de utilidad colectiva, beneficio social o interés público, se consagra el principio de dominio eminente del Estado sobre su territorio, según el cual este puede ejercer su actividad como ente soberano para el logro de su fines, con la amplitud que le permite la ley fundamental del país.

14. Entonces, aplicando los anteriores derechos y principios, en la iniciativa de ley se han definido procedimientos ágiles para que en forma equitativa el Estado pueda adquirir el derecho de vía. En todo caso, respetando el derecho a la propiedad privada, se ha regulado en el Artículo 32 de esta iniciativa de ley, que la ocupación del terreno se realizará después de haberse pagado el valor de la indemnización o efectuado los trabajos compensatorios, a menos que con el interesado se haya convenido que pueda ocuparse antes del pago.

15. En el tema de la plusvalía de los terrenos afectados por expropiación, se regula que desde hace muchos años, los propietarios de fincas que han sido objeto de expropiaciones parciales para la construcción de carreteras, se han visto doblemente beneficiados, ya que han recibido del Estado, en dinero, lo que les corresponde en concepto de indemnización y, además, el resto de la finca adquiere plusvalía sin que el propietario haga inversión o trabajo alguno. Las indemnizaciones pagadas, entonces, muchas veces no cumplen con el objetivo de resarcir de daños a los propietarios de los terrenos afectados, sino que se convierten en un premio adicional a la plusvalía que la construcción de la carretera da al inmueble.

16. De acuerdo con el Artículo 26 de la iniciativa que se analiza, para lograr una solución más equitativa, se establece que, en caso de necesitarse llegar al trámite de expropiación, los expertos deberán tomar en cuenta para fijar el valor actual del inmueble afectado, además de los aspectos que estimen pertinentes, el valor con que se encuentra registrado el inmueble en la Dirección de Catastro y Avalúo de Bienes Inmuebles (DICABI), si lo tuviere y el valor en que estuviere registrado para el pago del Impuesto Único Sobre Inmuebles. Además, para establecer el valor de la indemnización a pagar por el terreno a expropiar, deberá considerarse la plusvalía que, en su caso, adquirirá el resto del inmueble por el paso de la carretera y deberá descontarse del monto a pagar.

17. En el Capítulo IV se establece lo relativo a la protección del derecho de vía, y se regula la obligación que tiene el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y



Vivienda, de mantener limpio y desmontado el derecho de vía de las carreteras, especialmente las cunetas, quedando obligados también los propietarios de terrenos en los que se desfoguen las aguas provenientes de las cunetas, a cooperar con el mantenimiento de dichos desfogues.

18. En el Capítulo V, se regula el uso del derecho de vía, y define taxativamente las obras permitidas en el derecho de vía y las prohibiciones para el uso del mismo. Quedan establecidos también el procedimiento para las autorizaciones de su uso y las autoridades facultadas para otorgarlas. Se regula que los ingresos que el Estado reciba por la utilización del derecho de vía serán fondos privativos de la Dirección General de Caminos, y se crea para el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda la obligación de emitir un reglamento para la utilización del derecho de vía.

19. En el Capítulo VI se regula lo que respecta a la liberación del derecho de vía, y crea la obligación de la Dirección General de Caminos de velar porque todas las áreas de derecho de vía se encuentren libres de construcciones o cualquier otro obstáculo, que no sean las construcciones que integran las obras de infraestructura, de arte o complementarias de las carreteras. Se define el procedimiento para que la Dirección General de Caminos pueda lograr la desocupación del derecho de vía, cuando este ha sido invadido por personas no autorizadas. Por tratarse de situaciones que escapan a las funciones del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, se ha considerado la necesidad de regular que cualquier desalojo sea ordenado por el Juez de Paz de la localidad y si el invasor se niega a desocupar, el



derecho de vía, el Gobernador Departamental, remitirá oficio a la Comisaría de la Dirección General de la Policía Nacional Civil más cercana al lugar invadido, la que de inmediato prestará el auxilio para efectuar el lanzamiento correspondiente.

20. Infracciones y sanciones. En el Capítulo VII se establece que es necesario que para garantizar el cumplimiento de la ley, se establezcan sanciones a los infractores. Sin embargo para que puedan actualizarse fácilmente, en este capítulo se deja la obligación de regular lo relativo a infracciones y sanciones, en el reglamento de la ley.

4.4 El derecho de vía y la expropiación

Como se ha venido analizando, especialmente en el caso de las dos iniciativas que se describieron anteriormente, es evidente que el tema de la expropiación no puede estar ausente dentro de un marco normativo que regule lo relativo al derecho de vía, sin embargo, tomando en consideración lo que ha venido significando la expropiación en contraposición con el ejercicio del derecho de propiedad a través de los marcos normativos en la historia del país en el tema del derecho de vía, la situación es muy sutil y delicada y no ha ofrecido, ni en el caso de las dos iniciativas que se presentan en este trabajo, la solución a la problemática de la expropiación y quizás ese sea uno de los problemas por los cuales en la actualidad, no se han aperturado nuevas carreteras para proceder a expandir los caminos y en base a ello, lograr que llegue el progreso a determinadas comunidades abandonadas prácticamente, y esto también se deriva del



poco desarrollo que tienen estas comunidades y del poco interés de los gobiernos de turno.

Lo importante aquí es analizar la Constitución Política de la República, y que en el Artículo 40 establece: en casos concretos, la propiedad privada podrá ser expropiada por razones de utilidad colectiva, beneficio social o interés público debidamente comprobadas. La expropiación deberá sujetarse a los procedimientos señalados por la ley y el bien afectado se justipreciará por expertos tomando como base su valor actual. La Corte de Constitucionalidad guatemalteca, en el expediente No. 97-86 de la gaceta número tres, sentencia de fecha 25 de febrero de 1987 en relación a este aspecto determinó: que el ordenamiento jurídico no hace una enumeración casuística de lo que significa utilidad colectiva, beneficio social o interés social, para los efectos de esta ley, todo lo que tienda a satisfacer una necesidad colectiva.

