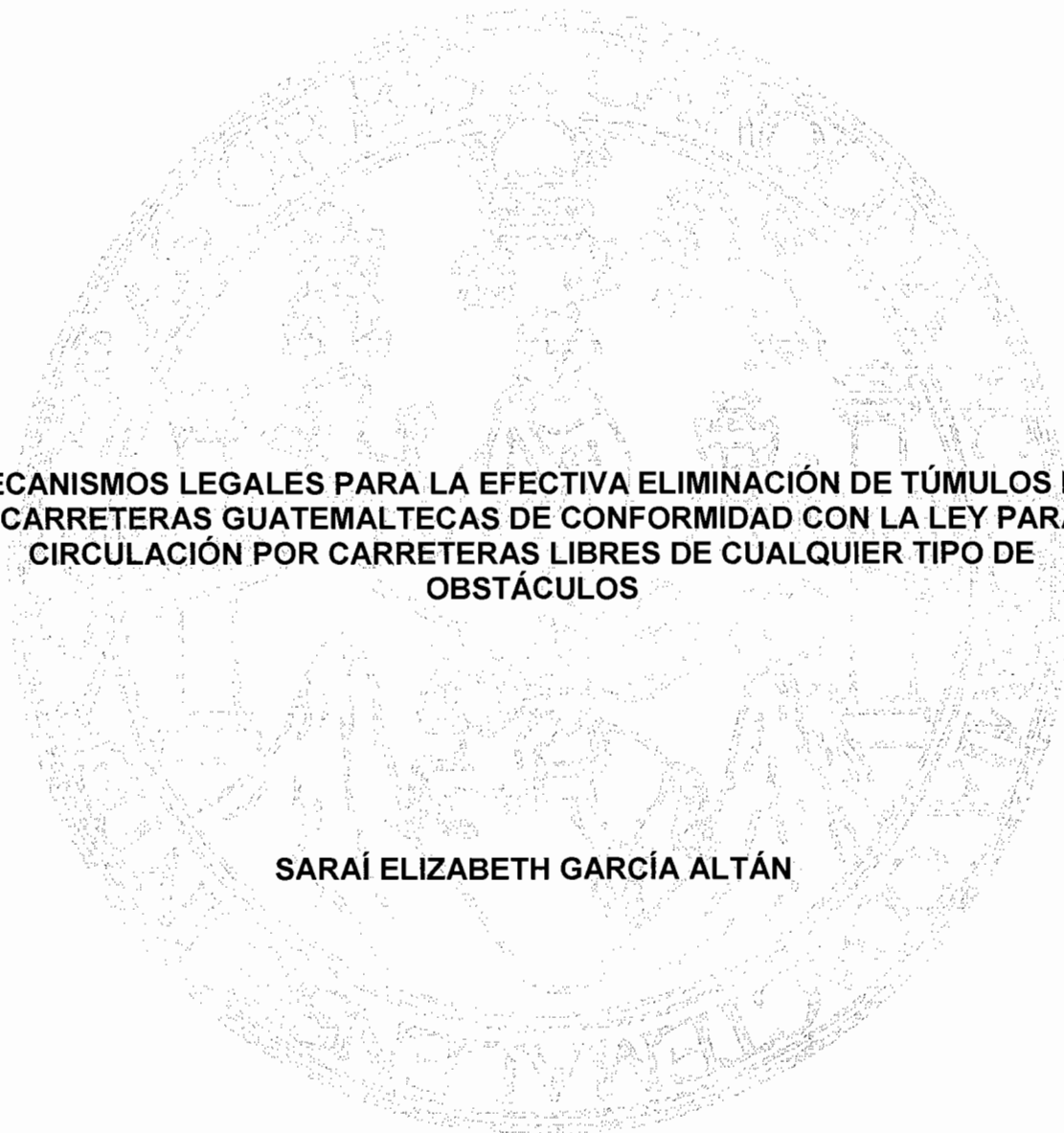


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**MECANISMOS LEGALES PARA LA EFECTIVA ELIMINACIÓN DE TÚMULOS EN
LAS CARRETERAS GUATEMALTECAS DE CONFORMIDAD CON LA LEY PARA LA
CIRCULACIÓN POR CARRETERAS LIBRES DE CUALQUIER TIPO DE
OBSTÁCULOS**

SARAÍ ELIZABETH GARCÍA ALTÁN

GUATEMALA, NOVIEMBRE DE 2014

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

**MECANISMOS LEGALES PARA LA EFECTIVA ELIMINACIÓN DE TÚMULOS EN
LAS CARRETERAS GUATEMALTECAS DE CONFORMIDAD CON LA LEY PARA LA
CIRCULACIÓN POR CARRETERAS LIBRES DE CUALQUIER TIPO DE
OBSTÁCULOS**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

SARAÍ ELIZABETH GARCÍA ALTÁN

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, noviembre 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

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 la licenciatura en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala).




Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 06 de junio de 2014.

Atentamente pase al (a) Profesional, ISRAEL BENITO AJUCUM LÓPEZ
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
SARAÍ ELIZABETH GARCÍA ALTÁN, con carné 200615756,
 intitulado MECANISMOS LEGALES PARA LA EFECTIVA ELIMINACIÓN DE TÚMULOS EN LAS CARRETERAS
GUATEMALTECAS DE CONFORMIDAD CON LA LEY PARA LA CIRCULACIÓN POR CARRETERAS LIBRES DE
CUALQUIER TIPO DE OBSTÁCULOS.

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


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



Fecha de recepción 09 / 06 / 2014

f)

Asesor(a)

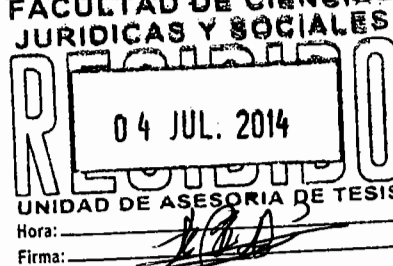
Israel Benito Ajucum López
 ABOGADO Y NOTARIO





Lic. Israel Benito Ajucum López
Abogado y Notario
Colegiado 5928

Guatemala, 26 de junio del año 2014



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

Doctor Mejía Orellana:

De la manera más atenta me permito comunicarle que en cumplimiento con el nombramiento emitido de fecha seis de junio del año dos mil catorce por la Unidad de Asesoría de Tesis, en el cual se me designa la función de asesorar el trabajo de tesis de la bachiller Saraí Elizabeth García Altán, intitulado: **“MECANISMOS LEGALES PARA LA EFECTIVA ELIMINACIÓN DE TÚMULOS EN LAS CARRETERAS GUATEMALTECAS DE CONFORMIDAD CON LA LEY PARA LA CIRCULACIÓN POR CARRETERAS LIBRES DE CUALQUIER TIPO DE OBSTÁCULOS”**, el cual a mi criterio cumple con los requisitos y formalidades que establece la normativa, me permito dictaminar de la siguiente manera:

- a) El desarrollo de la tesis es amplio y determina una contribución técnica y científica que señala claramente la importancia de analizar las dificultades en el país para eliminar los túmulos de las carreteras.
- b) La bachiller al llevar a cabo el desarrollo de los capítulos de su tesis, utilizó diversos métodos y técnicas de investigación, los cuales permitieron su desarrollo en base a doctrina actualizada y legislación vigente. Para ello se emplearon: método histórico, el cual es determinante en establecer el elevado número de túmulos existentes en las carreteras del país; el método comparativo, con el cual se indica lo fundamental del mantenimiento de carreteras; y el analítico, estableció que deben existir contratos favorables para eliminar la saturación actual de túmulos. Las técnicas empleadas fueron las de fichas biliográficas y documental, siendo las mismas de utilidad para recolectar ordenadamente la bibliografía nacional y así lograr desarrollar el trabajo de tesis adecuadamente.
- c) La ponente redactó su trabajo de tesis siguiendo los lineamientos establecidos y en base a todas las indicaciones sugeridas, siendo el informe final de importancia y de útil consulta para la bibliografía guatemalteca. La introducción, cuerpo del trabajo de tesis, redacción, conclusión discursiva y bibliografía son acordes, valederas y se ajustan perfectamente al título de la misma.



