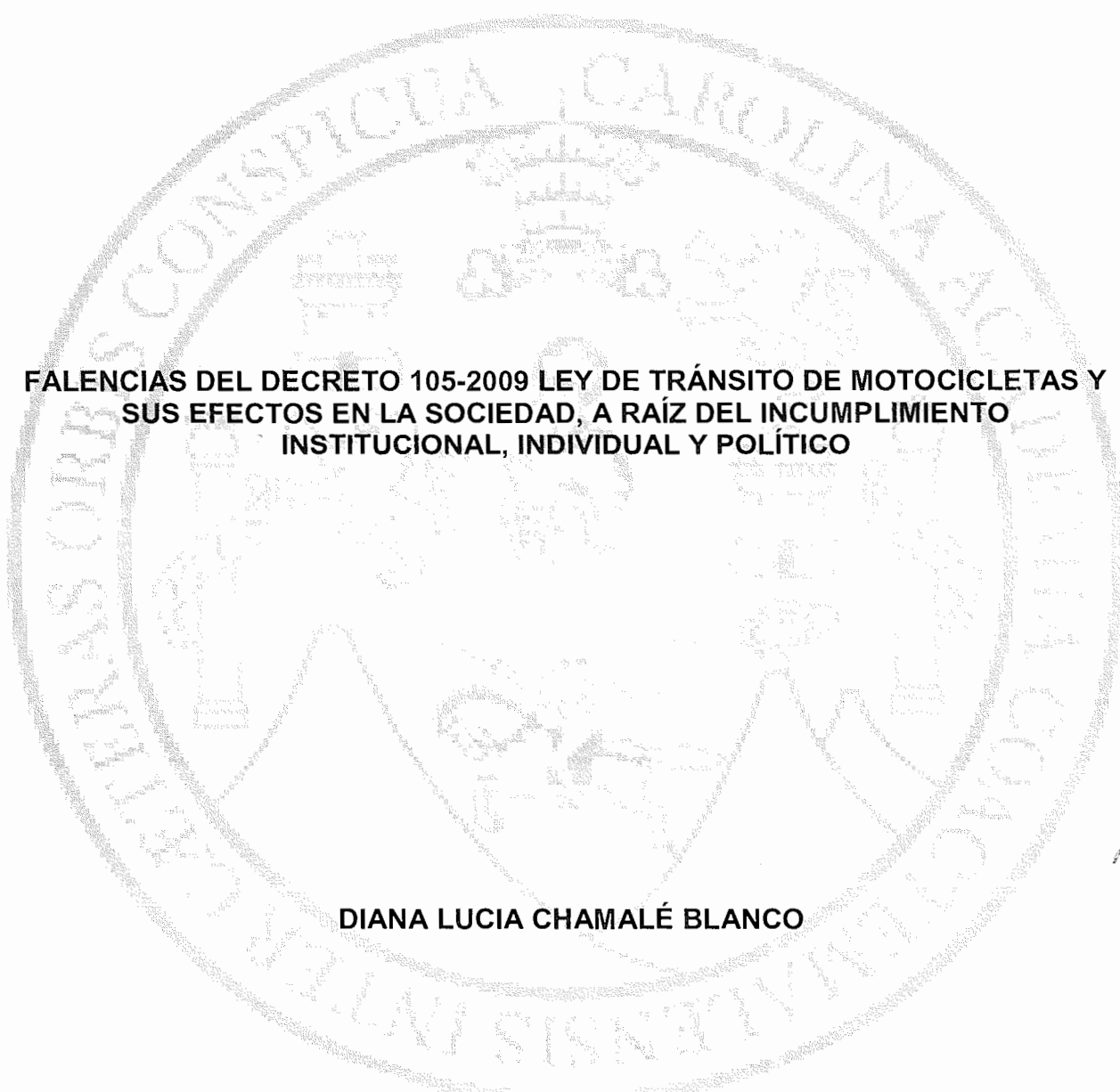


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**FALENCIAS DEL DECRETO 105-2009 LEY DE TRÁNSITO DE MOTOCICLETAS Y
SUS EFECTOS EN LA SOCIEDAD, A RAÍZ DEL INCUMPLIMIENTO
INSTITUCIONAL, INDIVIDUAL Y POLÍTICO**

DIANA LUCIA CHAMALÉ BLANCO

GUATEMALA, SEPTIEMBRE DE 2014

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

**FALENCIAS DEL DECRETO 105-2009 LEY DE TRÁNSITO DE MOTOCICLETAS Y
SUS EFECTOS EN LA SOCIEDAD, A RAÍZ DEL INCUMPLIMIENTO
INSTITUCIONAL, INDIVIDUAL Y POLÍTICO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

DIANA LUCIA CHAMALÉ BLANCO

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, septiembre 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 I:	Lic.	Luis Rodolfo Polanco Gil
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.	Sandra Marina Ciudad Real Aguilar
Vocal:	Lic.	Carlos Urbina Mejía
Secretario:	Lic.	José Luis de León Melgar

Segunda Fase:

Presidente:	Licda.	Ileana Noemí Villatoro
Vocal:	Licda.	Verónica Guerra de España
Secretario:	Lic.	Mario Mauricio Moscoso

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



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES
Ciudad Universitaria, zona 12
GUATEMALA, C.A.



Guatemala, 05 de octubre de 2012.

Licenciado
CARLOS ROLANDO SEGURA MARTÍNEZ
Ciudad de Guatemala

Licenciado CARLOS ROLANDO SEGURA MARTÍNEZ:

Atentamente me dirijo a usted para hacer de su conocimiento que recibí el dictamen del (de la) Consejero (a) - Docente de la Unidad de Asesoría de Tesis de esta Facultad, en el cual hace constar que el plan de investigación y el tema propuesto por la estudiante: DIANA LUCÍA CHAMALÉ BLANCO, CARNÉ No. 200716926, intitulado "FALENCIAS DEL DECRETO 105-2009 LEY DE TRÁNSITO-MOTOCICLETAS Y SUS EFECTOS EN LA SOCIEDAD, A RAÍZ DEL INCUMPLIMIENTO INSTITUCIONAL, INDIVIDUAL Y POLÍTICO." reúne los requisitos contenidos en el Normativo respectivo.

Me permito hacer de su conocimiento que como asesor está facultado para realizar modificaciones que tengan por objeto mejorar la investigación. 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 regula: "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".

"DID Y ENSEÑAD A TODOS"

DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA
Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis

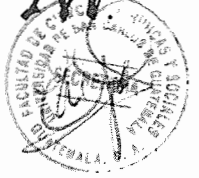


cc.Unidad de Tesis, interesado y archivo



Lic. Edwin L. Bautista M

ABOGADO Y NOTARIO
Colegiado 3903



1/2.

Guatemala, 17 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.
SU DESPACHO.

DOCTOR MEJÍA ORELLANA:

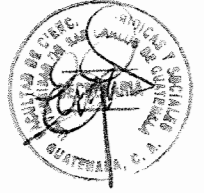
Respetuosamente me dirijo a usted, para manifestarle que acorde al nombramiento emitido por la jefatura a su cargo de fecha veinte de febrero de dos mil catorce, procedí a la asesoría y revisión del trabajo de tesis de la estudiante **DIANA LUCIA CHAMALÉ BLANCO**, el cual se denominaba: **"FALENCIAS DEL DECRETO 105-2009 LEY DE TRÁNSITO-MOTOCICLETAS Y SUS EFECTOS EN LA SOCIEDAD A RAÍZ DEL INCUMPLIMIENTO INSTITUCIONAL, INDIVIDUAL Y POLÍTICO"**, y en virtud de la facultad que se me otorga recomendé el cambio del título, dejándolo así: **"FALENCIAS DEL DECRETO 105-2009 LEY DE TRÁNSITO DE MOTOCICLETAS Y SUS EFECTOS EN LA SOCIEDAD A RAÍZ DEL INCUMPLIMIENTO INSTITUCIONAL, INDIVIDUAL Y POLÍTICO"** Al respecto manifiesto lo siguiente:

- a) El presente trabajo de tesis, contiene un estudio jurídico y doctrinario sobre uno de los desafíos a los que se enfrenta el sistema de justicia de Guatemala, en materia de garantizar la seguridad vial de las personas en la vía pública, que se encuentra regulado en el Decreto número 105-2009 que contiene la Ley de Tránsito de Motocicletas, con el propósito de disminuir el fenómeno de inseguridad cuyas modalidades han variado con la utilización de las motocicletas y sus incidencias que afectan a la seguridad pública del tránsito, por el incumplimiento institucional por parte del Estado.
- b) Considero que la estudiante aborda de manera científica, técnica y analítica una problemática importante dentro de la sociedad guatemalteca referente a la seguridad del tránsito, en el referido trabajo se establece que el presente estudio doctrinario y jurídico se sustentó en el uso de métodos y técnicas de investigación, fundamentados en el analítico-sintético e inductivo-deductivo, que comprueban la validez legítima de la premisa que intitula esta tesis.



Lic. Edwin L. Bautista M.

ABOGADO Y NOTARIO
Colegiado 3903



2/2.

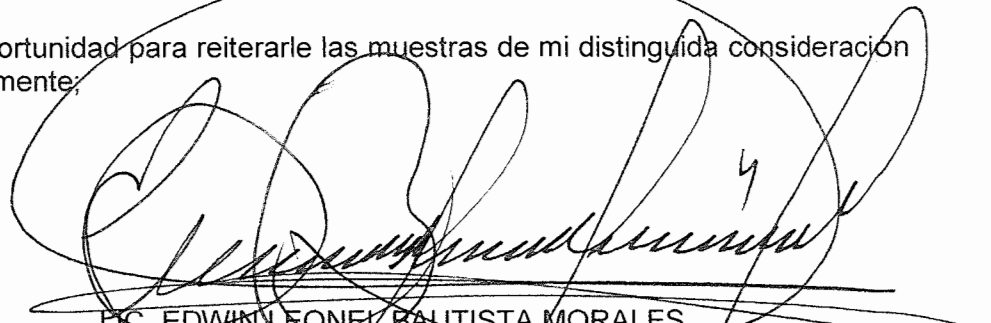
c) En cuanto a la redacción y estructura de la investigación de la misma es acorde en el desarrollo de la temática a los criterios técnicos-jurídicos y se coincide con la información recopilada de diversos autores nacionales y extranjeros, así como con la adecuada aplicación de la legislación nacional vigente, constituyendo un valioso aporte en la rama del Derecho Administrativo, que servirá de fundamento para toda aquella persona que desee analizar las falencias que puedan contener las leyes de tránsito vigentes actualmente en nuestro ordenamiento jurídico, y la obligación que le corresponde al Estado de Guatemala, de ejecutar políticas que garanticen la seguridad vehicular en beneficio de la sociedad guatemalteca.

d) En relación a las conclusiones y recomendaciones del presente trabajo, son acordes a la hipótesis planteada, y el desarrollo de la investigación ha demostrado que las mismas son contestes con los planteamientos efectuados.

e) La bibliografía utilizada se encuentra actualizada y acorde al trabajo técnico científico de tesis, evidenciando un adecuado tratamiento de las fuentes y un análisis previo a la selección del material bibliográfico.

Por todo lo anterior, estimo que la presente tesis, cumple con los requisitos ordenados en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales del Examen General Público, razón por la cual puede proseguir el trámite que en derecho corresponde.

Aprovecho la oportunidad para reiterarle las muestras de mi distinguida consideración y estima, atentamente;



LIC. EDWIN LEONEL BAUTISTA MORALES.
ASESOR, COLEGIADO N.º. 3903

Edwin Leonel Bautista Morales
ABOGADO Y NOTARIO



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 07 de julio de 2014.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante DIANA LUCÍA CHAMALÉ BLANCO, titulado FALENCIAS DEL DECRETO 105-2009 LEY DE TRÁNSITO DE MOTOCICLETAS Y SUS EFECTOS EN LA SOCIEDAD, A RAÍZ DEL INCUMPLIMIENTO INSTITUCIONAL, INDIVIDUAL Y POLÍTICO. 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.

Por medio de





DEDICATORIA

A DIOS Y LA VIRGEN MARÍA: Quienes con certeza han estado a mi lado en todo momento, siendo mis guías y dándome la fe, la fortaleza y la salud para culminar esta meta.

A MIS PADRES: Elizabeth y José Ángel, a quienes admiro y respeto; gracias por formar parte de este triunfo, ya que sin su ayuda, consejos, presencia y amor incondicional no hubiera sido lo mismo. Quiero que sepan que los amo, son mis ejemplos a seguir y me siento afortunada de tenerlos en mi vida.

A MIS HERMANOS: Alejandro y Vivian, saben que los amo y agradezco sus cuidados, amor y la confianza que depositaron en mí, pero en especial quería agradecerle a mi hermana por tenerme mucha paciencia, haberme ayudado y acompañado en toda la carrera.

A MIS ABUELOS: Porque aunque ya no estén vivos siempre estarán presentes en mis recuerdos y corazón, llevaré conmigo sus enseñanzas y el amor que me dieron.

A MI FAMILIA: Gracias a mis tíos y primos por acompañarme en los momentos buenos y malos y motivarme a alcanzar mis metas con perseverancia y dedicación.



A MIS AMIGOS:

Por todo el tiempo que compartimos juntos, su cariño, ayuda, consejos y brindarme una amistad sincera. Los quiero mucho.

A GLORIA:

Quien siempre ha estado pendiente de mi familia, gracias por sus cuidados, muestras de apoyo y cariño.

A MI CASA DE ESTUDIOS:

La Universidad de San Carlos de Guatemala, pero especialmente a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por darme la oportunidad de lograr mi formación profesional y otorgarme los conocimientos necesarios para entender la gran responsabilidad que conlleva la carrera.

ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. Antecedentes y derecho de seguridad.....	1
1.1. Antecedentes históricos de las leyes de tránsito.....	1
1.2. Derecho a la seguridad.....	5

CAPÍTULO II

2. Ventajas, normas, incremento y uso inadecuado de motocicletas.....	13
2.1. Definición y ventajas.....	13
2.2. Normas de conducción para motoristas.....	15
2.3. Incremento del tránsito de motocicletas en Guatemala.....	20
2.4. Uso inadecuado de motocicletas.....	22

CAPÍTULO III

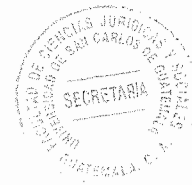
3. Seguridad vial para los peatones, automovilistas y motoristas.....	25
3.1. Definición y elementos.....	25
3.2. Principios fundamentales de la seguridad vial.....	28
3.3. Reglas básicas para la circulación vial.....	30
3.4. Situaciones de riesgo.....	32
3.5. Control de seguridad vial en Guatemala.....	33

CAPÍTULO IV

4. La educación vial.....	41
4.1. Definición, objetivos y características.....	41
4.2. La educación vial en valores.....	44
4.3. Educación vial para motoristas.....	46
4.4. Falta de programas.....	48

CAPÍTULO V

	Pág.
5. Falencias de la Ley de Tránsito de Motocicletas, causas y efectos de su incumplimiento.....	53
5.1. Falencias de la ley.....	53
5.2. Causas de su incumplimiento.....	60
5.3. Efectos de su incumplimiento.....	63
5.4. Análisis jurídico de la Ley de Tránsito de Motocicletas.....	64
5.5. Nuevas reformas.....	71
CONCLUSIONES	79
RECOMENDACIONES	81
BIBLIOGRAFÍA	83



INTRODUCCIÓN

Uno de los mayores desafíos a los que se enfrenta el sistema de justicia de Guatemala es garantizar la seguridad vial de las personas en la vía pública; por eso se creó la Ley de Tránsito de Motocicletas, con el propósito de disminuir el fenómeno de inseguridad cuyas modalidades han variado con la utilización de las motocicletas.

La hipótesis se comprobó al establecer que la Ley de Tránsito de Motocicletas no ha sido efectiva en la seguridad vial, a consecuencia del desconocimiento de la misma, de inconformidad con la falta de recursos humanos y financieros de las autoridades encargadas de velar por su cumplimiento.

El propósito del trabajo de la investigación se logró, puesto que se analizaron todos los temas relacionados a la seguridad vial y al tránsito de motocicletas; de igual forma se comprobó que la Ley de Tránsito de Motocicletas no ha cumplido sus objetivos pues no ha disminuido la inseguridad que a diario viven los guatemaltecos.

La investigación se dividió en cinco capítulos: el primer capítulo, se refiere a los antecedentes históricos de las leyes de tránsito y el derecho a la seguridad; el segundo capítulo, indica las ventajas, las normas jurídicas, el incremento y el uso indebido de la motocicleta; el tercer capítulo, determina la seguridad vial, estableciendo sus elementos, principios, reglas y situaciones de riesgo y control de la misma; el cuarto capítulo, contempla la educación vial en el municipio de Guatemala, sus objetivos, la educación en valores, la aplicada a los motoristas y la falta de programas; y por último, el quinto capítulo, concluye con las falencias de la Ley de Tránsito de Motocicletas, sus causas, efectos y se proponen nuevas reformas.



En el proceso de investigación utilicé el método analítico para estudiar la legislación de tránsito y sus efectos en la sociedad guatemalteca, deductivo para establecer la falta de aplicación de la Ley de Tránsito de Motocicletas; inductivo para determinar los motivos de inaplicabilidad de la legislación de tránsito y la falta de educación vial y el sintético para redactar y elegir los temas más importantes que conforman este informe. Las técnicas bibliográficas fueron utilizadas para recopilar la información relacionada con el tema de estudio.

Para concluir, al final del trabajo se incluyen las conclusiones y recomendaciones del mismo, con la expectativa de que sirva para el conocimiento de la cultura vial y surja un análisis teórico y jurídico del mismo.



CAPÍTULO I

1. Antecedentes y derecho de seguridad

1.1. Antecedentes históricos de las leyes de tránsito

“Fue hace más de 100 años cuando circuló por las tranquilas y polvorientas calles de la Ciudad de Guatemala el primer automóvil que vino al país. Al verlo muchas personas llegaron a creer que este aparato, que años después revolucionó la vida de los guatemaltecos, era un engendro del diablo.

A finales de diciembre de 1905 corrían rumores que había venido a Guatemala un extraño aparato llamado coche o carro, el cual sería mostrado a quienes desearan en la 18 calle frente al antiguo templo del Calvario. El automóvil era un Holsman con un motor horizontal de dos cilindros, diez caballos de fuerza y una velocidad de tracción de correa trenzada.

Dos años después las autoridades del gobierno se vieron en la necesidad de organizar una comisión, presidida por Juan Irigoyen, para que se evaluara a todos aquellos que poseían un automóvil y que quisieran manejarlo por la ciudad, pues se temía que se propiciaran accidentes de tránsito y problemas entre los vecinos.



El 12 de agosto de 1909, debido al incremento de vehículos en las calles y para evitar que las bocinas de los autos asustaran a los caballos, las autoridades de gobierno redactaron el primer Reglamento de Tránsito de Guatemala. En uno de sus artículos expresa, literalmente, que para poder circular un carro deberá obtener una licencia de la Jefatura Política.

Entre los requisitos estaban: La aprobación de que reúne las condiciones de prudencia y discreción, seguridad u orden para manejar, refrenar y detener el vehículo o variarle dirección. La velocidad que se impondrá a los automóviles no debe exceder en ningún caso de 40 kilómetros por hora en las calzadas, ni de 10 kilómetros en calles y lugares de mayor tráfico.”¹

“El 4 de junio de 1927, fue emitido el Reglamento de Tránsito de la Policía Nacional, el cual en forma más detallada que en el anterior regulaba lo relativo al tránsito de vehículos.

Posteriormente, se emite la primera Ley de Tránsito, contenida en el Decreto 66-72 del Congreso de la República de Guatemala de fecha 11 de enero de 1972, la cual regulaba tanto el tránsito de vehículos como de peatones, debido al crecimiento de la población y al desarrollo vial del país.

¹ Ibañez, Jeovany. El primer automóvil en las calles de Guatemala. <http://mundoyomotor.com/mm105/10672315640.htm> (Guatemala, 15 de mayo de 2013).

No obstante, el Decreto 66-72 del Congreso de la República de Guatemala fue derogado, y es durante el gobierno del presidente Álvaro Enrique Arzú Irigoyen que se emite la nueva Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República la cual entró en vigencia el 23 de diciembre de 1996, compuesta de 11 títulos y 50 Artículos.

Dicha ley fue creada para prever y proyectar un tránsito seguro y ordenado para el futuro, ya que existe un uso excesivo y descontrolado de la vía pública tanto de los peatones como de los conductores, según lo establece el tercer considerando.”²

La misma contiene ciertas innovaciones en relación con la ley anterior, como lo regula el Artículo 7: “Traslado y contratación de funciones. El Ministerio de Gobernación podrá trasladar o contratar funciones que competen al Departamento de Tránsito con entidades públicas o privadas, mediante la suscripción de un convenio, pero el Ministerio se reservará el derecho de dar por terminada esta relación en cualquier tiempo, sin responsabilidad alguna de su parte, por incumplimiento o incapacidad de la otra parte o por motivos de seguridad nacional.

Las funciones que se trasladen o contraten conforme la ley, están sujetas al cumplimiento de las disposiciones legales, de tránsito y al control del Ministerio de Gobernación y/o municipalidad correspondiente, según el caso.”

² Gómez Sandoval, María Teresa. *El transporte urbano en Guatemala*. Pág. 65.



Otras innovaciones son las siguientes: la administración de la competencia de tránsito por las municipalidades de la república; el registro unificado de vehículos; el seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes y la educación vial, entre otros.

“De igual forma en 1997 el Reglamento de Tránsito de la Policía Nacional es derogado por el Acuerdo Gubernativo número 499-97 que contiene el Reglamento de Tránsito emitido el 2 de julio de 1997, el cual hizo conciencia sobre la necesidad de ordenar y regular el tránsito.”³

Una de las funciones del presidente de la república es modificar los reglamentos para el estricto cumplimiento de las leyes, con el objeto de que se cumplan sus normas y se alcancen los fines de las mismas; por esa razón el 22 de mayo de 1998 el presidente Álvaro Enrique Arzú Irigoyen emitió el Acuerdo Gubernativo número 273-98 Reglamento de Tránsito, el cual cuenta con 197 artículos.

El contenido del citado reglamento se refiere al objeto y definiciones del mismo; la clasificación de los vehículos, los documentos del vehículo y otras especificaciones, la obtención de licencias, las normas de comportamiento en la circulación, la señalización, infracciones y sanciones, etc.

³ Barrios, Luis Emilio. **Leyes, Decretos: Prontuarios de leyes de tránsito.** Pág. 5.

El 7 de abril de 2009 durante el gobierno del presidente Álvaro Colom Caballeros, se emitió la Ley de Tránsito de Motocicletas, la cual regula las siguientes disposiciones: el número máximo de personas que se deben transportar en una motocicleta; el equipo de protección que deben utilizar los conductores de motocicletas, motobicicletas y sus acompañantes; y sus respectivas multas al violar dichas disposiciones.

El objeto de esta ley es tratar de dar una solución inmediata ante la falta de estrategias de seguridad, para así poder reducir el flagelo de inseguridad ocasionado por la comisión de delitos empleando como medio para cometerlos las motocicletas y motobicicletas.

1.2. Derecho a la seguridad

Antes de realizar un análisis sobre el derecho de seguridad, es necesario determinar la definición de derechos humanos que es la siguiente: “Un conjunto de garantías y derechos inalienables que tiene el hombre, basados en la dignidad humana, que le son indispensables para su subsistencia como tal y para su desarrollo dentro de la sociedad”.

4

“Los derechos humanos se encuentran divididos en tres generaciones las cuales son las siguientes: la primera generación comprende los derechos civiles y políticos; la segunda generación comprende los derechos económicos, sociales y culturales; y la tercera

⁴ López Contreras, Rony Eulalio. *Derechos humanos*. Pág. 4.



generación comprende principalmente el derecho a la paz, el derecho al desarrollo y el derecho al medio ambiente”.⁵

“Son derechos fundamentales aquellos que se reconocen como inmanentes a la persona dentro de la sociedad democrática por lo que no pueden ser suprimidos ni modificados, sin que la sociedad pierda su naturaleza y el hombre pierda las cualidades que le son propias dentro de esa sociedad; así mismo los derechos humanos son fundamentales, porque cualquier norma jurídica, cualquier decisión jurisdiccional o administrativa, o en general el comportamiento de cualquier persona sea o no autoridad o servidor público, encuentre en ellos sus límites.”⁶

En base a lo anterior se puede decir que la Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 3 establece: “El Estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de la persona.”

Esto significa que el Estado de Guatemala debe garantizar a todas las personas, sin discriminación alguna la vida, la integridad y la seguridad, lográndolo a través de las instituciones que ha creado para tal efecto.

El Diccionario Usual de la Real Academia Española, define el término de seguridad y lo relaciona con la seguridad de la persona, así: “Término proveniente del latín *securitas*.

⁵ García Máñez, Eduardo. **Introducción al estudio del derecho**. Pág. 47.

⁶ García Laguardia, Jorge Mario. **Defensa de la Constitución**. Pág. 83.

Cualidad de seguridad.// de seguridad. Loc. Adj. Que se aplica a un ramo de la administración pública cuyo fin es el de velar por la seguridad de los ciudadanos. Dirección general, agente de seguridad. Calidad de seguro, que se define como libre o ausente de todo peligro, daño o riesgo.”⁷

“La seguridad ciudadana es el conjunto de medidas y previsiones que adopta el Estado a través de sus instituciones dentro del marco de la ley y los derechos humanos para que la comunidad pueda desarrollar sus actividades libres de riesgos y amenazas”.⁸

Lamentablemente, la pobreza, la falta de oportunidades, el desempleo, la desnutrición, el deterioro ambiental, la represión política, la violencia, la criminalidad y la drogadicción pueden constituir amenazas a la seguridad.

Por lo tanto, la seguridad ciudadana demanda la creación de condiciones económicas, políticas y sociales adecuadas para el desarrollo de un país; contribuyendo de esta forma a evitar la ruptura de la cohesión social.

De igual forma, la pobreza, especialmente la pobreza relativa, se transforma en un problema de seguridad no porque ser pobre convierta a las personas en delincuentes, sino porque a consecuencia de la misma se produce la fragmentación social y un obstáculo para el desarrollo integral de la persona.

⁷ Real Academia Española. **Diccionario usual**. Pág. 211.

⁸ Manso Pardo, Violeta y Manuel Castaño Pardo. **Educación para la seguridad vial**. Pág. 48.

De esa cuenta, dentro de los elementos del derecho a la seguridad se menciona al Estado, el cual se define como una sociedad humana establecida en un territorio, estructurada y regida por un orden jurídico, creada, definida y sancionada por un poder soberano con la finalidad de obtener el bien común.

El siguiente elemento es el ciudadano, quien es el titular del derecho establecido por el ordenamiento jurídico constitucional en el Artículo 3. Y el último elemento es la legislación, tal como la Constitución Política de la República de Guatemala, el Código Penal y los convenios y tratados internacionales firmados y ratificados por Guatemala.

“El derecho de seguridad está contemplado en los siguientes instrumentos internacionales: La Declaración Americana de los Deberes y Derechos del Hombre, Declaración Universal de Derechos Humanos, Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, Convención Americana de Derechos Humanos, Convención sobre los Derechos del Niño, Declaración sobre el Progreso y Desarrollo Social, y los Convenios, Declaraciones o Reglas sobre los Derechos Humanos en la Administración de la Justicia”.⁹

El concepto tradicional de la seguridad es el que se asocia con la represión del delito y el mantenimiento del orden jurídico. La inseguridad lesiona la vida y la dignidad humana de la persona, sin seguridad no hay ejercicio igualitario de los derechos humanos.

⁹ Bidart Campos, German. **Teoría general de los derechos humanos**. Pág. 22.