Sin embargo, como no queda a criterio de la autoridad expropiante esa interpretación, se encomienda tal función al organismo que le es propio legislar por mandato constitucional y que se integra con los representantes del pueblo, al cual corresponde, siguiendo el proceso de formación y sanción de la ley, emitir la declaración de que en un caso concreto puede expropiar por las razones indicadas, creando así el marco legal necesario para el desarrollo de la subsiguiente actividad administrativa. Es por ello que al emitir tal declaración, es el Estado de Guatemala el que actúa en ejercicio de la soberanía, por medio del Organismo Legislativo. En tal virtud, la facultad del Estado de expropiar es legalmente incuestionable, pero su ejercicio se sujeta al cumplimiento de los requisitos que el mismo pueblo ha impuesto, en orden de no invadir las libertades



y derechos individuales, sino en la medida que resulte necesaria para el beneficio de la colectividad.

Por ello, debe existir una ley que regule específicamente los casos en que debe expropiarse y dejar claro el principio que el interés colectivo o social debe favorecerse en relación al interés particular, y aquí es en donde se aclaran muchos aspectos relacionados con las iniciativas de ley que se han analizado, en cuanto a que deben existir políticas relacionadas a este tema, tendientes a buscar el progreso de los pueblos a través de un programa de expropiación, previamente trazado y planificado por expertos, del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda que tienda a tener como fin la habilitación, construcción, creación y mantenimiento de carreteras en el país, que apertura nuevos caminos además de los que ya existentes, y fundamentado en la problemática en la que se encuentra el país, cuando no existen más caminos que los que han existido durante toda la vida y que a raíz de desastres naturales, produce un obstáculo al transitar de los pobladores, pudiéndose haber habilitado nuevas carreteras, pero que necesariamente tiene que favorecerse la expropiación y afectación a terrenos que podrían ser propiedad privada.

4.5 El derecho de propiedad, el derecho de vía y la solución en cuanto a la aplicación de que el bien general debe prevalecer sobre el bien particular

Como se ha venido analizando, si bien es cierto, se encuentran contrapuestos dos derechos fundamentales, uno consignado en el Artículo 39 de la Constitución como lo es el derecho de propiedad, y el artículo 40 que favorece la expropiación, la solución a



esta disidencia se encuentra plasmada en la misma Carta Magna cuando en el Artículo 44 establece el principio que el interés general debe prevalecer sobre el interés particular.

Así también, es evidente que en las normas extranjeras, esta situación no produce mayores complicaciones, como si es de esperarse en el caso de Guatemala, especialmente si se analiza lo que se ha expuesto en las iniciativas de ley que se describieron arriba.

Para abordar esta situación, y fundamentado en lo que establece el Artículo 44 de la Constitución Política de la República de Guatemala, que de alguna manera tiene relación directa con dos exponentes sobre el bien común, como lo es Santo Tomas de Aquino y Adam Smith, históricamente se ha encontrado una respuesta filosófica más que realista acerca de que el bien común debe prevalecer sobre el bien particular.

En el caso de Adam Smith es conocido que se le reconoce como el padre del capitalismo, y lo entiende no como un simple modo de hacer economía, desde el punto de vista del libre mercado por ejemplo, frente al mercantilismo en la época en la que escribe Smith, sino una manera de organizar la sociedad. Dentro de los aspectos más importantes de resaltar de la doctrina de Smith, se pueden señalar los siguientes:

1. Este tratadista ha realizado aportes económicos, dentro de lo que se supone lo moral y lo ético.



2. También de acuerdo a ello, se preocupó de alguna manera respecto de la paz, y de allí su obra denominada La Teoría de los Sentimientos Morales y su obra más famosa y conocida, denominada La Riqueza de las Naciones.
3. Este tratadista indica que el hombre que vive en sociedad y, que habita en ella, experimenta que es un ser dependiente: es decir que necesita de los demás. Se cuestiona acerca de lo que mueve al hombre a actuar en sociedad, respecto a que si considera las necesidades ajenas del mismo modo que las propias, o bien sólo lo hace por la relación que guarda con sus intereses.
4. Desde el punto de vista de la paz social, dice que es el elemento principal de lo que se estima como bien común. Y lo que designa con el término bien común es lo mismo que lo que se designa como interés general y, ese cambio de terminología corresponde de algún modo sustancial para el hombre en tanto que es ser social y por eso Smith considera que la virtud más importante para que la vida social transcurra de modo armónico es la justicia. Pero no entiende la justicia al modo clásico, sino de una manera nueva, de forma negativa, en el sentido de que no pone el acento en el bien que hay que hacer al prójimo, sino más bien en el mal que hay que procurar evitarle. Algo parecido ocurre con la benevolencia. Ésta es libre, es decir, se ejerce espontáneamente, luego no hay obligación moral de hacer bienal otro de modo directo y positivo.
5. De acuerdo a lo anterior, Smith fue coherente: si la sociedad no está unida por los lazos de la benevolencia, sino por los de la justicia, ciertamente vivirá, mejor dicho,

sobrevivirá, ya que no vivirá del mejor modo posible, condición que sólo se alcanzaría en caso de que fuese la benevolencia la que reinase. Refiere que el hombre, en tanto que es un ser societario, contribuye a poner las bases para que ese designio se cumpla, pero, intentando asegurar la paz social mediante la armonía y la regularidad de las pasiones humanas.

6. Refiere que el mundo social está en manos de los hombres y es obra de ellos. Eso significa, para Smith, que necesariamente ese mundo será imperfecto, pues la perfección es un ideal filosófico, un atributo propio de lo divino, no del hombre corriente. Por ello, resulta lógico suponer que cualquier perfección es obra de Dios, no de los hombres. Como Dios no interviene directamente en el orden social, éste siempre es imperfecto y, en ese sentido, contingente.
7. Cuando se refiere a la jurisprudencia, en cuanto a que indica que estudia los principios generales de las leyes de todas las naciones, constituyen instancias externas de derecho que se requiere para regular los comportamientos humanos en orden a la paz, puesto que el comportamiento moral de los ciudadanos es de hecho insuficiente en numerosas ocasiones. La jurisprudencia, por tanto, se ocupa de precisar los derechos derivados de la justicia a nivel privado y público, de reglamentar las partes inferiores del gobierno, a saber, limpieza, seguridad y opulencia, de los ingresos del Estado y de establecer las relaciones entre las naciones y las leyes de la paz y de la guerra. Se ha referido que la jurisprudencia busca con todo ello preservar la armonía social para facilitar el cumplimiento del designio de la naturaleza.