Lic. Israel Benito Ajucum López
Abogado y Notario
Colegiado 5928

- d) Se llevaron a cabo las modificaciones sugeridas durante la asesoría de la tesis. En relación a los objetivos de la tesis, los mismos son relevantes ya que indican los mecanismos legales que se deben utilizar para la eliminación de tómulos. La hipótesis formulada y objeto del trabajo de investigación, se comprobó y con ella se lograron establecer los fundamentos jurídicos que informan la efectiva eliminación de tómulos en las carreteras guatemaltecas.
- e) Se hace la aclaración que entre la asesora y la bachiller no existe parentesco entre los grados de ley, motivo por el cual el dictamen fue emitido en favor de la sustentante de forma objetiva y calificando objetivamente el trabajo de tesis presentado.

La tesis efectivamente reúne los requisitos legales del Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por lo cual emito **DICTAMEN FAVORABLE**, para que pueda continuar con el trámite correspondiente, para evaluarse posteriormente por el Tribunal Examinador en el Examen Público de Tesis, previo a optar al grado académico de Licenciada en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Atentamente.

Lic. Israel Benito Ajucum López
Asesor de Tesis
Col. 5928
Israel Benito Ajucum López
ABOGADO Y NOTARIO



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 11 de agosto de 2014.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante SARAÍ ELIZABETH GARCÍA ALTÁN, titulado MECANISMOS LEGALES PARA LA EFECTIVA ELIMINACIÓN DE TÚMULOS EN LAS CARRETERAS GUATEMALTECAS DE CONFORMIDAD CON LA LEY PARA LA CIRCULACIÓN POR CARRETERAS LIBRES DE CUALQUIER TIPO DE OBSTÁCULOS. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/srrs.





DEDICATORIA

- A DIOS:** Porque para él es la gloria y honra.
- A MIS PADRES:** Juan Alberto García Aguilar y Sofía Altán de García, por su esfuerzo y dedicación en formar mi futuro.
- A MI ESPOSO:** Nery David Grajeda Izaguirre, por ser mi soporte, ayuda idónea y el hombre que amo.
- A MIS HERMANOS:** Sandra, Fabiola, Wendolin, Graciela e Isaac, por su apoyo y estar conmigo en todo momento.
- A MIS SOBRINOS:** Debby, Sammy, Ricardito y Jorgito, por quienes espero ser superada.
- A MI ABUELITA:** Engracia Aguilar de García, por ser parte de éste éxito.
- A MIS SUEGROS:** Herminia Izaguirre y Neri Grajeda por su apoyo incondicional.



A MIS CUÑADOS:

Maquito, Patty, Leo y Ricardo por brindarme siempre su apoyo.

A MI TÍA:

Blanca Fabiola Quiñonez, por ser parte de mi formación.

A MIS PRIMOS:

Heidi, Luis y José, por estar conmigo en todo momento.

A MIS AMIGOS:

Lesbia Orellana, Alejandra Gálvez, Mario Valbert, Rocio Cleaves, Margarita Mejicanos, Patty Aguja, Rocio Ronquillo, Hugo González, Rubén Darío Méndez, Mariela Agustín, Valeria Alvarado, Hugo Galicia, Francisco Contreras, Erick Agustín, Andrea Mirón, por brindarme siempre su apoyo incondicional.

A:

La Universidad de San Carlos de Guatemala, en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales y a todos los catedráticos que me impartieron sus conocimientos y experiencias que serán la base de mi profesión.



PRESENTACIÓN

Con el trabajo de tesis se determinaron los conocimientos esenciales y se indicaron de forma objetiva los diversos conceptos y variables que se le relacionan, para de esa manera establecer claramente sus objetivos y señalar la racionalidad y encaminar la investigación a los recursos humanos, económicos y materiales viables dentro de un marco que tiene como referencia la interpretación precisa de resultados acertados de conformidad con el proceso investigativo del tema intitulado: "Mecanismos legales para la efectiva eliminación de túmulos en las carreteras guatemaltecas de conformidad con la Ley para la Circulación por Carreteras libres de cualquier tipo de obstáculos".

El tema de la tesis se enmarca dentro del derecho administrativo y es de carácter cualitativo. También, es de importancia dar a conocer que abarca todo el territorio de la República guatemalteca en el período comprendido de los dos últimos años, tiempo en el cual se han construido un mayor número de túmulos.

Con la misma, se estudia la importancia de que existan mecanismos legales para eliminar los túmulos de las carreteras guatemaltecas de acuerdo a la Ley para la Circulación por Carreteras Libres de cualquier tipo de obstáculos para evitar montículos u otros obstáculos que impidan la libre circulación de los vehículos en las carreteras.



HIPÓTESIS

De acuerdo con el plan de investigación desarrollado se formuló la hipótesis que señala la necesidad de que se implementen lo antes posible mecanismos legales para la efectiva eliminación de túmulos en las carreteras guatemaltecas de conformidad con la legislación vigente, así como también determina la importancia de que se construyan pasarelas y se señalicen claramente las vías y se lancen campañas para concientizar la población.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

La hipótesis planteada fue comprobada del tema denominado: "Mecanismos legales para la efectiva eliminación de túmulos en las carreteras guatemaltecas de conformidad con la Ley para la Circulación por Carreteras libres de cualquier tipo de obstáculos". Para su comprobación, los métodos de investigación empleados fueron: histórico, comparativo y analítico. También, se empleó la técnica de fichas bibliográficas y documental, con las cuales se recolectó la información doctrinaria y jurídica relacionada con el tema investigado y en la cual la hipótesis al comprobarse señaló la importancia de eliminar los túmulos del país, para así garantizar que los vehículos puedan transitar por las carreteras guatemaltecas.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i
CAPÍTULO I	
1. Derecho administrativo.....	1
1.1. Estado.....	1
1.2. Tipos de Estado.....	2
1.3. Elementos del Estado.....	2
1.4. Diversos criterios de clasificación de las funciones estatales.....	3
1.5. Conceptualización de derecho administrativo.....	4
1.6. Definición.....	5
1.7. Características.....	5
1.8. Relaciones del derecho administrativo con otras disciplinas jurídicas..	6
1.9. Actos administrativos.....	8
1.10. Actividad reglada y discrecional de la administración pública.....	12
1.11. Nulidad del acto administrativo.....	13
1.12. Vicios específicos de los actos administrativos.....	14
1.13. Contratos administrativos.....	16
1.14. Procedimiento administrativo.....	19



CAPÍTULO II

Pág.