“La seguridad engloba, por lo tanto dos conceptos: de una parte, el objetivo, que estaría representado por el incremento del delito y, por otro, el subjetivo, que vendría determinado por la sensación de incertidumbre, de riesgo o de miedo que tiene la población por el desarrollo de la delincuencia ordinaria y los actos incívicos, diversos y no agrupables bajo una sola categoría pero que, no obstante, no entran dentro de la categoría de delitos.”¹⁰

“En Guatemala el autoritarismo ha traído como consecuencia no sólo la exclusión, la represión, la opresión y el exterminio, sino que también se ha interiorizado en las conciencias, al extremo que la violencia se introyecta como una manera de vivir.”¹¹

El tema de la seguridad pública es una de las principales preocupaciones de los guatemaltecos. La violencia social, la delincuencia y su impacto actual en Guatemala responden fundamentalmente a la falta de previsión histórica de un abordaje serio y responsable.

La comisión de hechos de violencia no solamente se constituye como un flagelo nacional sino que también sus modalidades han ido cambiando; teniendo ésta una manifestación más lacerante contra la dignidad humana.

¹⁰ Bustamante Salvador, Carlos. **Seguridad ciudadana, derechos humanos y policía.** <http://carlosbustamantesalvador.blogspot.com/2008/11/seguridad-ciudadana-derechos-humanos-y.html> (Guatemala, 24 de mayo de 2013).

¹¹ Mérida Chilel, Isabel Concepción. **Aporte a los establecimientos educativos en la construcción de la cultura de la paz en Guatemala.** Pág. 3.

La inseguridad en Guatemala, tiene múltiples causas como las siguientes: el sistema de justicia no funciona, el sistema penitenciario no cumple su función rehabilitadora, el desarrollo de una cultura de violencia en los diferentes estratos de la sociedad, el incremento de negocios lucrativos dedicados a la venta no restrictiva de armas y municiones, la impunidad prevaleciente y, el funcionamiento de mafias que controlan el crimen organizado, entre otras.

El Estado y sus órganos de control, represión y prevención de la violencia y la actividad delictual, han sido rebasados en su accionar por los delincuentes. La falta de una política de seguridad ciudadana, la inexistencia de planes estratégicos, la infiltración del crimen organizado en las diferentes esferas del sistema de justicia, así como la falta de voluntad política de las autoridades, se constituyen en agravantes de la situación.

Es por eso que el derecho a la seguridad ciudadana es prácticamente inexistente en Guatemala; ya que el Estado no ha sabido orientar su accionar en combatir eficazmente la inseguridad tanto en los factores de origen y factores institucionales como en sus manifestaciones concretas.

Los factores de origen a que se refiere el párrafo anterior son los factores económicos, sociales y culturales tales como: el desempleo, la pobreza, el subdesarrollo, desigualdad social, discriminación y la cultura de violencia.



“Los factores institucionales están relacionados con los altos índices de impunidad, la ineficiencia de las instituciones encargadas del combate al crimen organizado y a la corrupción (Corte Suprema de Justicia, Ministerio Público, Policía Nacional Civil y Sistema Penitenciario), lo que origina la pérdida de confianza de la población hacia dichas instituciones”.¹²

Guatemala se ha caracterizado por una serie de acontecimientos de crisis e inestabilidad política que han afectado no sólo la institucionalidad encargada de mantener el control político, sino también la de ejercer el control social. Esto ha venido a alterar la relación entre gobernantes y gobernados, hasta el punto de que los regímenes políticos han sido incapaces de superar sus debilidades históricas.¹³

La importancia de este capítulo radica en el derecho a la seguridad que tienen todas las personas; en este caso, las personas que transitan en las vías públicas de Guatemala; a quienes no se les ha brindado la seguridad que requieren y necesitan al ir manejando vehículos y esto debido a que las fuerzas de seguridad y de tránsito han sido incapaces de controlar el parque vehicular y la delincuencia misma.

¹² Centro Internacional para Investigaciones en Derechos Humanos. **Informe de violencia en Guatemala**. Pág. 4.

¹³ Moreira, Carlos. **La lucha contra la impunidad en Guatemala: el caso de la CICIG**.

http://carlosmoreirauruguay.blogspot.com/2009_07_01_archive.html (Guatemala, 20 de agosto de 2013).





CAPÍTULO II

2. Ventajas, normas, incremento y uso inadecuado de motocicletas

2.1. Definición y ventajas

La definición legal de la motocicleta, la establece el Artículo 7 numeral 67 del Reglamento de Tránsito; que la regula como un vehículo de dos o tres ruedas operada por manubrio. En Guatemala la motocicleta se ha convertido en un buen medio de transporte para las personas de bajos y medianos recursos; debido a la crisis financiera internacional y al costo de la gasolina.

Algunas de las ventajas con las que cuenta dicho medio de transporte son las siguientes:

- a) Facilidad de desplazamiento y de parqueo;
- b) Medio de transporte accesible y popular;
- c) Produce una menor contaminación del medio ambiente;
- d) Si es utilizado para el trabajo, permite trabajar mucho más rápido;
- e) Mayor fluidez del tráfico en la ciudad;
- f) Utiliza menos combustible que un automóvil; y



g) Necesitan menos reparaciones y mantenimiento que otros vehículos; y

h) Ocupa menos espacio;

En Guatemala, la Ley de Tránsito estipula en el primer párrafo del Artículo 1 lo siguiente:

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

En el Artículo 4 de la citada ley se establece: “Compete al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, de conformidad con esta ley, salvo lo dispuesto en los artículos 8 y 9.”

No obstante, se considera que en la actualidad el número de agentes de tránsito son insuficientes para controlar, sancionar y educar a la población sobre la educación vial en Guatemala.

Por lo que de nada sirve elaborar normas de tránsito si las mismas autoridades de tránsito no verifican y sancionan la transgresión de las mismas, aduciendo la falta de



recursos y personal, lo que produce que los infractores continúen violando la Ley de Tránsito y su Reglamento aun en presencia de dichas autoridades.

2.2. Normas de conducción para motoristas

“Los conductores de motocicletas deben observar todas las normas de tránsito, cuya aplicación es uno de los principales elementos de su seguridad y de los demás usuarios de la vía pública. Deben respetar, al igual que los otros conductores, las señales de tránsito y las reglas de prioridad.

a) Casco protector

Las estadísticas de accidentes de tránsito de motociclistas muestran que las heridas en la cabeza son la causa más común de muertes, por consiguiente, todo conductor y acompañante de motocicleta debe estar provisto de su respectivo casco de seguridad.

b) Pasajeros o carga

Los motociclistas no llevarán personas ni carga mayor a la capacidad de la motocicleta. En caso de contar con un asiento para pasajero debe estar equipado con agarraderas permanentes y contar con los pedales respectivos para asentar los pies.



c) Luces

En la parte delantera llevarán un farol de luz blanca que tenga un alcance de 100 metros, y en la parte posterior se deberá llevar una luz roja imprescindible.

d) Grupos

Está completamente prohibido transitar en grupos, debiendo hacerlo en columna de uno, excepto en los carriles destinados a su uso exclusivo.

e) Circulación

Las motocicletas no podrán circular por las aceras o pasos peatonales.

f) Para adelantar

Está prohibido a los motociclistas circular en medio de los vehículos tratando de adelantarlos, todas las motocicletas deben circular detrás de los vehículos, dentro del carril respectivo y adelantar observando las normas respectivas.



g) Distancia

Está completamente prohibido a los motociclistas circular muy cerca del vehículo que va delante, debiendo guardar las distancias de seguridad recomendable.

h) Acrobacias

Está completamente prohibido a todos los motociclistas realizar actos de acrobacia en las vías públicas o agarrarse de otro vehículo para ser remolcado.

Es obligación del motociclista observar el combustible, el aceite del motor, los neumáticos y sistemas de frenado, el largo de la cadena, luces y bocina en buenas condiciones, espejos retrovisores adecuados, piezas de sujeción de manubrio, estribos y soporte lateral en perfectas condiciones.”¹⁴

No obstante lo anterior, la falta de conciencia y asunción de responsabilidades por parte de los motoristas en cuanto a cumplir todas las medidas preventivas y normas de tránsito son la principal fuente de los accidentes de tránsito. Por lo tanto, es importante atender

¹⁴ http://www.dpv.misiones.gov.ar/seguridadvial/index.php?option=com_content&view=article&id=85:normas-de-conduccion-para-motocicletas&catid=16:reglas&Itemid=19 **Normas de conducción para motocicletas.** (Guatemala, 1 de junio de 2014).



la voz popular y el sentido común en aquellos puntos que no están incluidos en la ley; de tal manera que cada persona sea responsable de sus acciones.

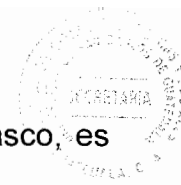
Se considera necesario mencionar cuándo surge el casco protector; puesto que el mismo es mencionado en una de las normas de conducción y es de vital importancia al momento de conducir una motocicleta con el objeto de resguardar la vida del motociclista y sus pasajeros.

“El casco comenzó a utilizarse a partir de 1947 cuando las compañías hacían cascos de piel similares a monturas de bicicleta y caballos porque se consideraba peligroso no tener ninguna protección en la cabeza.

A partir de esta fecha, se utilizaron nuevos y mejores materiales en la manufactura de los cascos. Los primeros fueron hechos de piel, posteriormente se realizaron con capas de madera y fieltro reforzado, y en 1955 se hicieron los primeros en fibra de vidrio.”¹⁵

Diariamente millones de personas usan las motocicletas como un medio de transporte o de recreación. La mayoría de motoristas mueren o se lesionan como resultado de un accidente, es por eso que el uso del casco es obligatorio y reduce el número de heridas en la cabeza.

¹⁵ Ibid.



El índice de mortalidad en accidentes de motociclistas, siempre que no use casco, es tres veces mayor que el de los automovilistas. Muchos conductores de motocicletas justifican la no utilización del casco porque se disminuye su visión.

Sobre el particular, es importante tener conocimiento que los estudios realizados han demostrado que ningún accidentado con casco lo ha sido por falta de visión; por lo que desde mi punto de vista es una justificación inaceptable.

Otro de los argumentos más comunes de quienes se niegan a utilizar el casco es porque el mismo es muy pesado. En ese aspecto, creo que la tecnología moderna pone al servicio de la industria una amplia gama de muy livianos y a la vez resistentes materiales para que no provoquen ninguna dificultad al momento de utilizarlo.

No obstante, al respecto se cita la siguiente teoría: "Al mismo tiempo, mientras el centro de gravedad de una cabeza que tenga casco es básicamente igual al del casco mismo, el usuario no tendrá problema alguno ya que en caso de colisión, el cuerpo del motociclista se moverá juntamente con la cabeza y el cuello, de manera tal que el peso adicional del casco no ocasionará complicación".¹⁶

De tal manera que la problemática vial se visualiza en el hecho de que constantemente se registran accidentes de tránsito en la Ciudad de Guatemala; esto se debe a que el

¹⁶ <https://sites.google.com/site/seguridadvialcom/home/motociclistas> Seguridad vial. (Guatemala, 15 de octubre de 2013).



Estado no ha desarrollado acciones precisas e inmediatas destinadas a resolver dicho problema, debido a la falta de políticas sobre educación vial.

Lo anterior, es el reflejo de la falta de organización y coordinación institucional, especialmente en aquellas a las que les compete velar por la seguridad vial; razón por la cual existe desorientación y desconocimiento en la población en cuanto a la movilización y conducción, generando accidentes de tránsito.

2.3. Incremento del tránsito de motocicletas en Guatemala

El incremento de las motocicletas en Guatemala ha superado al de los automóviles por ser un medio de transporte más económico y rápido; las personas se ven en la necesidad de adquirir un transporte individual debido al ineficiente sistema de transporte público.

“Según la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT) el parque vehicular está compuesto por tres tipos de vehículos los cuales son los automóviles, las motocicletas y los picops. El resto está compuesto por autobuses, buses, camiones, cabezales, transporte de carga, furgones, plataformas, camionetas, paneles, jeep, grúas y tractores, entre otros.



Según el director de la Policía Municipal de Tránsito (PMT) de Villa Nueva, Ennio Rivera, atribuyó ese crecimiento a que las motocicletas son el medio de transporte más rápido al momento de existir congestión vehicular, es de un costo más bajo, con facilidades de pago y acceso al financiamiento.”¹⁷

Sin embargo, siempre hay aspectos negativos al utilizar este tipo de vehículo, por lo cual menciono los siguientes:

- a) Incremento del tránsito vehicular.
- b) La contaminación ambiental.
- c) El riesgo de sufrir accidentes de tránsito, el cual es un problema de salud pública con serias implicaciones en varios sectores del país, desde la afectación familiar y social, hasta la afectación económica y del desarrollo productivo del país.
- d) Su tamaño, a veces dificulta su visibilidad por otro tipo de vehículos.
- e) Medio para cometer delitos en contra la vida y propiedad de las personas.

De esta manera las motocicletas, que si bien en su concepción inicial están concebidas para facilitar la movilidad y mejorar la calidad de vida de las personas; suelen ser objeto de diversos usos y abusos.

¹⁷ Bolaños, Rosa María. Parque vehicular llega a dos millones en el 2010. http://www.prensalibre.com/economia/Parquevehicularllega-millones_0_398960109.html (Guatemala, 12 de noviembre de 2013).



2.4. Uso inadecuado de motocicletas

Durante los últimos años el fenómeno de inseguridad en el país ha tenido un constante incremento, a consecuencia de la desigualdad social, la pobreza, la impunidad, el crimen organizado y secuelas del conflicto armado interno; que dan origen y mantienen la violencia en altos niveles.

En Guatemala, al igual que en otros países se ha adoptado una nueva modalidad para la comisión de delitos a través del uso de motocicletas; según las autoridades y la misma población, viajan en pareja y aprovechan la ventaja que les proporciona su vehículo para desplazarse y huir.