8. Respecto de la teoría de los Sentimientos Morales, Smith distingue entre pasiones humanas egoístas y benevolentes. “Las pasiones son los principios motores de las acciones humanas y han de estar reguladas desde la corrección. Considera que, por egoísta que se considere al hombre, no es una criatura que se mueva únicamente por el amor por sí mismo –Self love-, pues también el amor por los demás es un principio para su acción, que es distinto del propio interés – Self interest-”¹⁷.
9. El self-interest no es sinónimo de egoísmo en el pensamiento smithiano. La pasión del self-interest puede ser virtuosa. El hombre posee una naturaleza simpatética, es decir, mecanismos morales que en unas ocasiones fomentan el self-interest y, en otras, le ponen límite. El interés del hombre se centra, por un lado, en no perjudicar al otro porque con tal actuación no recibiría ni la aprobación del espectador imparcial ni la de los demás miembros de la sociedad, es decir, estaría actuando al margen de la corrección moral y, además, al cometer una injusticia perjudicaría a la sociedad, de la cual él mismo está necesitado. Por otra parte, el hombre tiene interés en beneficiar a otros porque así éstos corresponderán a sus buenos oficios y recibirá la aprobación y admiración de todos los miembros de la sociedad, además de la propia autosatisfacción. Tiene razón Smith al afirmar que el hombre debe cuidar de sí mismo responsablemente, pues de lo contrario supondría para los demás una carga. Pero de algunas afirmaciones de Smith parece derivarse que la razón para la ayuda mutua está más ordenada a recibir de los otros los cuidados de los que estamos necesitados, en lugar que seamos nosotros los que dispensemos esos cuidados a

¹⁷Lázaro Cantillo, Raquel, **El interés particular y el bien común de Adam Smith y Santo Tomas de Aquino**. Pág. 44



los otros, independientemente del beneficio que nos pueda derivar de ello -La ley de la reciprocidad-. Sin duda, lo que propone Smith no es el precepto cristiano de la caridad. El cristianismo propone amar a Dios sobre todas las cosas y al prójimo como a uno mismo. Sin embargo, Smith nos ofrece otra cosa: ya que el hombre se mueve por amor propio, por amor a sí mismo, no neguemos que ello pueda ser un principio virtuoso. A diferencia de lo que se prescribe en el precepto cristiano de la caridad, en la teoría de la benevolencia Smithiana no hay simultaneidad entre el cuidado directo a uno mismo y la atención directa al otro, porque falta la conciencia de una presencia real de la humanidad en cada hombre.”

En el tema del interés particular y el bien común, este autor se ha referido a lo siguiente:

1. Lo circunscribe de algún modo a la forma de organización de una sociedad. Se refiere a que toda obligación es un deber.
2. La obligación moral es el deber que viene exigido por razón de nuestra naturaleza moral, sea sancionado o no por la ley positiva. Es obligación moral de los padres, por ejemplo, alimentar, educar y velar por sus hijos, haya o no una ley dictada por un gobierno que así lo exija. Un hijo, al igual que un padre u otro miembro de la familia, es una propiedad de carácter muy especial; no se dispone ni se cuida de ella como se hace con un automóvil o cualquier otro bien material, pues en cualquier caso para que el cuidado sea el adecuado hay que atender a lo que algo es, que es el criterio que indica cual es la medida de los cuidados que cada realidad exige. Para cualquiera, socorrer a un desconocido en peligro que está próximo a nosotros es



una obligación moral —sin necesidad explícita de que la ley tenga que sancionar el incumplimiento de esa ayuda—, no tanto por razón de la cercanía espacial como de la semejanza. Los ejemplos apuntan a algo que había visto bien la tradición clásica: los otros son para uno mismo una responsabilidad, algo de lo que cada uno ha de responder; no solamente por razón de su cercanía o lejanía respecto a nosotros, según unos vínculos de familia o amistad, sino por razón de ser hombres, es decir, por ser bienes en sí mismos irrepetibles y no intercambiables. Spaemann ha recogido esa tradición y la ha expuesto con precisión: "La experiencia de la ética, del deber ser para con otro, es la experiencia de la realidad de aquel ser". Según este autor, si el otro existe como ser en sí, eso hace que uno tenga un deber respecto a él; su realidad constituye un deber para mí, puesto que su existencia no es sólo una oportunidad, ni una necesidad, sino una identidad, es decir, un aquello que no puede ser ordenado a otra cosa de cualquier manera. Inicialmente, al otro, le debo algo no en virtud de otra cosa, sino por razón de él mismo, por razón de ser hombre. Por tanto, que los demás sean una obligación para uno, y uno, una obligación para el resto, signi que en tanto seres humanos en sí somos capaces de relativizarnos no sólo, principalmente, por estricta necesidad, sino en razón de ser identidades únicas, es decir, diferenciadas. La necesidad de intercambiar bienes establece el comercio. En cambio, el servicio viene exigido por la diferencia entre los seres humanos, diferencia funcional, no ontológica. Cada hombre no puede asumir todas las funciones que es necesario desempeñar en una sociedad para su buena marcha, sino que cada uno debe asumir alguna. Eso sí: todas las funciones están al servicio de los hombres que componen la sociedad, y se ordenan directamente a ellos. Desde esa tesis la sociedad se puede de como un conjunto de servicios



mutuos y, entonces, la obligación de desempeñar lo mejor posible la función que uno libremente asume es primeramente moral. Existe un bien común a todos los que constituyen la sociedad: el que todos puedan disponer de lo necesario para la vida del modo en que le conviene poseerlo al hombre. Y como advierte Millán Puelles, ese bien común no está referido principalmente a una cosa, sino a una situación, y no es un resultado, sino principalmente una tarea. Si el hombre no sólo es capaz de asumir como propio un interés particular sino también uno público y común a todos, la particularidad se trasciende desde la unidad moral, pues la propia tarea individual queda justificada desde más allá de sí misma y, en esa misma medida, queda reconocida como realmente existente en el conjunto, siendo un punto de referencia real —no abstracto— también para otros. Ahora bien, si el interés particular no deja de ser únicamente particular, los hombres no pueden unirse en razón de ello, puesto que éstos necesitan proponerse la consecución conjunta de un mismo fin; sólo así se trasciende lo propio.