2.	La circulación.....	23
2.1.	La persona como factor interviniente en la circulación.....	25
2.2.	Los vehículos.....	26
2.3.	La vía.....	26
2.4.	Carretera.....	31
2.5.	Seguridad vial.....	34

CAPÍTULO III

3.	La señalización.....	37
3.1.	Importancia.....	37
3.2.	Objetivos.....	38
3.3.	Ubicación.....	39
3.4.	Visibilidad.....	41
3.5.	Interpretación de las señales.....	41
3.6.	Idioma de las señales.	42
3.7.	Responsabilidad de la señalización vial.....	42
3.8.	Retirada, sustitución y alteración de las señales.....	43
3.9.	Obediencia.....	44
3.10.	Aplicación de las señales.....	45
3.11.	Clasificación de las señales.....	46
3.12.	Señales de reglamentación.....	46



CAPÍTULO IV

4.	Estudio de los mecanismos legales para la efectiva eliminación de túmulos en las carreteras guatemaltecas de conformidad con la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de obstáculos.....	49
4.1.	Ubicación.....	49
4.2.	Definición y origen de los túmulos.....	50
4.3.	Derecho de circulación.....	51
4.4.	Libertad de locomoción y tránsito.....	51
4.5.	Ministerio de Comunicación, Infraestructura y Vivienda de la República de Guatemala (CIV).....	53
4.6.	Los mecanismos legales para la eliminación de túmulos en las carreteras de acuerdo a la Ley para la Circulación por Carreteras libres de cualquier tipo de obstáculos.....	57
	CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	63
	BIBLIOGRAFÍA.....	65



INTRODUCCIÓN

El tema de tesis señala la importancia de que existan mecanismos para la efectiva eliminación de túmulos en las carreteras guatemaltecas, de acuerdo a la Ley para la Circulación por Carreteras libres de cualquier tipo de obstáculos. La norma tiene como finalidad garantizar que puedan circular sin tropiezo alguno los vehículos que transitan por carreteras en el país, e incluye a su vez la prohibición de colocar sin autorización túmulos, talanqueras y garitas.

La falta de garantía de que no existan obstáculos en las carreteras no ha permitido que los vehículos puedan transitar libremente, siendo fundamental el retiro de los mismos y que el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda preste su ayuda para el retiro de túmulos.

Es fundamental que el Estado guatemalteco se encargue de la eliminación de túmulos mediante la celebración de contratos favorables y a bajo costo, que permitan eliminar por completo la saturación actual de este tipo de obstáculos en la sociedad guatemalteca.

La medida de implementación es favorecer la economía de la Nación, debido a que se trata de aumentar la velocidad de circulación en relación al transporte pesado. Además de aumentar la velocidad de transporte, se tienen que mejorar los tiempos de entrega de las mercancías y evitar con ello daños a los automotores por los obstáculos, lo cual se traduce en competitividad.

Los objetivos de la tesis dieron a conocer que la aprobación de la normativa también es favorecedora de las acciones gubernamentales, para la creación de un ambiente propicio para el comercio e inversiones extranjeras.

La tesis se dividió en cuatro capítulos. El primer capítulo, es referente al derecho administrativo, Estado, tipos de Estado, elementos del Estado, diversos criterios de clasificación de las funciones estatales, conceptualización y definición del derecho administrativo, características, relaciones del derecho administrativo con otras disciplinas jurídicas, actos administrativos, actividad reglada y discrecional de la administración pública, nulidad del acto administrativo, vicios específicos del acto administrativo, contratos administrativos y procedimiento administrativo; el segundo capítulo, se refiere a la circulación, la persona como factor interviniente en la circulación, los vehículos, la vía, las carreteras y la seguridad vial; el tercer capítulo, indica la señalización, importancia, objetivos, ubicación, visibilidad interpretación de las señales, idioma de las señales responsabilidad de la señalización vial, retirada, sustitución y alteración de señales, aplicación de las señales; y el cuarto capítulo, analiza la importancia de mecanismos legales para la efectiva eliminación de túmulos en las carreteras guatemaltecas.

Se utilizó el método dogmático, método deductivo, método analítico y el sintético. Asimismo, se emplearon las técnicas de investigación bibliográfica y documental, con las cuales se determinó la importancia de garantizar el retiro de túmulos en base a lo estipulado en la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de obstáculos.



CAPÍTULO I

1. Derecho administrativo

Es la rama del derecho público reguladora de la actividad estatal. Al concepto de derecho administrativo se llega mediante el concepto de Estado y a través del advenimiento del Estado de derecho, el cual ha sido el resultado de convergencias que no han permitido el bienestar social.

El Estado de derecho se ubica dentro de la administración como esencialmente ejecutiva, encontrando en la ley su fundamento y el límite de su acción. Consiste en una administración sometida al derecho y aunque se encuentra habilitada para dictar reglas generales, las mismas se encuentran subordinadas a la ley.

1.1. Estado

El Estado es la organización jurídico-política más perfecta que puede conocerse hasta la actualidad en la sociedad guatemalteca. Consiste en un ente orgánico unitario, que está estructurado jurídicamente bajo la manera de una corporación, la cual detenta el ejercicio del poder.

"El poder de imperium del Estado es denominado poder político y es único. La división de poderes no es sino la distribución del poder entre diversos centros o complejos



orgánicos para el ejercicio preferente, por parte de cada uno de ellos de determinada función, siendo todo ello destinado al cumplimiento de los cometidos estatales”.¹

1.2. Tipos de Estado

Siendo los mismos los siguientes:

- a) Unitario: existe un único ordenamiento jurídico.
- b) Federal: se presenta una coexistencia de ordenamientos jurídicos.
- c) Provincial: las provincias ejercen el poder que no han delegado a la Nación, para de esa forma reservar la facultad de dictar leyes.

1.3. Elementos del Estado

Los elementos del Estado son los siguientes:

- a) Población: consiste en el elemento humano y en el mismo se debe llevar a cabo la distinción entre los habitantes que son los residentes del mismo territorio y del pueblo que se refiere a un concepto mayormente restringido, debido a que se relaciona a la parte de la población que tiene el ejercicio de los derechos políticos.

¹ Arriaga Escobedo, Raúl Miguel. **Manual de derecho administrativo**. Pág. 22.



- b) Territorio: consiste en un elemento geográfico, debido a que es referente a la parte de la población que tiene a su cargo el ejercicio de los derechos políticos.

- c) Poder: también se le denomina imperium y es la energía o fuerza necesaria con la cual cuenta el Estado para la realización de sus objetivos con la finalidad de que el Estado cumpla con la comunidad. El ejercicio del poder es legítimo si el bien que se busca es en beneficio común, o sea, que una orden para ser legítima además de emanar de manera formal del órgano competente tiene que serlo también en sustancia.

- d) Gobierno: es el conjunto de los órganos que ejercen el poder, para el efectivo cumplimiento de las funciones estatales.

1.4. Diversos criterios de clasificación de las funciones estatales

Los criterios de clasificación de las funciones del Estado son los siguientes:

- a) Ejecutiva: también se le denomina administrativa y es la función que lleva a cabo el Estado que se ocupa de la satisfacción de los intereses comunitarios existentes e impostergables.

Consiste en la función más amplia que se emplea en la esfera estatal y es la función primordial del poder ejecutivo, en la cual se encuentra el derecho administrativo.

- b) **Legislativa:** es la que se ocupa del dictado de las leyes, las cuales son relativas a normas jurídicas de alcance general, de cumplimiento obligatorio y encaminadas a un número indeterminado o determinable de personas. Además, es la función principal del poder legislativo.
- c) **Judicial:** se encarga de la resolución de una controversia en materia jurídica entre dos partes que tienen intereses contrapuestos, imponiendo para el efecto una decisión a las mismas con fuerza de verdad legal.

"La actividad judicial continúa y completa la legislativa, mientras que la legislación determina un ordenamiento jurídico, la justicia se encarga de asegurar su conservación y observancia. Esta función se ejerce en relación a los actos concretos, en los cuales la ley ha sido violentada. Consiste en la función del poder judicial".²

1.5. Conceptualización de derecho administrativo

El derecho público consiste en el derecho aplicable a todas las relaciones humanas y sociales que señala el Estado.