La utilización de la motocicleta es un verdadero problema de salud pública por la gran morbilidad, mortalidad y carga económica que ocasiona; pues a pesar de ser uno de los medios de transporte más populares, también es uno de los que más crecimiento y mayor dificultad para su control ha tenido.

“Según la Policía Nacional Civil las zonas más afectadas por esta nueva modalidad son: zona uno, dos, tres, cinco, seis y siete, en las colonias La Verbena, Landívar, Quinta Samayoa, Kaminal Juyú I, Tikal I, Anillo Periférico, El Rodeo, Calzada San Juan, 15 avenida y 13 calle de la Calzada Roosevelt; zona 10, zona 11 en las colonias El



Progreso, La Avenida Mariscal, la colonia Mariscal y Roosevelt; zona 12, 13 y 18 en las colonias Paraíso II, Atlántida, Maya, Fátima, Lavarreda.”¹⁸

Según el Centro Internacional para Investigaciones en Derechos Humanos en el Informe de la Violencia en Guatemala: “El Estado de Guatemala carece de una visión adecuada en la interpretación del fenómeno de violencia, produciendo que no se garantice la seguridad pública, la cual ha sido definida como el conjunto de políticas y acciones coherentes y articuladas, que tienden a garantizar la paz pública por medio de la prevención y represión de los delitos y las faltas contra el orden público, mediante el sistema de control penal y el de la policía administrativa”.¹⁹

Es por eso, que la seguridad demanda la creación de condiciones económicas, políticas y sociales adecuadas para el desarrollo del país. Las ineficiencias del sistema policial para combatir la delincuencia han evidenciado una serie de problemas; tales como, la falta de profesionalización y equipamiento del personal, bajas remuneraciones, multiplicidad de funciones y corrupción; entre otros.

Con respecto a la Policía Nacional Civil, la sociedad ha perdido todo tipo de credibilidad en los agentes de la misma; al verlos involucrados como autores o cómplices en diversos delitos, así como abusando de la autoridad que ejercen.

¹⁸ Castañón, Mariela. **Las diez zonas más peligrosas de Guatemala.** <http://lahora.com.gt/index.php/nacional/guatemala/reportajes-y-entrevistas/148368-las-diez-zonas-mas-peligrosas-de-guatemala> (Guatemala, 15 de noviembre de 2013).

¹⁹ Centro Internacional para Investigaciones en Derechos Humanos. **Ob. Cit.** Pág. 13



Es lamentable dicha situación, considerando que la Policía Nacional Civil es la institución encargada de velar por la seguridad; realizando un trabajo efectivo y garantizando el derecho a la vida, la libertad de las personas y no lesionando o poniendo en peligro los mismos.

En mi opinión, es necesario tener conocimiento y conciencia de las normas de conducción para motoristas porque las mismas persiguen disminuir los accidentes de tránsito; y al incumplirlas se promueve el desacato a las demás normas de tránsito. En este capítulo se menciona el uso inadecuado de motocicletas, siendo lamentable que las mismas no cumplan con el único fin para el cual fueron creadas sino que también sean utilizadas para cometer delitos; provocando desconfianza, temor y miedo hacia los motociclistas por parte de los demás usuarios de las vías públicas; aunque no todos los conductores las utilicen para ese fin.



CAPÍTULO III

3. Seguridad vial para los peatones, automovilistas y motoristas

3.1. Definición y elementos

“La seguridad vial no es accidental. Requiere una voluntad política firme y concertada y el esfuerzo sostenido de diversos sectores”. Lee Jong Wook, director de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Según el autor Manuel Ossorio, la seguridad es: “La exención de peligro o daño. Solidez. Certeza plena. Firme convicción. Confianza. Fianza. Garantía. Ofrecimiento de cumplir o hacer para determinado plazo. Sistema de prevención racional y adecuada. Seguridad es sinónimo de confianza y garantía. Y vía: es un camino o carretera por donde se desplazan las personas.”²⁰

La seguridad vial, es definida como el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta, bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito.

²⁰ Ossorio, Manuel. *Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales*. Pág. 695.



“En el derecho romano, los juristas romanos le dieron el nombre de vía a la servidumbre, que se definía como la servidumbre predial y rústica que daba derecho a pasar a través de finca ajena, a pie, o con ganado, en la forma más amplia del paso.”²¹

En principio, hablar de seguridad vial, es referirse a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito como conductores, peatones, pasajeros, motoristas y ciclistas; pero, no pueden obviarse los sistemas viales, los cuales son fundamentales dentro de la movilización humana y desarrollo económico.

De igual forma, la participación de la industria automotriz tiene parte de responsabilidad en la seguridad vial; ya que deben tomar muy en cuenta los aspectos de diseño y seguridad adecuados para los vehículos; de modo que puedan reducirse las consecuencias desfavorables en casos de accidentes.

La seguridad vial es responsabilidad tanto de los conductores como de los pasajeros y los peatones. Sin embargo, gran parte de esta responsabilidad también recae en el gobierno, el cual debe velar por el adecuado mantenimiento de las vías.

Los principales elementos de la seguridad vial son los siguientes:

²¹ Petit, Eugene. **Derecho romano**. Pág. 12.

a) Seguridad activa o primaria

Es la asistencia al conductor para evitar posibles accidentes.

b) Seguridad pasiva o secundaria

Busca eliminar o disminuir en lo posible los efectos del riesgo, los que tienen que asegurar la vida e integridad de las personas en caso de que falle la seguridad activa, por ejemplo: los cinturones de seguridad, chasis y carrocería, etc.

c) Seguridad terciaria

Intenta minimizar las consecuencias negativas de un accidente después de que éste haya ocurrido, por ejemplo: hebillas de cinturón de seguridad de fácil apertura, cierre automático de la inyección de combustible para impedir incendios, etc.

La seguridad vial ha tomado auge en las últimas décadas, en los países desarrollados ha sido considerada de mayor relevancia y sujeta a mayor investigación; por lo que es necesario tomar en consideración las siguientes implicaciones:

a) La política de seguridad vial debe basarse en datos fiables.

- b) La seguridad vial es un tema de salud pública que afecta a toda la población.
- c) Para lograr un sistema vial seguro, es necesario desarrollar y promover la planificación de las carreteras y el diseño de vehículos seguros.
- d) La transferencia de tecnología de los países desarrollados a los subdesarrollados debe adaptarse a las necesidades de cada país.

3.2. Principios fundamentales de la seguridad vial

a) Principio de la responsabilidad

Todos los usuarios de la vía pública deben asumir la responsabilidad de cumplir las normas de tránsito, evitando ser un peligro u obstáculo para los demás usuarios, adoptando un comportamiento adecuado en cada momento y asumiendo las consecuencias de sus actos.

b) Principio de confianza en la normalidad del tránsito

Todos los usuarios de la vía pública que se comporten siguiendo el principio de responsabilidad y las normas de tránsito; tienen el derecho de esperar que los demás usuarios también las cumplan y por lo tanto hagan uso adecuado de las mismas.

c) Principio de la seguridad o de defensa

Este principio obliga a prever un comportamiento contrario a las normas de tránsito para evitar daños al circular por las vías públicas defensivamente; es decir, contando con la eventual imprudencia de los demás partícipes del tránsito.

d) Principio de conducción dirigida

Este principio manifiesta que los conductores deben ser dueños del movimiento de su vehículo, en todo momento obliga a concentrar toda la atención y conciencia a la actividad de conducir, sin distracciones que hagan perder el dominio sobre el vehículo y por lo tanto provocar daños a los demás usuarios.

e) Principio de señalización

La norma general de circulación indica que se debe circular por la derecha. Este principio dice que si existe un obstáculo que impida el paso o altere o limite esta regla, debe estar convenientemente señalizado.



3.3. Reglas básicas para la circulación vial

A) Para los automovilistas

- a) Revisar el vehículo antes de usarlo, observar presión de llantas, niveles y gasolina.
- b) Usar cinturón de seguridad.
- c) No utilizar el vehículo si se toma bebidas alcohólicas o drogas estupefacientes; utilizar taxi o al conductor designado.
- d) Mantener la distancia con relación al vehículo de adelante, aplicar la regla de tres segundos.
- e) Ser previsible, avisar o señalar antes lo que va a hacer con tiempo.
- f) Evitar conducir con niños en los brazos, con mascotas o contestando los celulares.
- g) Si se está emocionalmente alterado, evitar manejar o controlarse siendo prudente.

B) Para los peatones

- a) Personas ancianas, discapacitados y niños, deben andar en las vías públicas acompañadas de una persona adulta y si andan solos, proporcionarles ayuda.
- b) Los menores de edad deben cruzar la calle agarrados de la mano de su acompañante.



- c) Nunca cruzar en una curva ni cerca de ella.
- d) Al cruzar la calle, se camina con precaución, estableciendo un contacto con el conductor, cerciorándose que lo haya visto.
- e) Transitar por las banquetas y detenerse antes de cruzar la calle, observando de izquierda a derecha.
- f) Evitar que los niños jueguen en la calle, de preferencia que utilicen los parques o las canchas deportivas.
- g) Al bajar del autobús y se tenga que cruzar la calle, hágalo rodeándolo hacia la parte de atrás del autobús, ya que por la parte de enfrente puede ser atropellado.

C) Para los motociclistas

- a) Revisar la motocicleta antes de usarla, chequear presión de neumáticos, gasolina, espejos, bocina y luces.
- b) Proteger la cabeza con un casco, debidamente amarrado y el acompañante también debe llevar casco.
- c) Utilizar chaleco reflectivo y luces encendidas.
- d) La motocicleta es un medio de transporte personal, requiere licencia y placas de circulación.



e) Antes de rebasar cerciorarse que lo hayan visto, tocar la bocina o hacer cambio de luces, nunca rebasar por la derecha intempestivamente.

Las reglas anteriormente mencionadas, pretenden fomentar en la sociedad una cultura de autocuidado; pues dichas recomendaciones de sentido común y de fácil obediencia, permiten generar conciencia sobre el riesgo de transitar en las calles.

3.4. Situaciones de riesgo

Dentro de las causas principales de inseguridad vial en el mundo, se ha determinado que los accidentes de tránsito se deben al factor humano, factor vehicular y factor ambiental; a lo cual se le denomina trilogía de la seguridad vial. Por ello es importante identificar algunas situaciones de riesgo entre los usuarios, denominados conductores y peatones:

A) Comportamiento de conductores

- a) Sobrepasar la velocidad máxima establecida;
- b) Pasarse cuando el semáforo está en amarillo o rojo;
- c) No respetar los pasos peatonales;
- d) Rebasar en curvas o pendientes de visibilidad reducida;

- e) Conducir bajo efectos de alcohol, estupefacientes o drogas;
- f) Estacionarse en curvas y cruces peatonales; y
- g) Conducción distraída o hablar por celular.

B) Comportamiento de peatones

- a) No utilizar el paso de peatones y pasarelas;
- b) No respetar el semáforo;
- c) No esperar en la acera el cambio de luz del semáforo;
- d) No mirar a ambos lados antes de cruzar la vía;
- e) Cruzar por delante o por detrás del autobús, cuando acaba de bajarse; y
- f) Confiarse de la prioridad de paso que poseen.

3.5. Control de seguridad vial en Guatemala

El control de seguridad vial es un proceso por medio del cual la administración de tránsito se encarga de supervisar y verificar que los usuarios de las vías públicas respeten y cumplan las normas jurídicas de tránsito.



“La sociedad guatemalteca tiene el derecho a gozar de modo seguro la libertad de movilidad vial y el progreso que ofrecen las carreteras. El gobierno, sus instituciones y la población en general deben asumir un papel de participación directa e indirecta en programas y actividades enfocadas a la protección y seguridad vial en el país, por razones humanitarias, de salud pública y económica”.²²

El Artículo 5 de la Ley de Tránsito, establece lo siguiente: “Facultades. Corresponderá al Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional del Ministerio de Gobernación aplicar la presente ley y para el efecto está facultado para lo siguiente:

- a) Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional;
- b) Elaborar el reglamento para la aplicación de la presente ley;
- c) Organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito;
- d) Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir;
- e) Organizar, llevar y actualizar el registro de conductores;
- h) Recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta ley y disponer de ellos conforme a la misma;
- f) Aplicar las sanciones previstas en esta ley;

²² Godínez Bolaños, Rafael. La policía administrativa o intervencionismo estatal. Pág. 57.



- g) Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial; y
- h) Todas las funciones otorgadas por la ley y las que le asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito”.

“Por lo tanto, la Policía Municipal de Tránsito regida por los principios de jerarquía y subordinación, realiza funciones especializadas como Agentes de la Autoridad de Tránsito, dentro del municipio de Guatemala”.²³

La Policía Municipal de Tránsito: “Es la institución eminentemente de carácter civil, regida por los principios de jerarquía y subordinación, desempeñando sus funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y a las leyes relacionadas con la seguridad pública; teniendo como funciones básicas las siguientes:

- a) Supervisar y regular el tránsito en la ciudad.
- b) Montaje de operativos varios (alcoholímetros, carreras clandestinas, transporte pesado, etc.).
- c) Operativos de control de buses y taxis.
- d) Apoyo a eventos socioculturales, recreativos y deportivos.
- e) Ejecución de planes operativos y órdenes de servicio.
- f) Apoyo a infraestructura, señalización y cambios de vía.

²³ Marroquín Sandoval, Mynor Estuardo. Aspectos infraccionarios y sancionarios de la Ley y Reglamento de tránsito, imperiosa necesidad de intervención jurisdiccional. Pág. 159.



g) Prevención de accidentes y orientación a los conductores; en los cambios efectuados por la comuna.”²⁴

Para el cumplimiento de sus funciones la institución ha diseñado operativos de prevención para automovilistas, talleres educativos en escuelas y colegios, proyección de videos y artículos en internet; ha instalado pantallas gigantes de orientación e información sobre seguridad y educación vial.