3. Es verdad que por regla general él ni intenta promover el interés general ni sabe en qué medida lo está promoviendo. Al preferir dedicarse a la actividad nacional más que a la extranjera él sólo persigue su propia seguridad; y al orientar esa actividad para producir un valor máximo, él busca sólo su propio beneficio. “El bien común no es objeto de la atención de ningún individuo privado. Si se alcanza algo así como una situación más o menos aceptable y cómoda para la mayoría, ello es fruto de un automatismo de las pasiones —muy concreto de la pasión del self interest—, y en contadas excepciones se deberá a un esfuerzo de los hombres para alcanzarlo. Aunque el individuo velase por el interés general además de por el suyo propio, no



sería exactamente lo mismo que si pensase directamente en el bien común, tal como vamos a demostrar siguiendo los textos de Smith¹⁸.

4. Respecto a la propiedad, Smith establece una distinción que hace relación al interés general y al privado. La primera es la propiedad común, y la segunda es la propiedad privada. No se trata ya de aquello que se tiene o no en exclusividad y que es susceptible de ser compartido por otros en su uso, sino que Smith trata, más bien, de lo que se tiene en exclusividad o en común, pero que carece de la capacidad de ser compartido o comunicable. Lo que se tiene en privado no se ordena directamente al servicio de otro para su uso y beneficio, sino para su intercambio en orden a obtener beneficios con la mediación del interés privado. Y lo que se tiene en común es aquello que usan todos porque todos necesitan de ello: "ciertas obras públicas y ciertas instituciones públicas que jamás será del interés de un individuo o pequeño número de individuos el edificar y mantener, puesto que el beneficio nunca podría reponer el costo que representarían para una persona o un número reducido de personas, aunque frecuentemente lo reponen con creces". El soberano tiene como uno de sus deberes ocuparse de lo que es de interés de todos, es decir, aquello que todos van a usar: instituciones necesarias para la defensa de la sociedad, para la administración de la justicia, aquellas que facilitan el comercio y las instituciones docentes. El soberano tiene como profesión encargarse de lo público, lo cual descarga al individuo de esa obligación; el hombre corriente no tiene a su cargo la sociedad como tarea, esa carga se ha convertido en un trabajo especializado que desempeña el profesional del poder: el soberano o político. Ahora

¹⁸Ibid. Pág. 89



retomo mi argumentación sobre el principio Smithiano de obediencia por el sentido del bien común. Para que cada uno conserve de modo seguro su propiedad hace falta obedecer a quien gobierna. En esta teoría, el bien común es la situación de la que se parte, no un fin a conseguir; por tanto, no es cometido de todos, es más, casi todos están descargados de esa tarea. Sólo unos pocos—los que gobiernan— se ocupan de ella. El bien común consiste en que cada propiedad privada se siga conservando en manos de su dueño, en que cualquier cambio de propiedad se haga buscando una ganancia, y en que ésta pueda ser cuantificable en la sociedad comercial. Habrá necesariamente que atender a la propiedad ajena para alcanzar la propia, eso justifica esa atención indirecta —como razón demedio— al interés privado de otro.

5. El bien común se ha sustituido por el interés general, por ello debe entenderse que se interpretan popularmente como sinónimos. Si se atiende al interés general es porque cada individuo no lograría de otro modo la propiedad que necesita, hablando sobre el presente tema, y principalmente porque al ser humano la propiedad es la primera y la que exclusivamente le interesa. El interés general es del interés de todos no en virtud de la unidad moral de los individuos en orden a un mismo fin, sino como resultado del esfuerzo individual de cada uno por moderar las pasiones egoístas y fomentar las benevolentes a partir de un juicio moral societario. Algunos han señalado que el interés general no es el bien de la comunidad, sino "el beneficio de los individuos que la componen", el equilibrio entre las propiedades privadas de los individuos.



6. De acuerdo a lo anterior, también un concepto importante lo representa la armonía social. La armonía social constituye un fin del ser humano, y por ello, en términos generales los hombres actúan con ese propósito, porque implica que esa armonía o bien ese orden social, le ayuda a él directamente e indirectamente a los demás a preservar la naturaleza humana y lo que ello contiene.
7. A pesar de lo anterior, la cuestión es que cada individuo se ocupa de su interés particular e individual y en muchos casos, sin atender al general, y el que se encarga de esto último es el legislador, sin embargo, esto constituye un fin mediato e inmediato respectivamente.
8. Sin embargo de lo anterior, efectivamente el legislador es el llamado a la búsqueda del equilibrio entre los hombres sobre ese análisis y esto se hace a través de las leyes. El legislador, por razón de su cargo, tiene la obligación de atender a un interés que va más allá del suyo particular.
9. Aparte de lo anterior, existe por lo expuesto, una vinculación entre la armonía social y el respeto del derecho de propiedad, concebido este derecho como una forma de acceder a un bien particular propio de cada ser humano. De acuerdo con la historia, la propiedad se hace privada en la etapa social donde impera la agricultura y se constituye en un paso importante y decisivo en el progreso de la sociedad humana, porque la propiedad privada significa tener algo en exclusiva, y se entiende por oposición a lo que por ser común era de todos y se debía someter a reparto, o simplemente ser usado por todos sin detrimento de ninguno en particular.



10. De allí la importancia también que tiene el análisis del bien común, el bien particular y el ejercicio del derecho de la propiedad privada, llegando a la conclusión de que los límites y alcances, deben ser puestos por la autoridad, y va a responder precisamente a una realidad concreta y determinada.





C

C



CAPÍTULO V

5. Presentación y análisis de los resultados del trabajo de campo

5.1 Estudios sobre la situación de las carreteras y estadísticas de las vías terrestres

En primer lugar conviene señalar que existe actualmente un Fondo Vial, que es precisamente administrado por la Dirección General de Caminos, siendo una dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, que tiene a su vez el planeamiento de la red vial, programación, diseño, contratación, supervisión mantenimiento, y mejoramiento de carreteras y obras complementarias de la red vial de la República de Guatemala.