El derecho administrativo es una rama del derecho público interno que se encuentra compuesta por normas jurídicas que regulan la actividad administrativa del poder

² García de Enterría, Alonso Manuel. **Curso de derecho administrativo**. Pág. 50.

ejecutivo, así como la actividad administrativa del poder ejecutivo, el poder legislativo y los entes públicos no estatales.

La labor del derecho administrativo consiste en arbitrar los cauces jurídicos para la defensa de los derechos colectivos, garantizando los intereses comunitarios.

1.6. Definición

"El derecho administrativo es el complejo de principios y normas de derecho público interno que regula la organización y comportamiento de la administración pública, directa e indirectamente, así como las relaciones de la administración pública con los administrados, las relaciones de los distintos órganos entre sí de la administración pública con la finalidad de satisfacer y lograr las finalidades del interés público hacia donde debe encaminarse la administración".³

1.7. Características

Las características del derecho administrativo son las siguientes:

- a) Común: consiste en un derecho que al igual que el derecho civil, es bien común a todas las actividades que se llevan a cabo y sus principios son aplicables a todas esas materias.

³ Parada Vásquez, José Roberto. **Derecho administrativo**. Pág. 65.

- b) **Contralor:** es un derecho que al igual que el derecho civil, es bien común a todas las actividades municipales y tributarias, así como también sus principios son aplicables a todas esas materias.

- c) **Autónomo:** es una rama autónoma del derecho, la cual tiene sus propios principios generales, o sea, consiste en un sistema jurídico autónomo y paralelo al derecho privado.

- d) **Local:** es un derecho de naturaleza local debido a que tiene que ver con la organización política en el país, o sea, que tiene existir un derecho administrativo local y uno departamental. De esa forma, en cumplimiento con lo dispuesto se deben dictar las normas administrativas.

1.8. Relaciones del derecho administrativo con otras disciplinas jurídicas

El derecho administrativo tiene relación con otras disciplinas jurídicas, siendo las mismas las siguientes:

- a) **Derecho constitucional:** el mismo abarca las normas que se encargan de la regulación de la estructura y de la organización jurídico-política del Estado. Las normas del derecho administrativo se refieren a la actividad que se desarrolla dentro de los órganos estatales. La norma de derecho administrativo es creada a través del legislador dentro de los límites de la norma constitucional.

b) **Derecho penal:** tiene relación con el derecho administrativo por el concepto de sanción, el cual es típico del derecho penal. Además, existe el derecho administrativo disciplinario que se aplica en lo interno de la administración, debido a que se refiere a sanciones que el superior jerárquico impone al inferior por faltas disciplinarias. También, existe en la órbita de los organismos de índole administrativa.

c) **Financiero:** el derecho financiero se encarga de la regulación de la actividad financiera del Estado, la cual se relaciona con la recaudación, gestión y disposición de los medios económicos que se necesitan para el efectivo cumplimiento de su misión.

"Las relaciones entre el derecho administrativo y financiero son inmediatas y contiguas. Ello, es de esa manera debido a que las funciones y los modos de aplicación de las normas financieras son esencialmente administrativos".⁴

d) **Procesal:** es la rama del derecho que se encarga de las formalidades que tienen que cumplirse en todo proceso. Existen instituciones que son reguladas por el derecho procesal y que son adoptadas por el derecho administrativo.

e) **Civil:** existen instituciones de él que son aplicables al procedimiento administrativo, tales como los conceptos de capacidad, persona jurídica y persona física.

⁴ Malín Mateo, Ramón. **Manual de derecho administrativo.** Pág. 85.

- f) **Comercial:** las sociedades del Estado responden al concepto de sociedad comercial.

1.9. Actos administrativos

Son toda declaración de voluntad administrativa, o sea, que consisten en una decisión que toma un órgano de la administración pública y tienen efectos jurídicos sobre el administrado.

"El acto jurídico tiene por finalidad la adquisición, modificación o extinción de los derechos y obligaciones. Además, consiste en una de las especies del acto jurídico que es el género y tiene sus efectos jurídicos sobre el destinatario o administrado".⁵

A pesar de que el acto administrativo no es la única manera de manifestarse que tiene la administración pública, si es el único atacable.

Además, el acto administrativo se distingue de los actos internos de la administración pública, debido a que son los que ejerce la misma en la esfera del derecho privado, dejando a un lado el derecho público.

Los tipos de actos administrativos son los siguientes:

- a) **Por su alcance:** pueden ser individuales y generales.

⁵ Delgadillo Gutiérrez, Luis Humberto. **Elementos de derecho administrativo.** Pág. 80.

- **Individuales:** sus efectos jurídicos se encaminan a determinadas personas, adquieren eficacia para el administrado a partir de la notificación, su vigencia se agota en el caso concreto a que se aplican, en algunos casos pueden ser retroactivos y para alcanzar la extinción de un acto administrativo individual la administración pública tiene que recurrir a la vía judicial.

 - **Generales:** son el ejemplo común del reglamento, van encaminados a un número determinado o indeterminado de personas, tienen vigencia indeterminada en el tiempo, no pueden ser retroactivos y la administración pública puede extinguirlos en sede administrativa en cualquier momento.
- b) **Por su formación:** pueden ser unilaterales y bilaterales.
- **Unilaterales:** no toman en consideración el deseo o voluntad del administrado.

 - **Bilaterales:** cuando la voluntad del particular contribuye a la formación del acto, ello consiste en el supuesto de los contratos administrativos.

Los elementos del acto administrativo son los que a continuación se indican:

- a) **Competencia:** es la aptitud legal que tiene un órgano para actuar, en razón del lugar, materia, tiempo y grado.

- b) **Causa:** consisten en los antecedentes y circunstancias de hecho y de derecho que existen al momento de emitirse un acto y son tomados en consideración por la administración para el dictado del mismo.
- c) **Motivación:** es la expresión de las razones que se han llevado al órgano administrativo a dictar el acto, así como también la expresión de los antecedentes de hecho y de derecho que preceden y lo justifican.

"La falta de motivación equivale a una falta de fundamentación y puede lesionar la validez del acto, debido a que la administración pública no puede obrar de manera arbitraria a la legitimidad del acto. ".⁶

- d) **Objeto:** consiste en la resolución adoptada por la administración pública en el caso concreto, o sea, es el efecto que se busca obtener con el acto. Debe ser físico y jurídicamente posible y es físicamente imposible cuando no es posible in rerum natura.

Debe encargarse de decidir todas las peticiones formuladas, pudiendo introducirse otras cosas que no son solicitadas.

Si la administración introduce una nueva cuestión, no puede resolver hasta que el administrado conteste por ello un asunto que en caso contrario, estaría

⁶ **Ibid.** Pág. 92.

violando el derecho de réplica. Las nuevas cuestiones introducidas por la administración no pueden afectar los derechos adquiridos.

- e) **Procedimientos:** consisten en los pasos que tienen que darse previamente a la emisión del acto y ello se trata de lo que la ley entiende como forma y se desarrolla en la resolución, o sea, en el acto debido que puede afectar los derechos constitucionales.
- f) **Finalidad:** la finalidad del acto administrativo es relativa a la satisfacción del interés público. Consiste en el objetivo tomado en consideración por el legislador al redactar la norma, debido a que no se pueden perseguir fines encubiertos, o sea que la finalidad no tiene que ser contraria a la ley. Es bastante difícil encontrar el vicio en la finalidad.