“La Empresa Metropolitana Reguladora de Transporte y de Tránsito (EMETRA) ha implementado un programa de monitoreo de velocidad, mediante la instalación de cámaras digitales de tecnología láser también conocidas como “Digi Cam” por medio de las cuales al momento de cometer una infracción se capta la placa del vehículo, hora y fecha”.²⁵

“Las imágenes son captadas desde la parte superior del automóvil para resguardar la privacidad de los conductores. Con las “Digi Cam”, el proceso para apuntar un objetivo dura solamente 0.3 segundos, el operador puede alcanzar objetivos hasta los 1,000 metros de distancia, y registrar el número de placa y características del automóvil que exceda el límite de velocidad permitido”.²⁶

²⁴ <http://www.muniguate.com/index.php/emetra/64-temas/5615-pmt> **Policía Municipal de Tránsito**. (Guatemala, 18 de noviembre de 2013).

²⁵ <http://www.muniguate.com/index.php/emetra/90-tecnologia/286-> **Cámaras para el control de velocidad**. (Guatemala, 20 de noviembre de 2013).

²⁶ <http://www.cultura.muniguate.com/omdex.php/emetra/75te,as/12030tecnologia> **Guatemala, una ciudad inteligente**. (Guatemala, 14 de noviembre de 2013).

“Los puntos de operación para este moderno control vial son los Bulevares Austriaco y Cayalá, zona 16; Landívar, zona 15; Juan Pablo II, zona 13; Hospital Militar, zona 17; calzadas Atanasio Tzul, de La Paz, Roosevelt y San Juan; así como El Columpio de Vista Hermosa, Anillo Periférico, Av. Independencia y 11 calle, zona dos y Avenida de las Américas”.²⁷

Asimismo, la Policía Municipal de Tránsito ha determinado que la falta de educación vial y la forma inadecuada de conducir son los factores de mayor incidencia al momento de un accidente de tránsito.

“Por lo que en la Ciudad de Guatemala se han instalado cámaras de video como una manera de controlar la velocidad de los automóviles y motocicletas al momento de conducir, que se dé el debido respeto a las señales de tránsito evitando así la negligencia por parte de los conductores e imponiendo las multas respectivas dependiendo las infracciones que se cometan”.²⁸

En base a lo anterior, los ciudadanos tienen la oportunidad de consultar vía electrónica las multas en que han incurrido en la página de la Municipalidad de Guatemala; buscando así crear conciencia entre conductores y peatones, sobre la importancia de conocer y respetar las leyes de tránsito.

²⁷ <http://www.muniguate.com/index.php/emetra/90-tecnologia/425- Puntos de control de velocidad>. (Guatemala, 20 de noviembre de 2013).

²⁸ Vásquez Rodríguez, Guillermo Rafael. *Consecuencias jurídicas de los accidentes de tránsito, cuando no existen personas lesionadas*. Pág. 25.



Otra modalidad que está utilizando la Policía Municipal de Tránsito para mantener el ordenamiento vial en las diferentes zonas de la ciudad son las patrullas inteligentes; únicas en Centroamérica, las cuales cuentan con un sistema novedoso de reconocimiento automático de placas de vehículos.

“Tienen un método de vigilancia en masa, que utiliza reconocimiento óptico de caracteres en imágenes para leer las placas de los vehículos y es capaz de escanear las placas con una frecuencia aproximada de una por segundo en vehículos con velocidades de hasta 160 km/h”.²⁹

“De igual forma, las patrullas están dotadas con dos cámaras en ambos extremos de la vía (lado derecho e izquierdo), cuyo dispositivo lee cada placa y la compara con la base de datos; al encontrar una placa que posea multas sin pago, muestra una pantalla que indica el color del vehículo, marca, cantidad de multas y el monto total de la deuda.

Este dispositivo puede también leer placas en la oscuridad por su visión infrarroja, ingresar números de placas y dar advertencia de que el vehículo tenga o haya tenido problemas legales o haya sido robado, asimismo muestra la estadística de la cantidad de vehículos que fueron detectados y la ubicación en donde se encuentra la unidad, ya que cuenta con GPS”.³⁰

²⁹ Suarez Rangel, Gloria Inés. **Los accidentes de tránsito en la sociedad guatemalteca: medidas de protección para motociclistas de la zona urbana Mixco**. Pág. 87.

³⁰ [http://www.muniguate.com/index.php/emetra/90-tecnologia/6350- Patrullas inteligentes](http://www.muniguate.com/index.php/emetra/90-tecnologia/6350-Patrullas%20inteligentes). (Guatemala, 1 de junio de 2014).



Actualmente y gracias a los esfuerzos realizados por la Empresa Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito; existe un manejo tecnológico en materia de tránsito al colocar cámaras digitales, consultar multas electrónicas, etc.; sin embargo, la seguridad vial no sólo abarca dicho aspecto, también es necesario profundizar en el aspecto legal a partir del cumplimiento de la ley y reglamento de tránsito; y por último, en el aspecto social, promover el desarrollo sobre políticas de seguridad vial.

Por su parte la acción de la Policía Municipal de Tránsito, no ha sido efectiva puesto que no han garantizado la circulación del tránsito para los peatones y conductores; ya que son incompetentes para cumplir sus funciones a la hora de ordenar y supervisar el parque vehicular.



CAPÍTULO IV

4. La educación vial

4.1. Definición, objetivos y características

Previa al análisis específico de la educación vial, es necesario indicar que el fenómeno circulatorio es una realidad social muy compleja para todos los usuarios de la vía pública. Esto exige por parte del Estado, las instituciones y la población en general una conciencia vial, basada en las medidas preventivas que se establecen para lograr de una forma más segura y correcta transitar por la vía pública; con la finalidad de evitar accidentes, siempre y cuando se respeten las normas y señales de tránsito reguladas en la ley.

La Ley de Tránsito regula en su Artículo 46 la educación vial: “El Ministerio de Gobernación por medio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, implementará y coordinará junto con otras entidades públicas o privadas, las políticas, programas y proyectos nacionales, regionales, departamentales o municipales, generales o especiales sobre la educación vial, cuyos elementos se incorporarán a los planes educativos formales e informales, así como a los de capacitación superior”.

La definición más completa de educación vial es la expuesta por especialistas españoles, que indican: “Toda acción educativa, que trata de favorecer y garantizar el desarrollo integral de la persona, tanto a nivel de conocimientos como a nivel humano que permiten afrontar el fenómeno circulatorio en perfecta armonía entre los usuarios y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistemática, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados, teniendo como objetivo final lograr una adecuada Seguridad Vial”.³¹

La educación vial es considerada extensiva y necesaria para la población, por lo que debe cumplir con los siguientes objetivos:

- a) Preparar y orientar a la población para que desarrollen hábitos y actitudes de vida social a efecto que puedan movilizarse con responsabilidad, cordialidad y respeto en la vía pública.
- b) Proporcionar oportunidades para el desarrollo de responsabilidad de cada persona.
- c) Concientizar a la sociedad sobre la influencia de vehículos en circulación que atenta contra la seguridad del peatón.
- d) Respetar todas las normas y reglas de circulación.

³¹ Gómez Santos, Carlos Augusto. El congestionamiento vehicular en la ciudad de Guatemala. Pág. 62.

- e) Conocer y utilizar los medios y los recursos que permitan mejorar la seguridad vial del sistema actual.
- f) Crear, desde los primeros años de escolarización, una dinámica capaz de integrar en el alumno el conocimiento básico de las normas de circulación.
- g) La creación de actitudes de respeto y responsabilidad ciudadana y la formación de un criterio moral autónomo que le permita asumir el valor de la norma, en cuanto la garantía de la seguridad y el bien de la comunidad.
- h) Aportar a la toma de conciencia sobre la necesidad de ejercer un uso consciente, responsable, respetuoso y solidario de la vía pública, para proteger la propia vida y la de los demás, en favor del bien común.
- i) Inculcar en la formación de los alumnos y de toda la comunidad (familias, vecinos, policías, funcionarios de tránsito, etc.) la circulación segura; en base a las conductas y actitudes individuales como de las políticas y acciones que se desarrollan de manera institucional.

Las características con relación a la educación vial, enfatizan la prevención de accidentes de tránsito y la seguridad de los usuarios; siendo las siguientes:

- “a) Es un aspecto importante que representa educar a las personas en cuanto a su conducción en la vía pública, ya sea como peatón o conductor.
- b) Contribuye a prevenir los accidentes de tránsito.

- c) Orienta al conductor a respetar las señales de tránsito y de ser más preventivo en la conducción del vehículo.
- d) Establece cambios positivos en la personalidad de la persona.
- e) Concientiza a la persona para prevenir accidentes de tránsito y para su correcta movilización en la vía pública”.³²

4.2. La educación vial en valores

“La educación vial en valores se sitúa entre las finalidades y principios básicos de la educación, que pretende el desarrollo de personalidad de cada alumno y alumna en su conciencia moral y colectiva. Pese a cualquier tipo de sistema educativo, se hace necesaria una educación en el valor de la tolerancia, siendo este valor la base de una convivencia social”.³³

La importancia de enseñar la educación vial se basa en el deber que tiene el Estado de diseñar un sistema de tránsito y circulación eficiente y seguro; de garantizar condiciones mínimas de movilidad; y de ejercer control y sanción en los casos de incumplimiento de la Ley de Tránsito y su Reglamento.

³² Sheen Uriol, Diana. **Educación vial**. <http://www.monografias.com/trabajos82/educacion-vial/educacion-vial.shtml> (Guatemala, 3 octubre de 2013).

³³ Ciuendez, Ana Belén. **La educación en valores**. <http://www.eumed.net/rev/ced/15/abcp2.htm> (Guatemala, 5 de agosto de 2013).



Otra de sus responsabilidades es promover e impulsar una nueva cultura vial a partir del sistema educativo; que apunte a mejorar la calidad de vida de toda la sociedad para así poder prevenir siniestros viales y reflexionar sobre las causas que producen los mismos.

El tránsito es una actividad en la que intervienen múltiples actores, con intereses, necesidades y posibilidades de movimiento diversas; por lo que no es suficiente regular una ley de tránsito para producir un cambio en la cultura vial.

Es necesario disciplinar desde las escuelas la educación vial, para reconfigurar el espacio de circulación que comparte la sociedad guatemalteca; para desnaturalizar las prácticas de tránsito, hacer visible el papel fundamental de la intervención humana en ese contexto y recuperar el sentido social del ciudadano de sí mismo y del otro, en la vía pública.

Mejorar las relaciones personales en el tránsito necesita de ciertas partidas económicas; pero no sólo depende del dinero disponible implica además, procesos que dinamicen la adquisición de conocimientos, hábitos, actitudes y valores.

Es por eso, que la sociedad en general, debe tomar conciencia de que existen problemas graves derivados del uso o abuso de los medios de transporte y que tienen la obligación de buscar soluciones; que sugieran cambios significativos y eficaces en los diferentes comportamientos de los usuarios.



4.3. Educación vial para motoristas

Tomando en cuenta que la mayoría de motoristas no reciben ningún tipo de entrenamiento formal sobre la educación vial; se considera urgente que el Departamento de Educación Vial de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito (Emetra) realice una capacitación para mejorar la forma de transitar de los mismos y crear una cultura vial más responsable.

Dicha capacitación se realizará con la finalidad de educar, orientar e instruir a los conductores de motocicletas sobre las normas de tránsito y sus consecuencias económicas, psicológicas y jurídicas por la violación de las mismas.

El autor Jerie Wesley Leiva Alva, menciona que “los principales temas sobre los que las autoridades de tránsito deberían hablar en la capacitación son los siguientes:

- A) Impacto de los accidentes de tránsito
 - a) Muertes y lesiones
 - b) Costo social y económico de las lesiones
 - c) Secuelas físicas, emocionales y afectación familiar

- B) Causas incidentales de los accidentes de tránsito

- a) El alcoholismo
- b) Exceso de velocidad
- c) Conducta de la persona
- d) Desconocimiento de vías

C) Factores de riesgo de los accidentes de tránsito en motocicletas

a) Factor humano

Se refiere al comportamiento y conducta del piloto como persona responsable de la conducción de la motocicleta.

b) Factor mecánico

Se determina por la buena conducción y buen funcionamiento de la motocicleta, lo que depende directamente del conductor. El sistema mecánico y electrónico como las llantas, los frenos, el motor entre otros.

c) Factor ambiental

Se caracteriza por los fenómenos del medio ambiente como la lluvia, el viento, el polvo, la radiación solar, la neblina, la carretera resbaladiza o en mal estado. Estos no se pueden evitar, sin embargo, el piloto debe tomar las medidas pertinentes”.³⁴

³⁴ Leiva Alva, Jerie Wesley, *Análisis de accidentes viales aplicando la ingeniería del tránsito*. Pág. 56.

4.4. Falta de programas

Debido a la inexistencia de políticas preventivas del Estado, que traten en alguna medida de disminuir los accidentes de tránsito provocados por los pilotos; se han producido muchas pérdidas humanas, materiales y económicas en la sociedad guatemalteca.

Por eso es indispensable que el Estado de Guatemala comprenda la urgencia y ventajas que obtendría al crear una política protectora en materia de tránsito; para los pilotos que perturben la tranquilidad social al conducir bajo efectos de alcohol o drogas estupefacientes o bien, negligencia e imprudencia de los mismos.

Mediante el Acuerdo Gubernativo 67-98 del 11 de febrero de 1988, el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil; delegó la competencia en materia de tránsito a la Municipalidad de Guatemala, dentro de su respectiva jurisdicción. Por lo que a partir de esa fecha es la Policía Municipal de Tránsito (PMT) de la Ciudad de Guatemala; la encargada del ordenamiento y administración en cuanto al tránsito se refiere.

No obstante, la Policía Municipal de Tránsito no cuenta con ningún programa para llevar a cabo la educación vial de los conductores, y aunque se realicen actividades con los niños, jóvenes y demás personas, aún existen muchos conductores sin los conocimientos adecuados para una conducción segura en las vías públicas.

De igual forma instituciones como los Cuerpos de Bomberos Municipales y Voluntarios, la Cruz Roja y la Policía Nacional Civil; realizan campañas de tipo temporal en algunas épocas del año, como la semana santa y las fiestas de fin de año.