La Dirección General de Caminos, cuenta con catorce zonas viales, distribuidas de la siguiente manera:

1. Zona Vial 1, que cubre los departamentos de Guatemala y El Progreso
2. Zona vial 2, departamentos de Jutiapa y Jalapa
3. Zona Vial 3, departamentos de Escuintla y Santa Rosa
4. Zona Vial 4, departamentos de Retalhuleu y Suchitepéquez
5. Zona Vial 5, departamentos de Quetzaltenango, Totonicapán y Sololá
6. Zona vial 6, Huehuetenango
7. Zona vial 7, Alta Verapaz



8. Zona vial 8, Chiquimula y Zacapa
9. Zona vial 9, San Marcos
10. Zona vial 10, Petén
11. Zona vial 11, Izabal
12. Zona vial 12, Chimaltenango y Sacatepéquez
13. Zona vial 13, Quiche
14. Zona vial 14, Baja Verapaz

Dentro de los aspectos más importantes de resaltar de las carreteras del país y en relación a la situación de las mismas en materia de implementar nuevas, se debe tomar en consideración los siguientes aspectos:

1. Las carreteras principales nacionales, son las de occidente, oriente, atlántico, pacífico o sur, las cuales se encuentran en un setenta por ciento en mal estado o deterioro, aparte de ello, la producción de derrumbes y curvas peligrosas contiguas a barrancos, provocan un grave peligro para quienes las transitan.
2. Existen planes de bacheo y no de reparación efectiva de las carreteras y durante los últimos veinte años, no ha habido interés de las autoridades por crear nuevas carreteras, quizás por el hecho de que si se implementaran planes de ese tipo, se tendrían que incursionar en el tema de las expropiaciones de la propiedad privada y ha sido un tema que no se ha abordado como debiera por parte de las autoridades de gobierno de turno.
3. Existe un mega proyecto que viene desde el gobierno de Oscar Berger que pretende entrelazar a diecinueve municipios del área del departamento de Guatemala, dentro



de un denominado Plan Estratégico de Movilidad en el Área Central, el cual estipula darle seguimiento a la iniciativa de desarrollo mesoamericana que pretende crear dos anillos de paso para desfogar el tránsito y agilizar el comercio local e internacional. Con ello se pretende mejorar la red vial que incluye cuatrocientos kilómetros y que en general contribuirá al desarrollo de los municipios del departamento de Guatemala.

4. Se encuentra también la iniciativa de crear el anillo regional lo que quiere decir, que es externo al anillo metropolitano, con una ampliación que incluye la creación de más carriles de los ya existentes, pero el factor económico influye considerablemente en que estos proyectos o mega proyectos no se realicen.

5.2 Propuesta de solución a la problemática planteada

Si bien, existe la conveniencia de que se cree o que entre en vigencia la iniciativa de ley que deberá integrarse entre las dos que existen y que se han estipulado anteriormente, también lo es que de acuerdo al análisis realizado, es evidente de que el tema de la expropiación no ha sido abordado con propiedad y ni técnicamente, lo cual influiría negativamente en el momento en que se encuentre en vigencia, pues prácticamente solo regularía lo que se encuentra ya regulado a través de los reglamentos de la Dirección General de Caminos, como se ha analizado anteriormente.

De conformidad con lo anterior, resulta necesario entonces, determinar a través de un marco normativo, adicional lo relativo a una ley de expropiación forzosa, la cual existe



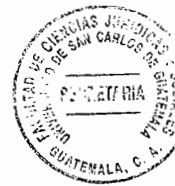
pero ya no es adecuada, y para ello, se propone a continuación los siguientes fundamentos para la misma.

1. Tomando en consideración lo que establece la Constitución Política de la República de Guatemala de acuerdo al derecho de propiedad y los motivos por los cuales puede expropiarse los bienes de propiedad privada, siendo la base fundamental también lo contenido en los Artículos 39, 40 y 44 de la Carta Magna.
2. Que la construcción de las carreteras o la creación de nuevos caminos constituye una forma de progreso y desarrollo del país que beneficia también a los mega proyectos que se han planificado y que por razones de diversa índole entre ellos, políticos y económicos no se han puesto en marcha, como los aquí señalados, ejemplo de ello, es la ampliación del anillo metropolitano y la implementación de la red vial a nivel de Centroamérica, que pueda contribuir a la expansión del comercio de las sociedades centroamericanas dentro de una política contenida como principios en los distintos tratados de libre comercio que se han suscrito.
3. Que con la implementación de una ley que regule el derecho de vía no es suficiente, pues no se establece claramente los fines de la expropiación forzosa que tenga como objetivo fundamental la creación de carreteras, por lo que ha existido un vacío legal al respecto.
4. Se debe establecer como disposiciones generales el objeto, titularidad, clasificación y catalogación, estableciendo las condiciones necesarias de coordinación entre



las distintas Municipalidades y el gobierno central con competencia sobre la materia.

5. Debe establecerse también un capítulo que regule lo relativo a la planificación y construcción de las carreteras así como la gestión, explotación y financiación de las redes de carreteras.
6. También describir la forma en que se regulara el uso y defensa de las carreteras. Las zonas de influencia de las carreteras y las limitaciones de carácter general, se modifican éstas adaptándolas al medio regional municipal y local.
7. En el caso de las autorizaciones y limitaciones determinando cuáles son esos casos singulares, y lo que corresponde al régimen sancionador, necesario para cumplir las funciones encomendadas a los órganos que se crean a través de esta ley.
8. Dentro del objeto se puede determinar que es la ordenación y defensa de las carreteras que conforman el Territorio Nacional y fundamentalmente la creación de nuevas carreteras utilizando la expropiación forzosa y estableciendo en esta normativa el procedimiento para ello.
9. Se deben considerar carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles. Las condiciones mínimas que deberán cumplir estas vías para tal consideración serán desarrolladas reglamentariamente.