El fin siempre se encuentra reglado de conformidad al derecho positivo y la discrecionalidad puede ejercerse únicamente en relación al objeto del acto, o sea, que la administración pública no puede en ejercicio de sus facultades discrecionales, violar la finalidad del interés público señalado por la norma.

- g) **Forma:** es referente a la forma en la cual posteriormente al dictado del acto, la resolución llega a conocimiento del administrado. Además, las formas del derecho administrativo cumplen esencialmente una función de garantía, tanto de los derechos de los administrados como de la legalidad que tiene que existir en la



actividad administrativa. En general, el acto administrativo tiene que ser escrito, fechado y firmado por la autoridad emisora.

1.10. Actividad reglada y discrecional de la administración pública

La administración puede de oficio o a pedido de parte, suspender la ejecución del acto si el mismo afecta el interés público o si se alega fundamentalmente la nulidad absoluta del acto.

Las facultades de un órgano se encuentran regladas cuando una norma jurídica predetermina en forma concreta una conducta determinada que el órgano tiene que seguir. Esta conducta puede ser predeterminada de distintas formas: regulación directa, regulación indirecta y regulación residual.

La actividad discrecional no depende de normas legislativas concretas y preexistentes que la regulen. Ello, implica arbitrariedad y las facultades discrecionales le permiten al órgano determinada libertad para elegir entre uno u otro curso de acción, o bien para hacer una cosa de una u otra forma.

La necesidad de dejar a la administración pública determinada actividad discrecional, deriva de la circunstancia de que es imposible para el legislador tener una visión clara de los elementos concretos que al menos en parte y en ciertos casos condicionan la oportunidad de la decisión administrativa.

Las facultades discrecionales pueden derivar de fórmulas elásticas que son las fórmulas jurídicas indeterminadas y normas insuficientes al no haber un criterio preexistente, en donde la resolución depende del criterio del agente administrativo.

1.11. Nulidad del acto administrativo

"La nulidad es consecuencia de un vicio en los elementos constitutivos del acto. Dentro del derecho administrativo el particular o administrado únicamente puede pedir la nulidad si se encuentra legitimado, o sea, solamente en los casos en que el acto afecte sus derechos subjetivos o intereses legítimos".⁷

Los actos administrativos son regulares o irregulares. Los regulares son anulables, o sea, que si tienen vicios, y son subsanables. Los irregulares son los que están gravemente viciados y su nulidad es absoluta e insanable.

- a) Nulidad absoluta: los actos de nulidad absoluta no pueden ser saneados.
- b) Error esencial: cuando se excluye la voluntad de la administración.
- c) Dolo: el dolo consiste en toda asección de lo que es falso o disimulación de lo que es verdadero. Además, difiere del error en que es intencional. Para que el dolo ocasione la invalidez del acto administrativo debe ser grave y determinante de la

⁷ Calderón Morales, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo**. Pág. 122.

acción del agente, sea que el dolo fuera propio del agente o del administrado o de ambos, el acto administrativo resultará nulo.

- d) **Violencia física:** es la que se ejerce sobre el funcionario y puede ser física o moral, aun cuando esta última va acompañada de actitudes que puedan presumir una violencia física. En uno u otro supuesto de violencia ejercida sobre el agente, el acto resultaría nulo si a causa de ello la voluntad de la administración.
- e) **Simulación absoluta:** cuando ninguno de los elementos resultan veraces.

1.12. Vicios específicos de los actos administrativos

Los vicios específicos de los actos administrativos son:

- a) **Incompetencia:** la cual puede ser por territorio, materia, tiempo y grado.
- **Territorio:** se produce cuando el órgano actuante excede el ámbito físico, dentro del cual debe ejercer su competencia.
 - **Materia:** el órgano administrativo tiene que llevar a cabo las funciones que específicamente le competen y debe actuar dentro de la esfera de competencia que le es correspondiente.

La competencia de cada órgano de la administración pública se encuentra señalada por la norma. Si un órgano administrativo dicta un acto con contenido judicial, o si invadiera la esfera de atribuciones pertenecientes a otro órgano de la administración el acto es nulo.

- **Tiempo:** se produce si el agente decide antes o después del tiempo en el cual su decisión hubiera sido válidamente posible.

- **Grado:** el inferior jerárquico no puede dictar un acto que sea de la competencia del superior, ni el superior dictar en principio alguno que fuera de la exclusiva competencia del inferior por motivaciones técnicas.

- b) **Falta de causa:** se refiere cuando el acto se dicta prescindiendo de los hechos que le dan origen o cuando se funda en hechos inexistentes o que sean falsos.

- c) **Falta de motivación:** cuando el acto se encuentra fundado en elementos falsos, entonces es nulo. También, es nulo el acto ilógicamente motivado, o sea cuando se obtiene una conclusión que no tiene relación con el argumento que se utiliza.

La omisión de la motivación da origen a la nulidad absoluta, debido a que no se trata únicamente de un vicio de forma sino también de un vicio de arbitrariedad.

- d) **Vicios en el objeto:** cuando el acto tenga relación con un objeto que no fuera cierto, o cuando se trate de un acto física o jurídicamente imposible.

- e) **Vicio en la finalidad:** cuando el acto se ha dictado con una finalidad distinta a la prevista por el legislador, entonces para que ocurra la desviación de poder debe haber una autoridad administrativa con competencia que haga uso de poder para un fin distinto del conferido por la ley.

"Entre los supuestos de desviación de poder puede encontrarse que el agente actúe con una finalidad personal, que los actos sean llevados a cabo con el objeto de beneficiar a terceros y que el fin perseguido sea de interés general pero distinto del fin preciso que la ley asigna al acto".⁸

- f) **Vicios en las formas esenciales:** cuando se incurre en vicios graves en relación a los procedimientos que deben seguirse o cuando hay falta absoluta de forma exigida por la ley para la exteriorización del acto.

1.13. Contratos administrativos

Los contratos administrativos de derecho público son aquellos mediante los cuales el Estado se encarga de satisfacer de forma indirecta el interés general. Los contratos de derecho público pueden clasificarse como internacionales o internos, siendo los últimos los contratos administrativos.

⁸ Arroyave, Carlos Andrés. **Las resoluciones administrativas**. Pág. 81.

La conceptualización de contrato administrativo no difiere del concepto de contrato en el derecho privado, pero al ser una de las partes el Estado cuenta con características propias.

El contrato administrativo es aquel en el cual la administración ejerce prerrogativas en relación a su interpretación, ejecución y extinción, cuidando de no alterar la ecuación financiera del mismo.

El objeto de todo contrato administrativo se rige y es referente a la rama del derecho público.

En todo contrato administrativo tiene que participar un órgano estatal en ejercicio de función administrativa.

Los elementos del contrato administrativo son:

- a) Celebrado por un organismo estatal competente.
- b) El objeto del contrato es la obligación consistente en una prestación de dar, hacer o no hacer.

Pueden ser objeto del contrato todas aquellas cosas que están fuera del comercio.

c) Es el acuerdo de voluntades que implica una manifestación de voluntad coincidente de las partes y presupone la capacidad jurídica del concontratante y la competencia del órgano estatal.

d) La causa del contrato es la situación de hecho que ha considerado la administración y que se determina a contratar para satisfacerla y es considerada un elemento esencial por aplicación analógica.

e) La forma se refiere a la manera en que se documenta el vínculo contractual.