Sin embargo, se considera que estas campañas no tienen carácter de programas de tipo permanente y que las mismas se logran realizar con el apoyo de la iniciativa privada.

Por lo tanto, el Estado no cumple con su labor, pues no existe ningún programa de carácter permanente para prevenir accidentes de tránsito; lo cual ha facilitado el aumento de los mismos.

Debido a la falta de programas, los conflictos y contrariedad de intereses entre el tránsito vehicular reducen significativamente la eficiencia de la red vial; y a efecto de ser minimizados, deben implementarse medidas preventivas de seguridad vial, específicamente programas efectivos de educación del factor humano en su calidad de piloto, pasajero y peatón.

Si son implementadas con éxito, tanto esas medidas como los programas de educación que se vayan programando; no sólo se mejorarán los flujos de tránsito, sino también garantizarán una mejor seguridad, conveniencia y comodidad de los guatemaltecos.



Lo anterior, puede realizarse dentro de los programas de educación formal en coordinación con el Ministerio de Educación o por medio de la educación no formal en coordinación con la sociedad civil y en su caso; con el sector privado. La educación o capacitación deberá ser sistemática y congruente con cualquier política de Estado que se impulse en relación a la educación nacional.

“En los últimos años, la Policía Municipal de Tránsito (PMT) ha promovido diferentes acciones para concientizar a los vecinos sobre la importancia de la educación vial en la ciudad de Guatemala. Promoviendo entre los transeúntes el uso de pasarelas, y exhortando a los conductores que respeten los límites de velocidad y pasos peatonales, se abrochen el cinturón de seguridad y cedan la vía. Para tal fin, la Municipalidad de Guatemala ha diseñado operativos de prevención para automovilistas, talleres educativos en escuelas y colegios, videos y artículos en Internet, e instalado pantallas gigantes de orientación e información sobre seguridad y educación vial”.³⁵

Sin embargo, las medidas anteriores no han sido suficientes, por lo que se considera necesario responder a la realidad social, estableciendo una política que trascienda cualquier gestión de gobierno y se implemente de manera permanente.

Para el efecto, se deben potencializar las acciones del Departamento de Tránsito y de la Policía Municipal de Tránsito de acuerdo al marco legal de sus competencias; para que

³⁵ <http://www.nuestramuni.com/index.php/emetra/84-educacion/311-Programa-de-educación-vial>(Guatemala, 5 de diciembre de 2013).



respondan principalmente a cinco ejes fundamentales del sistema vial que serían: la educación, la seguridad, la señalización, la información y la infraestructura.

Dicha política impulsaría su orientación operativa, a un corto, mediano y largo plazo en coordinación con las instituciones correspondientes; definiendo el rol que deberán mantener el gobierno, la sociedad civil y el sector privado en la disminución de accidentes de tránsito; lo cual representaría un paso importante para Guatemala.





CAPÍTULO V

5. Falencias de la Ley de Tránsito de Motocicletas, causas y efectos de su incumplimiento

5.1. Falencias de la ley

La Constitución Política de la República de Guatemala afirma la supremacía de la persona humana como sujeto y fin del orden social y prevé que la organización del Estado de Guatemala, es para la protección a la persona, buscando como fin supremo la realización del bien común.

Declara como deber del Estado, garantizarles a los habitantes de la república la vida, la seguridad y el desarrollo integral de la persona; en un marco de igualdad de todos los seres humanos en dignidad y derechos.

Por otra parte, la Ley de la Policía Nacional Civil, establece en su Artículo 9; que la institución encargada de proteger la vida, la integridad física, la seguridad de las personas y sus bienes; preservando el orden y la seguridad pública, es la Policía Nacional Civil.



En congruencia con la Constitución Política de la República de Guatemala, la Ley de la Policía Nacional Civil y la Ley de Tránsito declaran en su parte considerativa; que es deber fundamental del Estado garantizar la seguridad de las personas, tema que incluye entre otros, lo relativo a la circulación de las personas y vehículos en la vía pública.

El Artículo 4 de la Ley de Tránsito le otorga “al Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública; salvo aquellos casos en los que la competencia de la administración de tránsito se confiera a las municipalidades, de conformidad con lo establecido en la ley.”

De lo anterior se deduce, que el Ministerio de Gobernación se basa en el principio de legalidad y dará cumplimiento a lo que la ley le delega; al formular una política pública que prevea y permita una correcta administración del tránsito; que a su vez garantice seguridad vial a toda la población guatemalteca.

Dicho artículo refleja la seguridad jurídica que el Estado debe garantizarle a los habitantes; por lo tanto, debe adoptar las medidas que a su juicio sean convenientes para satisfacer las necesidades de la sociedad, sin que se vean lesionados los derechos de los guatemaltecos.



Debido al incontrolable uso de motocicletas en distintos hechos delictivos, durante el gobierno del presidente Álvaro Colom, se emitió el Decreto número 105-2009, Ley de Tránsito de Motocicletas; cuyos artículos más importantes se transcriben a continuación, por ser el tema central de este informe de tesis:

“Artículo 46. Número máximo de personas a transportar. El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de las plazas autorizadas en la tarjeta de circulación o las que señale la autoridad competente. Para los efectos de cómputo los menores de dos años no se contarán si no ocupan plaza y los menores de doce años se contarán como media plaza, siempre y cuando no sobrepasen la mitad del número total de ocupantes.

En cuanto a los vehículos denominados motobicicletas y motocicletas de dos ruedas, queda prohibido a los conductores de éstos transportar a otra u otras personas, cuando circulen en las jurisdicciones de los municipios siguientes: Guatemala, Villa Nueva, Villa Canales, Mixco, Chinautla, San José Pinula, Santa Catarina Pinula y San Miguel Petapa, todos del departamento de Guatemala, no obstante que la tarjeta de circulación indique lo contrario.

Se exceptúan de la prohibición anterior las fuerzas de seguridad y las policías municipales de tránsito.”



“Artículo 48 Ter. Equipo que deben usar los conductores de motocicletas y motobicicletas y sus acompañantes. Los conductores de motocicletas y motobicicletas y sus acompañantes deben usar chaleco reflectivo y un casco protector con las siguientes especificaciones:

- a) Chaleco reflectivo: El chaleco reflectivo deberá ser de color negro. En la parte frontal deberá tener dos franjas verticales y dos horizontales de cinco centímetros de ancho, de color gris plateado y de material reflectivo. En la parte dorsal deberá tener dos franjas verticales y dos horizontales de cinco centímetros de ancho, de color gris plateado, de material reflectivo y tener impreso el número de identificación de la placa de circulación de la motocicleta o motobicicleta, con el cual se encuentra registrado dicho vehículo, mismo que deberá ubicarse a diez centímetros abajo del cuello y a diez centímetros de las líneas verticales y horizontales. Los números y letras deben ser tipo arial, de ocho centímetros de ancho y cuatro de alto.

El número de identificación en el chaleco debe ser visible a una distancia mínima de cinco metros. El conductor y acompañante están obligados a no llevar ningún objeto que obstaculice la visibilidad del número de identificación.

- b) Casco protector: Al casco protector se le deberá adherir el número de identificación de la placa de circulación de la motocicleta o motobicicleta, con el cual se encuentra registrado dicho vehículo, mismo que deberá ser de material reflectivo color blanco

con fondo negro. Los números y letras deberán ser de tipo arial, de dos punto cinco centímetros de ancho y cuatro de alto.

El número de identificación en el casco protector debe ser visible a una distancia mínima de cinco metros. El conductor y acompañante están obligados a no llevar ningún objeto que obstaculice la visibilidad del número de identificación.”

“Artículo 185. Multas de mayor cuantía. Se aplicará multa de:

a) Un mil quetzales, en los casos que siguen:

1. Retirar, dañar, alterar o cubrir señales de tránsito;
2. Faltar el respeto, ofender, agredir o insultar a la autoridad de tránsito. En caso que el hecho pudiera ser constitutivo de delito o falta, se certificará lo conducente al órgano jurisdiccional correspondiente; y
3. Cuando los conductores de motocicletas y motobicicletas transporten a otra u otras personas en las jurisdicciones de los municipios siguientes: Guatemala, Villa Nueva, Villa Canales, Mixco, Chinautla, San José Pinula, Santa Catarina Pinula y San Miguel Petapa, todos del departamento de Guatemala, no obstante que la tarjeta de circulación indique lo contrario; o, cuando los conductores de motocicletas y motobicicletas y sus acompañantes no cumplan con la obligación



de portar el chaleco reflectivo y casco protector a que se refiere el artículo 48 TER de este Reglamento.

- b) Cinco mil quetzales, para quien altere la seguridad del tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles o por cualquier otro medio en la vía pública para facilitar carreras, concursos o actividades similares, sin el permiso correspondiente; y
- c) Veinticinco mil quetzales por utilizar la vía pública para carreras, concursos o actividades similares, sin el permiso correspondiente por cada conductor que participe. También impondrá multa por este monto a quienes no atiendan los requerimientos de los vehículos de emergencia, según se establece en el artículo 127 del presente Reglamento.

En estos casos la autoridad de tránsito obligatoriamente dará aviso inmediato al Ministerio Público para que éste determine si hay conexión con algún delito que perseguir”.

En síntesis, los artículos anteriores regulan la prohibición de que dos personas circulen en una misma motocicleta, la obligación del motorista a utilizar un chaleco de color blanco con fondo negro y un casco con el número de matrícula; y en el caso de incumplimiento a dichas normas jurídicas se les impondrá las respectivas multas.



“Según las autoridades la mayoría de delincuentes cometen los delitos desde motocicletas en marcha, viajan en pareja y de acuerdo a esa forma de operar, consideran lógico hacer las modificaciones anteriores, argumentando que dichas medidas fueron muy efectivas en Colombia y gracias a ello disminuyeron los delitos.

Sin embargo, el incremento de la inseguridad, su percepción y la complejidad de sus orígenes conforman una serie de retos que deben ser atendidos de manera inmediata y los cuales hasta el momento no han sido solventados por ningún Gobierno.”³⁶

A raíz de esto, se considera que una falla de la Ley de Tránsito de Motocicletas es que no existen evidencias reales que demuestren que el uso del casco y de un chaleco reflectivo han servido para reducir la inseguridad en un país; el único argumento factible sería que sirve como un instrumento visible para prevenir accidentes de tránsito en la noche y seguridad del conductor.

Sería más efectivo que exista una coordinación y colaboración estratégica entre la

Policía Municipal de Tránsito, la Policía Nacional Civil, el Ministerio de Gobernación y el Ministerio Público; para desarticular las bandas del crimen organizado.

³⁶ Klitggard, Robert. *Estrategias a nivel nacional e internacional para reducir la corrupción*. Pág. 252.

Respecto a la imposición de multas por violar alguna de las normas de la ley citada, existen dos puntos de vistas que son importantes mencionar; por un lado, hay gente que opina que la misma es buena, toda vez que evita la proliferación de bandas que utilizan como modus operandi la motocicleta; y por el otro lado, están a favor de dichas reformas, ya que no es seguro transportar a muchas personas en una motocicleta.

Otra falencia en dicha ley, es que la institución encargada del cumplimiento y verificación de la misma es la Policía Municipal de Tránsito cuya estructura es ineficiente, por lo que vuelvo a reiterar que dichas funciones deberían ser ejercidas en conjunto con el Ministerio Público, el Ministerio de Gobernación y la Policía Nacional Civil para lograr un mayor abordaje en la solución del problema.

5.2. Causas de su incumplimiento

En Guatemala, se cuenta con leyes cuya inobservancia es generalizada, comenzando por los gobernantes, demás autoridades y los gobernados. Esto se debe al flagelo de la impunidad, ya que el sistema de justicia premia a los políticos corruptos y delincuentes en general no persiguiéndolos penalmente; por consiguiente, se burlan de la ley, de la justicia y de la gente que cumple a cabalidad con la misma. Provocando con ello que la población pierda la credibilidad y confianza en las autoridades y ejerciendo la justicia por su propia cuenta.

“Por lo tanto, en Guatemala no solamente enfrentamos la falta de sanción a los crímenes, también nos afectan todos aquellos elementos que impiden un acceso cierto a la justicia, entre los que se pueden mencionar los siguientes:

- a) Ignorancia de la ley. Según el Decreto número 2-89, Ley del Organismo Judicial en el Artículo 3 establece: contra la observancia de la ley no puede alegarse ignorancia, desuso, costumbre o práctica en contrario.

A pesar de eso, es una realidad en Guatemala que la mayoría de la población es analfabeta; por lo tanto pueden alegar ignorancia de la ley por no contar con los medios económicos y sociales necesarios para saber leer y escribir.

- b) Ausencia del estado de derecho. El estado de derecho es aquél en el que la actividad estatal está sujeta a la Constitución, que garantiza el funcionamiento responsable y controlado de los órganos de poder, el ejercicio de la autoridad conforme a la ley, y la observancia de los derechos individuales, sociales, políticos y culturales.

En Guatemala no se respeta el principio de legalidad, los gobernantes, políticos, grandes empresarios se encuentran fuera del alcance de la ley. Solamente las personas pobres se encuentran en desventajas sociales y políticas.

- c) La inoperancia de los órganos jurisdiccionales. Las reformas que se han impulsado en los últimos 18 años constituyen tan sólo un germen de lo que debiera ser la transformación institucional que asegure el acceso a la justicia y la eliminación de todas las formas de impunidad.

- d) El retardo. No se han implementado mecanismos y procedimientos para agilizar la administración de justicia. Ha sido escaso el impacto de los centros de mediación y de gestión judicial, pues de todas maneras los casos sobrepasan las capacidades de los juzgados y las oficinas del Ministerio Público.

- e) El presupuesto. El sector justicia no tiene un presupuesto adecuado. La solución no consiste solamente en dar más dinero a las instituciones. También hay que vigilar los egresos, para determinar si hay transparencia en el manejo de los recursos y si el gasto público en el sector justicia es eficiente, racional, ordenado y medurado.