10. Se deben determinar aspectos relacionados con la división de las carreteras, en cuanto a cuales deben comprenderse nacionales, regionales, municipales y locales.
11. Respecto al procedimiento de la denominación de las carreteras, el ente encargado para ello, así como aspectos que contemplar en el tema de la modificación o cambio de nombre de las mismas.
12. Debe existir un capítulo que se dedique a determinar un régimen de las carreteras, en cuanto a la planificación, estudios y proyectos, dentro de un Plan de carreteras, como un instrumento básico de ordenación del sistema de carreteras.
13. Además, como se efectuará un régimen de estudios y proyectos de parte de la autoridad competente y cuando es necesario que existan estudios a nivel externo y los procedimientos para ello.
14. Debe regularse los aspectos relacionados con el impacto ambiental que puedan producir las carreteras, en base a los estudios y proyectos de nuevas carreteras
15. Un régimen jurídico que aborde el tema de la construcción y conservación de las carreteras, en cuanto a la dirección, control, vigilancia e inspección de las obras y actuaciones de construcción de carreteras de la red o sistema nacional, regional, departamental, municipal y local.



16. En cuanto al financiamiento se deberá incluir que tendrá como base el interés de crear o conservar, explotar y mantener carreteras a nivel nacional, regional, departamental y local.

17. Se debe incluir dentro de un apartado de la ley aspectos relacionados con las contribuciones especiales, en cuanto a que se podrá imponer contribuciones especiales con sujeción a la ley cuando de la ejecución de las obras se realicen para la construcción o conservación de carreteras resulte la obtención por parte de personas físicas o jurídicas, de un beneficio especial, aunque este no pueda fijarse en una cantidad concreta.

18. Un capítulo que se refiera al uso y defensa de las carreteras.

19. Un apartado que se refiera a las sanciones e infracciones, y que debe versar un dictamen previo para la adopción de medidas de protección, como para la paralización de las obras y la supresión de los usos y actividades no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones, cuando afecten a las carreteras nacionales, departamentales, regionales, municipales o locales pre establecidas.

20. Como medida cautelar, para asegurar la efectividad de lo resuelto por la autoridad, podría acordarse el precinto de las instalaciones y la retirada de los materiales y la maquinaria que se utilicen en las obras, y en general cualquier otra



medida de protección o cautelar que considere conveniente la autoridad dependiendo de la situación en que se encuentran dichas carreteras.

21. Dentro de las infracciones leves, podrían ser: a) La ejecución de obras, instalaciones, cierres y demás actuaciones no permitidas dentro de la Zona de influencia de la carretera, sin haber obtenido previamente las autorizaciones requeridas al efecto, o el incumplimiento de las condiciones impuestas para su ejecución, siempre y cuando puedan ser objeto de legalización posterior y siempre que no produzcan afección a la seguridad vial. b) La ocupación de la zona de dominio público mediante materiales u objetos de cualquier naturaleza y el depósito o abandono de los mismos en dicha zona, sin que se produzca afección a la seguridad vial. c) La realización, en la explotación o en la zona de dominio público, de plantaciones o cambios de uso no autorizados, o el incumplimiento de las condiciones impuestas en la autorización que pudiera haber sido otorgada, sin que se produzca afección a la seguridad vial.

22. Dentro de las infracciones graves pueden ser: a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de influencia de la carretera, llevadas a cabo sin las autorizaciones requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización posterior y, en el caso en que lo fueran, produzcan afección a la seguridad vial. b) La ocupación de la zona de dominio público mediante materiales y otros objetos de cualquier naturaleza y el depósito o abandono de los mismos en dicha zona, produciéndose afección a la seguridad vial.



c) La realización en la explanación o en la zona de dominio público, de plantaciones o cambios de uso no autorizados, o el incumplimiento de las condiciones impuestas en la autorización que hubiera sido otorgada, produciéndose afección a la seguridad vial. d) Deteriorar, sustraer o destruir cualquier elemento funcional de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación. e) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma. f) Colocar o verter objetos o materiales de cualquier naturaleza que afecten a la plataforma de la carretera. g) Realizar en la explanación o en la zona de dominio público cruces aéreos o subterráneos no permitidos o sin la pertinente autorización o sin atenerse a las condiciones de la autorización otorgada. h) Colocar carteles informativos en las zonas de dominio público y protección sin la correspondiente autorización previa. i) La reincidencia en el mismo expediente de dos o más infracciones leves.

23. Se deben considerar infracciones muy graves: a) Deteriorar, sustraer o destruir cualquier elemento funcional de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación o modificar sus características o situación cuando se impida que el elemento de que se trate siga prestando su función. b) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma cuando las actuaciones afecten a la calzada. c) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la



misma cuando las actuaciones afecten al sistema de drenaje de la carretera. d) Establecer en las zonas de influencia de la carretera instalaciones de cualquier naturaleza o realizar alguna actividad que resulten peligrosas, incómodas o insalubres para la propia carretera o los usuarios de la misma, sin adoptar las medidas pertinentes para evitarlo. e) Dañar o deteriorar la carretera o sus elementos funcionales circulando con pesos, cargas o dimensiones que excedan de los límites autorizados. f) La reincidencia en el mismo expediente de dos o más infracciones graves. g) Realizar cualquier clase de publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera.

24. En cuanto a las sanciones, se podrían imponer las siguientes: No solo tomando en cuenta los daños y perjuicios causados, el riesgo e intencionalidad del causante sino también tomando en consideración las siguientes multas: De acuerdo al tipo de carretera, la mayor multa, tendría que ser en el caso de las carreteras nacionales, y así sucesivamente en el caso de las departamentales, regionales, municipales y locales. Para el juzgamiento de estas infracciones, se deberá crear un reglamento.

En materia de expropiación que también debe contener la normativa que se sugiere, por lo mínimo, debe contener los siguientes aspectos:

1. Que la expropiación contempla el supuesto en que, decida la colisión entre el interés público y el privado, en consideración a la lógica prevalecía el primero, y resulta obligado el Estado a arbitrar el procedimiento legal adecuado para promover jurídicamente la transmisión imperativa del derecho expropiado y para hacer,



consecuentemente, efectiva en favor del particular la justa indemnización correspondiente. Implicando la expropiación un resultado jurídico siempre idéntico, que permita que las bases legislativas procedan fundamentalmente ya de la concepción más o menos amplia del campo a que el interés público se extiende, ya de los progresos técnicos que permiten perfeccionar el procedimiento calculado, y esto, por un lado, a fin de que encuentren satisfacción las exigencias de la eficacia administrativa, y por el otro, para hacer efectivas las garantías del particular, así en el orden de la defensa contra una expropiación irregular, como el del reconocimiento y pago de la justa indemnización que por principio se reconoce.