Las características del contrato administrativo son las siguientes:

a) Cláusulas exorbitantes: pueden ser expresas o pueden ser virtuales o implícitas. Este tipo de cláusulas admitidas por el derecho público no es admisible en el derecho privado, cuando su misma existencia trae consigo la nulidad del contrato.

b) Formales: por lo general estos contratos se celebran por escrito.

c) Prerrogativas del poder público: lo cual trae consigo la desigualdad jurídica entre las partes y ello no implica la falta de protección del contratante.

d) Restricción del concontratante para cesionar: a excepción que el Estado preste su acuerdo a la cesión.

1.14. Procedimiento administrativo

"Consiste en la parte del derecho administrativo que se encarga del análisis de las reglas y de los principios que rigen la intervención de interesados en la preparación de la impugnación de la voluntad de la administración".⁹

Es referente a las formalidades a las que tienen que sujetarse la administración y los administrados en el desarrollo de la función administrativa. Las formalidades aseguran la eficacia de la gestión de la administración y el respeto de los derechos e intereses de los administrados.

La clasificación de los procedimientos administrativos es la siguiente:

- a) **Técnicos:** son los empleados por la administración para la obtención y ordenación de todos los datos y elementos de juicio necesarios para decidir sobre cuestiones que apunten al bien común, no teniendo ello consecuencias jurídicas para el administrado.

- b) **De gestión:** contemplan la relación jurídica entre la administración y el particular quien busca el reconocimiento de un derecho o interés legítimo protegido administrativamente.

⁹ **Ibid.** Pág. 150.

- c) **Sancionatorios:** son los procedimientos disciplinarios que buscan limitar a los funcionarios de la administración, observando las extralimitaciones cometidas y aplicando las sanciones respectivas. También son sancionatorios los procedimientos correctivos, es decir aquellos que se refieren a los particulares.

Los principios del procedimiento administrativo son los siguientes:

- a) **Legalidad:** la administración debe someterse dentro del procedimiento administrativo al estricto cumplimiento de las normas jurídicas, respetando los derechos subjetivos administrativos que esas normas confieren a los administrados.
- b) **Igualdad:** consagra que todos los administrados en igual posición tienen derecho a ser tratados de igual forma. Por tanto la administración no tiene facultades para otorgar privilegios o prerrogativas a los particulares ni para negar derechos arbitrariamente.
- c) **Razonabilidad:** también se le denomina justicia. Es la decisión que pone fin al procedimiento administrativo, es decir el acto administrativo tiene que ser razonable, proporcional a la finalidad que se busca.
- d) **Impulso de oficio:** la administración tiene que impulsar el expediente hasta su terminación, efectuando todos los actos tendientes a la finalización del expediente.

- e) **Búsqueda de la verdad material:** la administración no tiene que ser en referencia a lo aportado por el administrado, sino que debe actuar de oficio, para la obtención de otras pruebas y para la averiguación de los hechos que hagan a la búsqueda de la verdad material u objetiva, debido a que en materia de procedimiento administrativo la verdad material prima sobre la verdad formal.

La verdad material implica que en el momento de la correspondiente toma de decisiones, es la administración la que debe remitirse a los hechos, independientemente de lo alegado o probado por el particular. Ello diferencia al procedimiento administrativo del proceso, en el que el juez tiene que ajustarse a las pruebas aportadas por las partes, siendo éstas el único fundamento de la sentencia.

- f) **Debido proceso:** consagra la garantía de defensa en juicio. Consiste en una garantía constitucional de determinadas formas procesales que buscan el logro el bien común sin avasallar los intereses inviolables particulares. El debido proceso adjetivo comprende el derecho a ser oído, derecho a ofrecer y producir pruebas y derecho a una decisión fundada.
- g) **Gratuidad o economía procesal:** este principio es necesario para que el particular pueda intervenir en el procedimiento administrativo sin limitaciones de tipo económico. Como consecuencia de este principio no existe condena en costas, ni es necesario abonar impuestos o tasas en caso de impugnaciones.

- h) **Sencillez, rapidez y eficacia del procedimiento: es tendiente a que las actuaciones de la administración y de la participación de los particulares sean eficientes, mediante la simplificación de procedimientos, concentración de elementos de juicio, eliminación de plazos inútiles y flexibilidad probatoria.**

CAPÍTULO II

2. La circulación

Indudablemente entre los derechos y libertades que el ordenamiento jurídico guatemalteco le reconoce al ser humano se encuentra el de la libre circulación. Ello, no puede ser tomado en consideración únicamente como un derecho de la persona, sino que también es fundamental para el desarrollo económico y para la vida en el país.

El derecho a la circulación cuenta con limitaciones, debido a que en primer lugar aparece el derecho de propiedad y consecuentemente el ser humano no puede penetrar en propiedad ajena, debido a que tiene que limitarse al tránsito de los lugares que le son permitidos o bien por los elementos comunes.

En segundo lugar, se tiene que estudiar la colisión de derechos, la cual obliga al Estado guatemalteco a dictar normas jurídicas encargadas de la regulación de la circulación, permitiendo con ello la pacífica utilización de las vías a todos los que por las mismas transitan. Cuando se admite la completa libertad, no existe un ejercicio pleno del derechos, debido a que lo que surge es un auténtico abuso del mismo.

Además, el derecho a la libre circulación se ejercita mediante un elemento físico como lo es la vía pública y el Estado es el que tiene la obligación de encargarse de la promoción de los medios de carácter material para el debido cumplimiento de las

finalidades sociales, así como de la administración que debe ser la que desarrolla su actividad dentro de una vertiente tanto técnica como jurídica.

"La vertiente técnica en el ámbito de la circulación es referente al elemento material de la vía y el Estado es el encargado de la facilitación de ese medio material, para que con el mismo el individuo se pueda encargar del ejercicio del derecho de la libre circulación dentro de las mejores condiciones de seguridad que sean permisibles".¹⁰

Por su parte, la vertiente jurídica consiste en la utilización libre de la carretera, lo cual quiere decir que en ningún momento ese uso puede llegar a realizarse de manera anárquica, siendo ello lo que permite que el Estado lleve a cabo de manera adecuada su actividad para así regular la manera en la cual la ciudadanía lleva a cabo su derecho a circular por las vías.

La facultad de un individuo de poder ir y venir, se ejercita claramente sobre el elemento físico de la vía pública, la cual también se acompaña de un elemento material como lo es un vehículo.

Por ende, es necesaria la existencia de una serie de normas jurídicas encaminadas a asegurar a las personas y a sus bienes. Esas normas jurídicas se encargan de la ordenación del tráfico dentro de una determinada época que se caracteriza debido a su acelerado crecimiento, con trascendental repercusión en la circulación existente.

¹⁰ Galindo Camacho, Miguel. **Carreteras del país**. Pág. 22.

2.1. La persona como factor interviniente en la circulación

La persona consiste en la auténtica protagonista de la circulación, debido a que de su comportamiento depende definitivamente la seguridad de ella. Además, se le puede considerar tomando en cuenta diversos puntos de vista, o sea, como conductor, como peatón y como titular del vehículo.

- a) Como conductor: es la persona que maneja el mecanismo de dirección, que dirige el vehículo o bien a cuyo cargo se encuentra el mismo. En vehículos que se encuentren en circulación en función de aprendizaje de la conducción, es conductor la persona que se encuentra a cargo de los mandos adicionales.
- b) Como peatón: es la persona que sin ser conductor transita a pie por las distintas vías o terrenos.

También, lo son quienes empujen algún vehículo sin motor de pequeñas dimensiones y los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas y los impedidos que circulan en las carreteras al paso en una silla de ruedas con o sin motor.

- c) Como titulares de un vehículo: son las personas cuyo nombre se encuentra inscrito registralmente como propietarios de un vehículo.