- f) La inoperancia de los controles democráticos. En la medida que el sistema de justicia no ofrezca resultados en tiempo razonable y en circunstancias acordes con el estado de derecho, seguirá en controversia la función de las instituciones como entes de control democrático.

La justicia no implica solamente el esclarecimiento y la sanción de los delitos, también significa que los órganos judiciales deben vigilar y enmendar las conductas del Estado

que atenten contra los derechos y las libertades de los ciudadanos. Si esto no se cumple, la vigencia de los derechos humanos no estará consolidada.”³⁷

5.3. Efectos de su incumplimiento

Para que una ley cumpla con su objetivo, debe ser respetada y cumplida por la sociedad en general y en caso de violación a la misma se le impondrá una sanción prevista en la ley.

“Los efectos a tal incumplimiento se reflejan en dos puntos de vista:

a) Legal. Tiene su base en la existencia de una norma jurídica vigente, pero no positiva por la falta de cumplimiento tanto de las personas sujetas a la misma como de las instituciones encargadas de velar por su estricto respeto.

b) Social. Se refiere a la falta de confianza que la sociedad tiene respecto a las reformas de las leyes, lo cual refleja una falta de credibilidad del Estado y los sistemas de justicia.”

38

³⁷ Mack, Helen. *Impunidad y denegación de justicia en Guatemala*. Pág. 32.

³⁸ Prado, Gerardo. *Derecho constitucional*. Pág. 78.



5.4. Análisis jurídico de la Ley de Tránsito de Motocicletas

Los expertos han identificado un modus operandi de los delitos en moto, los delincuentes motoristas la mayoría de veces cometen los delitos en pareja llevándolos a cabo en el tráfico, a peatones, a un local, restaurante o determinado comercio y generalmente se encuentran armados para así poder intimidar a sus víctimas.

Como primer punto, hay que indicar que al Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional le compete el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública; según el Artículo 4 de la Ley de Tránsito.

Sin embargo el Organismo Ejecutivo, mediante acuerdo gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la república que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten, como mínimo, los extremos señalados en este artículo.

Para el efecto, la Ley del Organismo Ejecutivo en el Artículo 36 regula: “Al Ministro de Gobernación le corresponde formular las políticas, cumplir y hacer cumplir el régimen jurídico relativo al mantenimiento de la paz y el orden público, la seguridad de las personas y sus bienes, la garantía de sus derechos, la ejecución de las órdenes y



resoluciones judiciales, el régimen migratorio y refrendar los nombramientos de los Ministros de Estado incluyendo el de quien los suceda en el cargo”.

De igual forma, la Unidad de Protección Vial (PROVIAL), dependencia de la Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; tiene con exclusividad la responsabilidad total de la administración del tránsito vehicular que circule en las carreteras de todo el país.

En síntesis, el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil; por disposición de la Ley de Tránsito, es responsable del ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública; salvo la excepción cuando el Ministerio de Gobernación le delegue a alguna municipalidad la administración del tránsito dentro de su jurisdicción territorial. En dicho caso la Policía Nacional Civil, se limitará a prestar solamente auxilio a la Policía Municipal de Tránsito, cuando ésta lo requiera o el hecho de tránsito vehicular por su gravedad se constituya como delito.

En referencia a la Ley de Tránsito de Motocicletas, la misma regula la prohibición a los conductores de motocicletas de transportar a otra u otras personas cuando circulen, entre otros municipios, en Guatemala; sin embargo, tanto la Policía Municipal de Tránsito como la Policía Nacional Civil, no imponen las multas respectivas cuando circulan dos personas en una misma motocicleta; por lo tanto, las reformas a la Ley de Tránsito no

han producido ningún beneficio al país y mucho menos la Ley de Tránsito de Motocicletas ha cumplido su objetivo.

No obstante lo anterior, hay que tener presente que la Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 5 regula la libertad de acción; o sea, que toda persona tiene derecho a hacer lo que la ley no prohíbe. De la misma manera el Artículo 26 regula la libertad de locomoción, que en su parte conducente establece la libertad de transitar libremente en todo el territorio nacional, salvo las limitaciones establecidas por ley.

“En todo caso el derecho de locomoción está sometido, como todos los demás derechos, a restricciones en su ejercicio, necesarias y adecuadas para garantizar la convivencia social”.³⁹

De lo anterior se deduce que la Ley de Tránsito de Motocicletas viola el derecho a la libertad de locomoción otorgado por la Constitución Política de la República de Guatemala; por lo que el motorista guatemalteco no sólo es víctima de la eficiencia criminal, sino que también tiene que lidiar con la incompetencia gubernamental.

Ahora bien, debe tenerse presente que la Ley de Tránsito de Motocicletas, fue creada no para regular y controlar el tránsito de motocicletas, sino por la incapacidad del gobierno

³⁹ Ferrajoli, Luigi. *Teoría del garantismo penal*. Pág. 27.

de Guatemala para combatir la delincuencia, pues se ha utilizado la motocicleta como medio para cometer delitos; por lo que las autoridades decidieron prohibir la circulación de motocicletas con dos pasajeros, restricción que viola la libertad de locomoción, y además no ha disminuido la delincuencia ni los delitos; ya que los delincuentes siguen utilizando las motos para cometer asaltos, asesinatos, etc., sólo que ahora utilizan casco y chaleco y siempre van dos personas en las motos.

Por lo tanto, la Ley de Tránsito de Motocicletas sólo perjudica a las personas que utilizan dichos vehículos para transportarse o para trabajar y quienes son los que han cumplido a cabalidad la ley para no tener problemas.

En este sentido debe tenerse presente lo que regula la Convención Americana sobre Derechos Humanos en el Artículo 11 que establece la protección de la honra y de la dignidad de la siguiente forma:

- “1. Toda persona tiene derecho al respeto de su honra y al reconocimiento de su dignidad.
2. Nadie puede ser objeto de injerencias arbitrarias o abusivas en su vida privada, en la de su familia, en su domicilio o en su correspondencia, ni de ataques ilegales a su honra o reputación.
3. Toda persona tiene derecho a la protección de la ley contra esas injerencias o esos ataques.”

Entonces, la implementación de la Ley de Tránsito de Motocicletas viola la protección a la honra y dignidad de las personas; pues obliga a los motoristas a portar un chaleco reflectivo y casco protector con el número de placa de su motocicleta; fomentando así una marginación social hacia los motoristas a quienes se les considera como delincuentes.

Respecto al caso de infracciones a las leyes, las mismas se clasifican de la siguiente manera: La primera infracción es el delito “ésta es una transgresión grave de una norma jurídica estipulada en la ley la cual será sancionada con una pena”.⁴⁰ Para el efecto se considera necesario transcribir los delitos contra la seguridad del tránsito regulados en el Código Penal y otros delitos que se relacionan con el Decreto número 105-2009, los cuales son los siguientes:

“Artículo 157. Responsabilidad de conductores. Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años:

- 1) Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas; fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.

- 2) Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas.

⁴⁰ González Cauhapé, Eduardo. **Apuntes de derecho penal guatemalteco**. Pág. 55.



En caso de reincidencia, las sanciones de este artículo se duplicarán. Si como consecuencia de la conducta irregular resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los tribunales aplicarán únicamente la infracción penal más gravemente sancionada.

Serán sancionados con el doble de la pena prevista, si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo en cualquiera de las circunstancias relacionadas con los incisos primero y segundo del párrafo primero del presente artículo.”

“Artículo 158. Responsabilidad de otras personas. Serán sancionados con multa de veinticinco a quinientos quetzales y prisión de dos a seis meses, quienes pusieren en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos en cualquiera de las siguientes maneras:

Alterando la seguridad del tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o destrucción, total o parcial, de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicadores de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos.”

“Artículo 123. Homicidio. Comete homicidio quien diere muerte a alguna persona. Al homicida se le impondrá prisión de 15 a 40 años.”



“Artículo 251. Robo. Quien sin la debida autorización y con violencia anterior, simultánea o posterior a la aprehensión, tomare cosa, mueble total o parcialmente ajena será sancionado con prisión de tres a doce años.”

A pesar de las normas anteriores, que no son nuevas, las reformas a la Ley de Tránsito no han disminuido la comisión de los delitos. El problema radica en que al crearse la Ley de Tránsito de Motocicletas no se analizaron las consecuencias sociales que ocasionaría la prohibición de viajar dos personas en motocicleta; pues además de violar la libertad de locomoción, no se percataron de los problemas económicos que podrían surgir con la misma.

La segunda infracción es la falta, que consiste en una transgresión leve a una norma jurídica, reglamento, ordenanza o disposición administrativa; usualmente la falta se sanciona con penas leves de tipo disciplinario o correctivo, como la amonestación, suspensión, multa y en casos extremos con la privación de libertad con derecho a conmuta.

Cuando se trata de infracciones de tránsito, la Ley de Tránsito en el Artículo 30, contempla el término infracción de la siguiente manera: “Constituyen infracciones en materia de tránsito la inobservancia, incumplimiento y violación de las normas establecidas en esta ley y sus reglamentos, salvo el caso de acciones u omisiones tipificadas como faltas o delitos.



Cuando la infracción no esté específicamente contemplada, se sancionará con amonestación o multa, conforme lo norma esta ley; y se impondrá sanciones tantas veces como se cometan infracciones, aun cuando se trate de la misma persona o vehículo.

Cuando se trate de infracciones cometidas por conductores, la autoridad le entregará la papeleta de aviso debidamente habilitada, por el Departamento de Tránsito o la Municipalidad, según el caso, en la cual se especificará la infracción cometida, el artículo transgredido y la sanción impuesta.”

La finalidad principal de las faltas no es la mayor recaudación de los recursos, sino cambiar los hábitos que tienen los guatemaltecos al conducir en las vías públicas, se busca respetar las señales de tránsito, los límites de velocidad y derechos de los peatones, pero esto no se cumple ya que a diario se ve a las personas cometiendo infracciones sin ser conscientes de las repercusiones legales y físicas que producen sus acciones.

5.5. Nuevas reformas

Debido a que la Ley de Tránsito de Motocicletas no cumplió sus objetivos originales, como lo eran disminuir la delincuencia y los delitos cometidos en motocicletas; el actual Presidente de la República Otto Pérez y el Ministerio de Gobernación, decidieron



reformular la misma; es así que el el 15 de agosto del 2013 en el Diario Oficial se publicó el Decreto número 289-2013 que reforma la Ley de Tránsito de Motocicletas; el cual establece nuevas disposiciones para la circulación de vehículos con el objetivo de ordenar el tránsito y evitar la comisión de delitos por parte de los motociclistas.

En 2009 se implementó el uso del chaleco y casco numerado y se prohibió el traslado de dos personas en moto; sin embargo, la medida nunca fue supervisada por lo que fue necesario realizar cambios en busca de su cumplimiento; siendo las reformas las siguientes:

“Artículo 1. Se adiciona el Artículo cinco Bis el cual queda así: Artículo 5 Bis. Supervisión. El Ministerio de Gobernación por conducto del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, controlará periódicamente el funcionamiento de la delegación del tránsito otorgada a las Municipalidades; con el fin de corroborar que las mismas ejerzan de manera eficiente la función que les fue trasladada y cumplan las normas contenidas en la Ley de Tránsito y este Reglamento, en caso de incumplimiento, incapacidad o por motivos de seguridad nacional, el Ministerio de Gobernación podrá dar por terminada la delegación de la competencia de tránsito por medio de un Acuerdo Gubernativo.”

“Artículo 2. Se reforma el Artículo 46, el cual queda así: Artículo 46. Número máximo de personas a transportar. El número de personas transportadas en un vehículo no podrá ser superior al de las plazas autorizadas en la tarjeta de circulación o las que señalen la



autoridad competente. Se exceptúan de esta prohibición a los miembros de la fuerzas de seguridad y a las Policías Municipales de Tránsito.

Las Municipalidades a quienes se les haya delegado la administración del tránsito, están obligadas a dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo en sus respectivas jurisdicciones, en caso de incumplimiento podrán darse por terminadas las funciones de delegación.”

“Artículo 3. Se reforma el Artículo 48 Bis el cual queda así: Artículo 48 Bis. Coordinación. Cuando la autoridad del tránsito sea ejercida por las Municipalidades por conducto de la Policía Municipal de Tránsito, éstas deben auxiliarse de las fuerzas de seguridad en los casos que los hechos de tránsito puedan ser constitutivos de delitos o faltas, así mismo en operativos de control, las Policías Municipales de Tránsito podrán auxiliarse de las fuerzas de seguridad.”

“Artículo 4. Se reforma el Artículo 48 Ter, el cual queda así: Artículo 48 Ter. Equipo que deben usar los conductores de motocicletas y motobicicletas y sus acompañantes. Los conductores de motocicletas y motobicicletas y sus acompañantes, deben cumplir con lo siguiente:

- a) Usar chaleco color anaranjado con las siguientes características: En la parte frontal deberá tener dos franjas verticales y dos horizontales de cinco centímetros de ancho,



de color gris plateado y de material retroreflectivo. En la parte dorsal deberá tener dos franjas verticales y dos horizontales de cinco centímetros de ancho, de color gris plateado y de material retroreflectivo y tener impreso el número de identificación de la placa de circulación de la motocicleta o motobicicleta con el cual se encuentra registrado dicho vehículo, mismo que deberá ubicarse a diez centímetros abajo del cuello y a diez centímetros de las líneas verticales y horizontales. Los números y letras deberán ser de tipo arial, de ocho centímetros de alto y cuatro de ancho. El número de identificación en el chaleco debe ser visible a una distancia mínima de cinco metros. El conductor y acompañantes están obligados a no llevar ningún objeto que obstaculice la visibilidad del número de identificación.

- b) Casco protector: Al casco se le deberá adherir el número de identificación de la placa de circulación de la motocicleta o motobicicleta, con el cual se encuentra registrado dicho vehículo, mismo que deberá ser de material retroreflectivo color blanco con fondo negro. Los números y letras deben ser de tipo arial, de dos punto cinco centímetros de ancho y cuatro de alto. El número de identificación en el casco protector debe ser visible a una distancia mínima de cinco centímetros. El conductor y acompañantes están obligados a no llevar ningún objeto que obstaculice la visibilidad del número de identificación.”