2. La expropiación se hace entonces con fines de crear carreteras, y se deberá establecer que debe existir un proyecto de carreteras que conlleve necesariamente la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de los derechos correspondientes, a fines de expropiación. A los efectos indicados, los proyectos de carreteras deberán comprender la definición del trazado de las mismas y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de aquéllas y la seguridad de la circulación.
3. En cuanto al procedimiento, se tiene que tomar en consideración que se debe tener ante todo la intención del legislador de establecer reglas claras para mantener el imperativo interés público que gobierna toda la institución y que no se agota en la transmisión imperativa del derecho o bien expropiado, sino que da por supuesto que esto ha de conseguirse en plazo que no perjudique la oportunidad de la medida.



Debe tomarse en consideración que el procedimiento debe tener como fin favorecer al particular expropiado, de manera que le proporcione un adecuado sistema de garantías, lo que exige medios procesales proporcionados. Una solución simplista, que sacrifique este último aspecto, viene a ignorar el hecho de que aquí no lucha el interés público, que impulsa a consumir la expropiación, y el interés privado, que tiende a demorarla. Planteada de esta forma la oposición de intereses, no se ofrecería duda acerca del criterio llamado a prevalecer. Mas, en realidad, el legislador debe arbitrar entre las exigencias del ritmo de la ejecución de la obra o servicio y las de no menor interés público, ni inferior rango, de conseguir la justa indemnización que por principio se reconoce al particular afectado.

4. Por ello, se debe procurar eliminar todos los obstáculos procesales que pudieran alzarse, contra el hecho de la expropiación; moderar los utilizables contra la necesidad de ocupación y, finalmente, tiende a asegurarse contra un empleo malicioso de los medios reconocidos, evitando su utilización con ánimo meramente perturbador. Y es evidente que de acuerdo a las iniciativas de ley que se analizaron arriba, convierte en la situación actual en necesidad de su análisis respecto a estos aspectos que deben ser sumamente esclarecedores en este punto.

5. La propuesta debe adoptar la estructura de cuatro períodos: declaración de utilidad pública, necesidad de ocupación, justiprecio, pago y toma de posesión. Estos cuatro períodos corresponden a los cuatro momentos lógicos que cabe descubrir en la operación jurídico-administrativa, que lleva consigo: a) su autorización; b) su aplicación a un bien o derecho en concreto; c) la fijación de la indemnización, y d) la



consumación de la relación que se establece entre la Administración y el expropiado por el pago y la toma de posesión. Pero desde el punto de vista de los intereses protegidos al concebir el procedimiento, cabe hacer la distinción de que mientras la declaración formal de legalidad de la medida desarrolla el principio general que exige la actuación regular de los órganos de la Administración, los demás requisitos de actuación protegen al particular ya individualizado contra una lesión jurídica excesiva derivada de la expropiación. Así, pues, cabe aligerar la formalización del requisito de actualización protegen al particular ya individualizado contra una lesión jurídica excesiva derivada de la expropiación. Así, pues, cabe aligerar la formalización del requisito de legalidad, en el grado que sea posible entender implícita la autorización en un acto previo de un órgano jurídicamente competente, pero en cambio deben dejarse intactas las garantías de protección de derecho del particular, sin perjuicio de una ágil técnica procesal.

6. Lo anterior debe servir de orientación en la redacción de la ley, como comprueba el examen en concreto del procedimiento adoptado.
7. En el caso de la declaración de utilidad pública o de interés social. Se refiere a todas aquéllas obras cuya ejecución se hace imprescindible para aperturar carreteras o modificar las existentes. Deben agotarse las posibilidades de entender implícita la autorización para expropiar, en el cumplimiento de los requisitos que condicionan la aprobación del proyecto de obra o servicio como decisión administrativa, en la medida en que tales requisitos tenga idéntica relevancia jurídica y administrativa, que la propia declaración de utilidad.



8. Estas normas son expresión del lógico principio de que en el grado en que los requisitos establecidos en cada caso para la autorización de obras y servicios, aseguran su oportunidad y conveniencia, ya en sí, ya desde el punto de vista del gasto público, implican que su ejecución es de utilidad pública, desde el momento en que no hay posibilidad de establecer sobre bases jurídicas una distinción dentro del concepto de utilidad pública, de tal sentido que en algún caso moviera a no llevar a cabo la obra o el servicio para no herir el interés patrimonial del particular.
9. En cuanto a la expropiación de bienes muebles, que también deben contemplarse en este marco normativo, debe mantener su rigor en el principio de la declaración de la utilidad pública, salvando también el supuesto de que, tratándose de determinadas categorías de bienes, hubiera declarado con anterioridad una ley la posibilidad en abstracto de su expropiación por razones de utilidad pública, supuesto en el que para la expropiación en concreto, el requisito se entiende producido por el acuerdo del ejecutivo. Asimismo, el principio y la salvedad se hacen extensivos a los supuestos de expropiación por interés social a que la ley se abre paso.
10. Para la necesidad de ocupación de bienes o de adquisición de derechos tiene que valorarse la declaración de urgencia, la necesidad de ocupación, y dejando exento de daño el procedimiento general para los períodos tercero y cuarto de la expropiación, habilita un sumario integrado por la notificación a los propietarios y titulares de los derechos afectados, acta previa a la ocupación, depósito sobre bases tasadas y ocupación de inmuebles, trámites que se llevan a cabo en plazos muy



rigurosos y que en total no exceden de un determinado número de distancia, según los casos.

11. En efecto, a fin de regular procesalmente la intervención de los interesados en este punto se arbitra un trámite de información pública, procurando la máxima difusión.

12. También debe regularse lo relativo a los recursos, pero será aplicable lo que se estime en la Ley de lo Contencioso administrativo.