2.2. Los vehículos

Dentro de los factores del tráfico, el vehículo consiste en la conexión armónica relacionada con las personas y con las vías. Además, es la forma en la cual se vale el conductor para la utilización de la vía. El vehículo consiste en la persona a cuyo nombre figura inscrito el vehículo.

El vehículo es un medio de locomoción que permite el traslado de un lugar a otro de personas o cosas.

Se pueden clasificar tomando en consideración que se encuentren o no dotados de motor, a criterios de construcción y a criterios de utilización. De esa forma, se hace referencia solamente a la clasificación de acuerdo a que tengan o no motor, pudiendo distinguir entre vehículo sin motor, vehículos con motor y vehículos de motor.

2.3. La vía

Constituye el elemento natural, permanente y fijo de la circulación, siendo la misma donde se desarrolla el tráfico.

Además, se puede definir como el camino terrestre en el cual se circula y transita y se distinguen dos tipos que son: vía interurbana, la cual es toda vía pública situada fuera del poblado y la vía urbana, relativa a la vía que se encuentra situada dentro del poblado, excepto las travesías.

"Una vía pública consiste en cualquier espacio de dominio común por donde transitan los peatones o circulan los vehículos. Las vías públicas se fundamentan en su construcción, denominación, uso y limitaciones con el objetivo de preservar los derechos esenciales. Ello, a diferencia de las vías privadas que las regulan sus dueños, tanto en sus características como accesibilidad".¹¹

Vía pública es toda carretera, calle o camino público o particular, de uso común, abierto al público.

Las carreteras son las vías públicas pavimentadas y situadas fuera del poblado, y debido a sus características se clasifican en:

- a) **Autopistas:** son las carreteras que se encuentran especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles. En las mismas no se puede cruzar a nivel ninguna otra senda y constan de diversas calzadas para cada sentido de circulación.

Son carreteras que están proyectadas, construidas y señalizadas para uso exclusivo de automóviles.

No pueden, por ende, circular por ella peatones, bicicletas, ciclomotores, ni vehículos de tracción.

¹¹ **Ibid.** Pág. 45.

La autopista debe tener las siguientes características:

- **Valladas y no tienen acceso directo a las fincas próximas.**
- **No tienen cruces y todas las vías que la cruzan lo hacen por puentes subterráneos.**
- **Tienen distintas calzadas para cada sentido, separadas entre sí por una franja de terreno denominado mediana.**

Las autopistas pueden ser de peaje o de libre circulación. Si son de peaje se deberá pagar la correspondiente tarifa y esta circunstancia debe estar indicada por la correspondiente señal.

- b) Autovías: son las carreteras que se encuentran especialmente proyectadas, señalizadas como tales y construidas. Además, mediante las mismas se tiene acceso bien limitado a las propiedades colindantes.**

Es una carretera muy parecida a la autopista pero que le faltan alguna de sus características, debiendo contar con las siguientes: calzadas separadas para cada sentido de la circulación, no tener acceso directo a las fincas colindantes y no cruzar ningún otro tipo de vía.

- c) **Vía para automóviles:** se reservan de forma exclusiva a la circulación de automóviles, con una misma calzada y con limitaciones completas de acceso a las propiedades colindantes y señalizadas.

- d) **Carreteras convencionales:** son las que reúnen las características propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles.

- e) **Vía o calada de servicio:** es el camino sensiblemente paralelo a una carretera, en relación de la cual tiene carácter secundario, conectado únicamente en algunos puntos, y es de utilidad para las propiedades o edificios que se encuentren contiguos.

- f) **Carretera de circunvalación:** es la que rodea completamente o parcialmente una población mediante enlaces que afluyen a ella.

- g) **Variante de población:** consiste en la obra de modernización de una carretera que lesione a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye una travesía o tramo urbano.

- h) **Travesía:** es el tramo de carretera que discurre por poblado. Los tramos que dispongan de una alternativo o variante a la cual tienen acceso se denominan travesías.



La vía pública consta de las partes que a continuación se dan a conocer:

- a) **Plataforma:** consiste en la zona de la carretera dedicada al uso de vehículos, formada mediante la calzada y los arcenes.

- b) **Carril:** es la banda longitudinal en que puede encontrarse subdividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, siempre que cuente con una anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

- c) **Carril para vehículos:** es aquel que de forma especial se construye para que transiten los automotores.

- d) **Carril bici:** consiste en la vía ciclistica que discurre adosada a la calzada en un mismo sentido o en doble sentido.

- e) **Mediana:** es la franja longitudinal que está situada entre dos plataformas separadas y no se encuentra destinada a la circulación.

- f) **Acera:** es la zona longitudinal que está elevada al tránsito de peatones.

- g) **Zona peatonal:** es reservada a la circulación de peatones y en las misma se incluyen la acera, el andén y el paseo.

- h) **Refugio:** consiste en la zona peatonal.

- i) **Arcén:** es la franja longitudinal contigua a la calzada y no destinada al uso de automóviles, más que en circunstancias excepcionales.

2.4. Carretera

También se le denomina vía de dominio y de uso público y se proyecta construida esencialmente para la circulación de vehículos automóviles.

Existen distintas clases de carreteras, a pesar de que coloquialmente se utiliza el término carretera para definir a la carretera convencional que puede encontrarse conectada mediante accesos a las propiedades colindantes, diferenciándolas de otro tipo de carreteras, como las autovías y autopistas, las cuales no pueden tener pasos al mismo nivel.

Las carreteras se distinguen de un sencillo camino debido a que se encuentran concebidas especialmente para la circulación de vehículos de transporte.

"Dentro de las áreas urbanas, las mismas convergen mediante la ciudad y se les denomina calles tomando un papel doble como vía de acceso y ruta. La economía y la sociedad se encuentran bajo la dependencia de carreteras que sean eficientes".¹²

¹² Villar Palasí, José Luis. **Las carreteras**. Pág. 40.



Se clasifican en función de los carriles que las componen de las distintas calzadas, en sí tienen o no cruces al mismo nivel o tipo de tráfico que soportan. Los gobiernos acostumbran tener un departamento que se encarga de numerar y catalogar las carreteras de su territorio.

La construcción de carreteras requiere de la creación de una superficie continua que atraviese obstáculos geográficos y tome una pendiente suficiente que permita a los vehículos o a los peatones circular.

Además, cuando la ley lo establezca tienen que cumplir una serie de normativas y leyes o guías oficiales que no son de obligado cumplimiento.

El proceso comienza a veces con la retirada de vegetación y de tierra, así como de rocas por excavación o voladura, la construcción de puentes y túneles, seguida por el extendido del pavimento.

Además, existe una variedad de equipo de movimiento de tierras que es específico de la construcción de vías.

También, es de importancia tomar en consideración aspectos medioambientales como lo son:

- a) El drenaje transversal: es necesario para que los ríos y las corrientes de agua que circulan por las vaguadas no se vean interrumpidos por los terraplanes, para

evitar que esas corrientes se reactiven y desmoronen la vía necesaria para la construcción de obras de drenaje transversal o tajeas.

- b) El drenaje longitudinal: implica el dimensionamiento de las cunetas que evitan que el agua acceda a la superficie de la calzada. Si existiese una capa de agua sobre la carretera, los neumáticos de los automóviles podrían perder el contacto con el asfalto. A ese fenómeno se le denomina hidroplaneo.

Las antiguas superficies de carreteras, las vallas y los edificios necesitan ser eliminados antes de comenzar la construcción, lo cual se denomina despeje. Las tuberías y conductos necesitan de un estudio especial debido a que generalmente no se conocen sus posiciones con exactitud.