“Artículo 5. Se reforma el Artículo 100, el cual queda así: Artículo 100. Circulación por la derecha. Especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, los



vehículos circularán en todas las vías públicas por la derecha y lo más cerca posible del borde derecho. Esto se aplica a vehículos pesados.

Aun cuando no exista señalización expresa que lo determine, en los cambios de rasante de reducida visibilidad, el conductor dejará completamente libre la mitad de la calzada que le corresponda a los que puedan circular en sentido contrario.

Los vehículos de tracción animal, vehículos especiales con peso bruto autorizado inferior a 3.5 toneladas métricas, bicicletas, carretillas y similares, y el vehículo que rebase a otro vehículo, deberán circular por la calzada y no por el arcén, salvo por razones de emergencia.

Las motocicletas y motobicicletas deberán transitar por las vías públicas ocupando un carril, exclusivamente el que se sitúa al lado derecho, queda prohibido circular entre ambos carriles y en el carril del lado izquierdo. En ningún caso podrán sujetarse o engancharse en otro vehículo.”

“Artículo 6. Se reforma el Artículo 185, el cual queda así: Artículo 185. Multas de mayor cuantía. Se aplicará multa de:

a) Un mil quetzales en los casos que siguen:

1. Retirar, dañar, cubrir o alterar las señales de tránsito.



2. Faltar el respeto, ofender, agredir o insultar a la autoridad de tránsito. En caso que el hecho pudiera ser constitutivo de delito o falta, se certificará lo conducente al órgano jurisdiccional correspondiente.
 3. Cuando los conductores de motocicletas y motobicicletas y sus acompañantes no cumplan con la obligación de portar chaleco color anaranjado con material retroreflectivo y casco protector, al que se refiere el Artículo 48 Ter de este Reglamento.
 4. A los conductores de motocicletas y motobicicletas que transiten en las aceras o banquetas, pasos peatonales, ciclo vías, vías exclusivas para transporte colectivo u otras vías, señaladas por la Ley y Reglamento de Tránsito.
 5. A los conductores de motocicletas y motobicicletas que circulen del lado izquierdo de las vías públicas, entre los carriles o bien a los que viajen enganchados a otros vehículos.
- b) Cinco mil quetzales, para quien altere la seguridad del tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles o por cualquier otro medio, en la vía pública para facilitar carreras, concursos o actividades similares, sin el permiso correspondiente, y
- c) Veinticinco mil quetzales, por utilizar la vía pública para carreras, concursos o actividades similares, sin el permiso correspondiente por cada conductor que participe. También se impondrá multa por este monto a quienes no atiendan los requerimientos de los vehículos de emergencia, según se establece en el Artículo 127 del presente Reglamento.

En estos casos la autoridad de tránsito obligadamente dará aviso inmediatamente al Ministerio Público para que éste determine si hay conexión con algún delito que perseguir.”

Dichas reformas, produjeron una serie de inconformidades por parte de los motociclistas que presentaron acciones de inconstitucionalidad sobre las mismas; argumentando que se estaba transgrediendo el derecho a la libre locomoción que poseen; sin embargo, las reformas cobraron vigencia a pesar de las protestas y manifestaciones.

El problema radica en que las municipalidades utilizan esta ley únicamente por interés económico; para que los policías municipales de tránsito impongan multas y así poder generar un ingreso para ellos. No es un instrumento que pretenda mejorar la seguridad vial o disminuir la delincuencia; por lo que el gobierno de Guatemala necesita realizar un análisis legal, económico y social de la ley y dejar a un lado las improvisaciones e implementar otras medidas de seguridad para combatir la delincuencia.

En este sentido, la solución principal a dicha problemática, es que las leyes de tránsito sean normas vigentes y positivas; y además en el ámbito institucional se debe implementar una política social y de desarrollo. El concepto de las redes de comunicación es fundamental, en virtud de que inicialmente se trata de aprovechar y luego consolidar grupos que puedan generar ideas nuevas y eficaces para resolver el problema.



CONCLUSIONES

1. La creación de la Ley de Tránsito de Motocicletas con la idea de reducir los niveles de inseguridad existente en Guatemala, es errónea ya que el problema no es la circulación de motocicletas sino los conductores de las mismas que en muchos casos las utilizan para delinquir.
2. La coordinación interinstitucional entre la Policía Nacional Civil y la Policía Municipal de Tránsito es ineficiente e inexistente; puesto que los mismos no han cumplido con su obligación de supervisar, controlar y sancionar a los conductores de motocicletas que circulan sin casco, sin chaleco o ambos sin identificación; igual siguen circulando dos personas en dichos vehículos.
3. Tanto la Policía Municipal de Tránsito como la Policía Nacional Civil no cuentan con oficiales de tránsito profesionalizados y equipados; para hacer cumplir las leyes y reglamentos de tránsito en las vías públicas.
4. El sistema de educación público y privado regido por el Ministerio de Educación, no cuenta con métodos de aprendizaje, programas, ni proyectos que fomenten el desarrollo de la educación vial de los peatones, conductores de vehículos y motocicletas; como un tema fundamental para la formación de los estudiantes guatemaltecos.



5. La utilización de motos para cometer delitos no es un problema de tránsito, es un problema de seguridad nacional que el Ministerio de Gobernación ha sido incapaz de combatir.



RECOMENDACIONES

1. Todo gobierno de Guatemala debe convertir en un aliado estratégico al Departamento de Tránsito para la toma de decisiones, de dirección, de coordinación y de control; no sólo en materia de administración del tránsito y seguridad vial, sino también en el tema de la seguridad y prevención contra el delito.
2. La Municipalidad de Guatemala y el Departamento de Tránsito son las obligadas a darle cumplimiento a la Ley de Tránsito de Motocicletas y demás leyes de tránsito; por lo que deberían sancionar a los agentes que no cumplan con sancionar a los pilotos que infrinjan las leyes.
3. La capacitación de todos los agentes de tránsito es primordial para la seguridad vial; pero también debe enfocarse en la prevención de delitos y protección de las personas que a diario circulan en el país.
4. El Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Gobernación deben implementar programas y estrategias; con la finalidad de concientizar a la población guatemalteca sobre la educación y seguridad vial.



5. El Ministerio de Gobernación y la Policía Nacional Civil tienen que evaluar y reestructurar las políticas de seguridad, los recursos y la capacidad institucional; para garantizarles a las personas la protección de sus derechos regulados en la Constitución Política de la República de Guatemala.



BIBLIOGRAFÍA

BARRIOS, Luis Emilio. **Leyes, decretos: prontuarios de leyes de tránsito.** Guatemala: Ed. Ediciones, 2003.

BIDART CAMPOS, German. **Teoría general de los derechos humanos.** 2ª. reimpresión. México: Ed. Universidad Nacional Autónoma de México, 1993.

BOLAÑOS, Rosa María. **Parque vehicular llega a dos millones en el 2010.** http://www.prensalibre.com/economia/Parquevehicularllegamillones_0_398960109.html (Guatemala, 12 de noviembre de 2013).

BUSTAMANTE SALVADOR, Carlos. **Seguridad ciudadana, derechos humanos y policía.** <http://carlosbustamantesalvador.blogspot.com/2008/11/seguridad-ciudadana-derechos-humanos-y.html> (Guatemala, 24 de mayo de 2013).

CASTAÑÓN, Mariela. **Las diez zonas más peligrosas de Guatemala.** <http://lahora.com.gt/index.php/nacional/guatemala/reportajesyentrevistas/148368-las-diez-zonas-mas-peligrosas-de-guatemala> (Guatemala, 15 de noviembre de 2013).

Centro Internacional para Investigaciones en Derechos Humanos. **Informe de violencia en Guatemala.** Guatemala: (s.e.), (s.f.).

CIUENDEZ, Ana Belén. **La educación en valores.** <http://www.eumed.net/ced/15/abcp2.htm> (Guatemala, 5 de agosto de 2013).

FERRAJOLI, Luigi. **Teoría del garantismo penal.** Italia: Ed. Trota, (s.f.).



GARCÍA LAGUARDIA, Jorge Mario. **Defensa de la Constitución**. Guatemala: Ed. Universitaria, 1983.

GARCÍA MÁYNEZ, Eduardo. **Introducción al estudio del derecho**. 7ª. ed. Revisada. México: Ed. Porrúa, S.A., 1956.

GODÍNEZ BOLAÑOS, Rafael. **La policía administrativa o intervencionismo estatal**. 3ª. ed. Revisada y ampliada. Colección Juritex. Guatemala: Ed. Universitaria, 1998.

GÓMEZ SANDOVAL, María Teresa. **El transporte urbano en Guatemala**. Guatemala: Ed. Lovi, 2000.

GÓMEZ SANTOS, Carlos Augusto. **El congestionamiento vehicular en la ciudad de Guatemala**. Guatemala: (s.e.), 2011.

GONZÁLEZ CAHUAPE, Eduardo. **Apuntes de derecho penal guatemalteco**. 2da. ed. Guatemala: Ed. Fundación Mirna Mack, 2003.

<http://www.muniguate.com/index.php/emetra/90-tecnologia/286-> **Cámaras para el control de velocidad**. (Guatemala, 20 de noviembre de 2013).

<http://www.cultura.muniguate.com/omdex.php/emetra/75te,as/tecnologia> **Guatemala, una ciudad inteligente**. (Guatemala, 14 de noviembre de 2013).

http://www.dpv.misiones.gov.ar/seguridadvial/index.php?option=com_content&view=article&id=85:normas-de-conduccion-para-motocicletas&catid=16:reglas&Itemid=19 **Normas de conducción para motocicletas**. (Guatemala, 1 de junio de 2014).

[http://www.muniguate.com/index.php/emetra/90-tecnologia/6350-Patrullas inteligentes](http://www.muniguate.com/index.php/emetra/90-tecnologia/6350-Patrullas-inteligentes) (Guatemala, 1 de junio de 2014).



<http://www.muniguate.com/index.php/emetra/64-temas/5615-prmt> **Policía Municipal de Tránsito.** (Guatemala, 18 de noviembre de 2013).

<http://www.nuestramuni.com/index.php/emetra/84-educacion/311> **Programa de educación vial.** (Guatemala, 5 de diciembre de 2013).

<http://www.muniguate.com/index.php/emetra/90-tecnologia/425> **Puntos de control de velocidad** (Guatemala, 20 de noviembre de 2013).

<https://sites.google.com/site/seguridadvialcom/home/motociclistas> **Seguridad vial.** (Guatemala, 15 de octubre de 2013).

IBAÑEZ, Jeovany. **El primer automóvil en las calles de Guatemala.**
<http://mundoymotor.com/mm105/10672315640.htm> (Guatemala, 15 de mayo de 2013).

KLITGGARD, Robert. **Estrategias a nivel nacional e internacional para reducir la corrupción.** (s.l.i.): (s.e.), (s.f.).

LEIVA ALBA, Jerie Wesley. **Análisis de accidentes viales aplicando la ingeniería del tránsito.** Guatemala: (s.e.), 2003.

LÓPEZ CONTRERAS, Rony Eulalio. **Derechos humanos.** 3a. ed. (s.l.i.):(s.e.); (s.f.).

MACK, Helen. **Impunidad y denegación de justicia en Guatemala.** Guatemala: Ed. Equipo Nizkor y Derechos Human Rights, 2004.

MANSO PARDO, Violeta y Manuel Castaño Pardo. **Educación para la seguridad vial.** Madrid, España: Ed. Anaya, 1993.



MARROQUÍN SANDOVAL, Mynor Estuardo. **Aspectos infraccionarios y sancionarios de la ley y reglamento de tránsito, imperiosa necesidad de intervención jurisdiccional.** Guatemala: (s.e.), 1998.

MÉRIDA CHILEL, Isabel Concepción. **Aporte a los establecimientos educativos en la construcción de la cultura de la paz en Guatemala.** Guatemala: (s.e.), 2003.

MOREIRA, Carlos. **La lucha contra la impunidad en Guatemala: el caso de la CICIG.** http://carlosmoreirauruguay.blogspot.com/2009_07_01_archive.html (Guatemala, 20 de agosto de 2013).

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 1981.

PETIT, Eugene. **Derecho romano.** México: Ed. Porrúa, S.A., 1977.

PRADO, Gerardo. **Derecho constitucional.** Guatemala, Guatemala: (s.e.), 2007.

Real Academia Española. **Diccionario usual.** Madrid, España: Ed. Melusina, 1992.

SHEEN URIOL, Diana. **Educación vial.** <http://www.monografias.com/trabajos82/educacion-vial/educacion-vial.shtml> (Guatemala, 3 octubre de 2013).

SUAREZ RANGEL, Gloria Inés. **Los accidentes de tránsito en la sociedad guatemalteca: medidas de protección para motociclistas de la zona urbana de Mixco.** Guatemala: (s.e.), 2012.



VÁSQUEZ RODRÍGUEZ, Guillermo Rafael. **Consecuencias jurídicas de los accidentes de tránsito, cuando no existen personas lesionada.** Guatemala: (s.e.), 2009.

Legislación:

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

Convención Americana sobre Derechos Humanos. Organización de los Estados Americanos, 1978.

Código Penal. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 17-73, 1973.

Ley del Organismo Judicial. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 2-89, 1989.

Ley del Organismo Ejecutivo. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 114-97, 1987.

Ley de Tránsito de Motocicletas. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 105-2009, 2009.

Ley de Tránsito. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 132-96, 1996.

Ley de la Policía Nacional Civil. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 11-97, 1997.

Reglamento de la Ley de Tránsito. Presidente de la República de Guatemala, Acuerdo Gubernativo 273-98, 1998.



Delega la Competencia de la Administración de Tránsito a la Municipalidad de Guatemala. Organismo Ejecutivo. Acuerdo Gubernativo número 67-98. Ministerio de Gobernación, 1998.