13. En cuanto al Justiprecio. La fijación de la indemnización constituye, como es obvio, el problema capital de una ley de expropiación. El criterio de someter las diferencias de apreciación pericialmente establecida a una decisión motivada y preparada por una tercera estimación pericial ha de reconocerse que no ha sido nunca propugnado como procedimiento ideal, sino más bien como un último recurso, al que empíricamente se acude en defecto de reglas tasadas que permitan una determinación automática del valor del objeto de la expropiación. Los criterios automáticos añaden a su intrínseca objetividad la ventaja de eliminar gran número de reclamaciones ya que sustraen la base sobre la cual cabe plantearlas, que no es otra que la pluralidad abierta indefinidamente de los medios de estimación.

14. A pesar de que se ha dicho que el precio no es muy objetivo que se fije por medio de pericia, es el más apropiado en la actualidad. En otros países se han conformado los jurados de expropiaciones como un sistema alternativo al que existía, lo



cual puede ser evaluado por los legisladores, dentro de un plan de creación y conformación de un sistema de red vial nuevo.

15. En cuanto al pago y toma de posesión. Se hace efectivo a partir del momento del ejercicio del derecho en el caso de la notificación por parte de la Administración.

C

C



CONCLUSIONES

1. El derecho de propiedad y el derecho de vía son instituciones jurídicas que recaen sobre los bienes, particularmente sobre los bienes inmuebles, sin embargo la naturaleza jurídica de cada una de ellas es diferente, mientras que la primera se refiere al poder directo e inmediato de disponer de los bienes, la segunda se refiere a la necesidad de la comunicación y del libre tránsito principalmente para el desarrollo de los pueblos.
2. No existe un derecho de vía en la actualidad, ni material ni jurídicamente, lo cual permite establecer que no existe un parámetro para determinar los límites territoriales urbanos y rurales, como para crear o modificar las carreteras existentes en Guatemala, lo que obstaculiza el desarrollo del país.
3. El derecho de propiedad se encuentra constitucionalmente protegido al igual que el derecho de propiedad, pero para este último caso existen limitaciones al mismo, como por ejemplo, la expropiación con fines de utilidad social e interés público.
4. No existe una normativa adecuada que regule el derecho de vía y lo que respecta al derecho de propiedad y los límites de ello, no hay establecido un procedimiento que determine jurídicamente la expropiación, de conformidad con lo que regulan los Artículos 40 y 44 de la Constitución Política de la República de Guatemala.



C

C



RECOMENDACIONES

1. Es necesario que el Congreso de la República de Guatemala en el ejercicio de la facultad legislativa que le corresponde y en virtud que la función de la actual Dirección General de Caminos no es relevante, apruebe una nueva legislación que conlleve que esta entidad tome mayor protagonismo en el tema del derecho de vía.
2. El Congreso de la República de Guatemala, debe analizar las normas existentes en materia del derecho de vía y expropiación, pues estas no son suficientes para atender la problemática actual en que se encuentra el país, derivado a la situación de las carreteras y de que no existe posibilidad de que se incrementen o creen otras tomando en cuenta que no existe una normativa para ello, por lo que es deber del legislador procurar mejorar esta situación.
3. La comisión respectiva del Congreso de la República de Guatemala, tiene la obligación de analizar las dos iniciativas que se refieren al derecho de vía, y confrontarlas con la realidad, para determinar si serán funcionales o no, y en base a ello, proceder a hacerles las modificaciones respectivas para que de esa manera sean de utilidad y aplicación en el territorio nacional.



4. El Congreso de la República de Guatemala, tiene la obligación de analizar las leyes que crean y compararlas con la realidad al igual que con la legislación extranjera, en lo que sea de beneficio para el país, que conlleve a que las normas que entren en vigencia efectivamente surtan los efectos para los cuales fueron creados, y no como sucede en el presente caso, con las iniciativas de ley que se han analizado en este trabajo.



BIBLIOGRAFÍA

BARBA, José Bonifacio. **Educación para los derechos humanos**. México. Fondo de Cultura, 1997.

BONILLA MARTÍNEZ, René Augusto. **La legislación sobre el derecho de vía en Guatemala y el Artículo 40 de la Constitución Política de la República de 1985**. Tesis de graduación, Universidad de San Carlos de Guatemala, 1993.

BUERGENTHAL, Thomas. **Derechos humanos internacionales**. México. Editorial Gernika, 1996.

BURGOA, Ignacio. **Derecho constitucional mexicano**. México. Editorial Porrúa, 2000.

BURGOA, Ignacio. **Garantías individuales**. México. Editorial Porrúa, 1999.

GUEVARA PADILLA, Roosevelt. **Relevancia de la expropiación forzosa por concepto de tierras ociosas en Guatemala**. Tesis de la Universidad de San Carlos de Guatemala. 1989.

http://www.roberexto.com/archivos/concep_juridicos.html. **Teoría del derecho conceptos jurídicos fundamentales**.

PALACIOS ALCOCER, Mariano. **El régimen de garantías sociales en el constitucionalismo mexicano**. Primera Edición, Editorial UNAM, 1995.

SÁNCHEZ CONDE, José Luís. **Imperativa necesidad de una legislación específica sobre el derecho de vía en Guatemala**. Tesis de Graduación. Universidad de San Carlos de Guatemala. 1994.

SÁNCHEZ FIGUEROA, César Augusto. **La expropiación por causa de utilidad pública**. Tesis de Graduación. Universidad de San Carlos de Guatemala, año 1947.

Legislación:

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

Código Civil. Decreto Ley 106, Enrique Peralta Azurdía, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, 1964.

Código de Comercio de Guatemala. Decreto 2-70, Congreso de la República de Guatemala, 1971.



Ley del Organismo Ejecutivo. Decreto 114-97 del Congreso de la República de Guatemala, 1997.

Ley de Amparo, Exhibición Personal y de Constitucionalidad. Decreto 1-86, Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

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

Reglamento sobre el derecho de vía de los caminos públicos y su relación con los medios que atraviesan. Acuerdo Gubernativo de fecha 5 de junio 1942.

Decreto 529 del Congreso de la República. Fecha 9 de julio de 1948.

Decreto Ley 110. Fecha 19 de septiembre de 1963.