Los árboles se deben dejar para retener el agua o bien ser desplazados cuando limiten la visibilidad. Se debe evitar afectar el suelo circundante de los árboles que sirven para brindar protección.

Además, el suelo vegetal debe ser retirado de la construcción debido a que no resiste las cargas de tráfico y afecta la resistencia de la vía, la operación de retirada de tierra vegetal y a ello se le denomina desbroce.

El proceso más largo se encuentra dado por los movimientos de tierras para la construcción de la superficie de la carretera. Las zonas donde se eleva el

terreno son los terraplanes y los tramos en los cuales se rebaja el terreno son los desmontes.

Según la dureza del terreno, se tendrá que emplear una maquinaria determinada para movimientos de tierra o si no fuera posible se utilizará voladura.

Al extendido de las capas le tiene que acompañar un proceso de compactación para el aumento de la capacidad portante del terreno. El conjunto se tiene que nivelar y refinarse para extender encima la capa de explanada mejorada y firme. La construcción termina con la colocación de la señalización vertical y horizontal.

Al igual que cualquier estructura las carreteras requieren mantenimiento. El deterioro es producido principalmente por el paso de vehículos, aunque también se ven afectadas por las condiciones meteorológicas como lluvia, expansión térmica y oxidación.

2.5. Seguridad vial

Consiste en la prevención de accidentes de tránsito o en la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito.

También, se refiere a las tecnologías empleadas para ello con la finalidad en cualquier medio de desplazamiento terrestre.



Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del Estado con el apoyo de reglamentación para el tránsito y sin la moderación de las conductas humanas particulares o colectivas, no es posible lograr un óptimo resultado.

Las autoridades y promotores voluntarios deben llevar a cabo en forma permanente campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, en los cuales se tiene que promover la cortesía y precaución en la conducción de vehículos, el respeto al agente de vial, la protección a los peatones, personas con discapacidad y ciclistas, la prevención de accidentes y el uso racional del automóvil particular.



CAPÍTULO III

3. La señalización

Consiste en el conjunto de órdenes y señales de agentes de la circulación, señales circunstanciales que modifican el régimen de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo, semáforos, señales verticales de circulación y marcas viales destinadas a los usuarios de las vías que tienen por finalidad advertir e informar a éstos u ordenar o reglamentar su comportamiento con la antelación necesaria en determinadas circunstancias de la vía o de la circulación.

3.1. Importancia

Las vías públicas ofrecen diversos puntos peligrosos de distinto origen: curvas, estrechamientos e intersecciones. Los peligros y defectos de las carreteras pueden ser conocidos por el transcurso constante sobre ella, debido a que la seguridad de las carreteras ha de partir de la consideración de que de las mismas tienen que ser de utilidad al vecino de una población próxima y que por transitar regularmente por ellas las conoce y sabe la situación en que se encuentran.

Además, es necesario obtener el mayor aprovechamiento de la vía pública, canalizar y ordenar el tráfico, así como también proporcionar las informaciones que le puedan ser de interés. En esos razonamientos se fundamenta la existencia de la señalización y de su adecuada instalación.

"La señalización es constitutiva de una parte esencial de todo sistema de circulación. A través de las señales se transmiten al conductor mandatos relacionados con las normas de comportamiento, así como advertencias sobre los peligros que pueden sobrevenir en la vía a seguir e informaciones de todo tipo de interés para el conductor con vistas a facilitar su conducción".¹³

Debido a las mismas el usuario de las vías públicas tiene conocimiento en un momento determinado de las condiciones de uso de la vía por donde circula y consecuentemente puede llevar a cabo el recorrido o la forma adecuada para evitar accidentes.

De esa manera, la existencia de la señalización se fundamenta en la obtención de la mayor seguridad y eficacia en el uso de las vías públicas. Las señales son un sistema de comunicación en el cual el lenguaje hablado es sustituido por el lenguaje de las formas, los colores, las siluetas, los símbolos o signos diversos. A través de ellas, se emiten mensajes a los receptores que son los conductores y usuarios de las vías, los cuales tienen que responder con un comportamiento adecuado.

3.2. Objetivos

La finalidad de las señales consisten en la reglamentación, información y advertencias a los usuarios de las vías, con la necesaria antelación de determinadas circunstancias o de la circulación.

¹³ Santamaría Pastor, Juan Alfonso. **Vías y carreteras**. Pág. 150.

Por ende, la señalización busca tres objetivos que son:

- a) Aumenta la seguridad de la circulación.
- b) Aumenta la comodidad de la circulación.
- c) Aumenta la eficacia de la circulación.

De conformidad con las finalidades señaladas, las mismas cumplen con las siguientes funciones:

- a) Advierten la existencia de posibles peligros.
- b) Ordenan la circulación de acuerdo a las circunstancias de cada lugar.
- c) Recuerdan algunas prescripciones de las normas jurídicas.

3.3. Ubicación

Las señales se colocarán de forma que los conductores y usuarios a quienes se dirijan pueden reconocerlas con facilidad y a tiempo. Por norma general, se tienen que colocar en la vía correspondiente al de la circulación. Pero, pueden ser colocadas o repetidas encima de la calzada, debido a que toda señal colocada en la vía correspondiente al de la circulación tiene que ser repetida encima o en el otro lado de la

calzada cuando las condiciones del lugar sean tales que se corra el riesgo de que no sea distinguida a tiempo por las condiciones a quienes se dirija.

Cuando a juicio de las autoridades competentes, una señal sea colocada en el arcén de una vía con calzadas separadas puede resultar ineficaz y se puede colocar en la franja divisoria.

"Las señales tienen que ser colocadas de forma que no limiten la circulación de los vehículos por la calzada, de forma que no molesten a los peatones. La distancia entre la calzada, el lado de la señal y el borde inferior de ésta serán en lo posible uniformes en un mismo itinerario, para las señales de igual categoría".¹⁴

Las dimensiones de las placas de señalización son tales que la señal es fácilmente visible desde lejos y comprensible al aproximarse a ellas, siendo esas dimensiones las que se eligen en función de la velocidad habitual de los vehículos.

Además, es de importancia indicar las dimensiones de las señales de advertencia de peligro y las de las señales de reglamentación que tienen que ser normalizadas. Por lo general, existen cuatro categorías de dimensiones para cada tipo de señal: pequeñas, normales, grandes y muy grandes.

Las señales de dimensiones pequeñas se utilizan cuando las condiciones no permiten el empleo de señales de dimensiones normales o bien cuando únicamente se puede

¹⁴ **Ibid.** Pág. 99.

circular de forma lenta. También, se pueden emplear para repetir una señal anterior. Las señales de dimensiones grandes se utilizan en las vías de gran anchura y de circulación rápida. Las señales de dimensiones muy grandes son empleadas en las vías de circulación muy rápida, especialmente en las autopistas.

3.4. Visibilidad

Con la finalidad de que sean mayormente visibles y legibles por la noche, las señales viales, especialmente las de advertencia de peligro y las de reglamentación, tienen que encontrarse iluminadas o provistas de los materiales o dispositivos reflectantes, de conformidad con lo dispuesto en la regulación fundamental que se encuentra establecida con esas finalidades.

3.5. Interpretación de las señales

Para la facilitación de la interpretación de las señales, se puede añadir una inscripción complementaria colocada debajo de las mismas o bien de forma rectangular y en la cual se contenga la señal.

De forma excepcional, cuando las autoridades competentes estimen que sea conveniente concretar el significado de una señal o de un símbolo o bien respecto de las señales y de la reglamentación, se tiene que limitar su avance a determinadas categorías de usuarios de la vía o a determinados períodos, y no se pueden dar las indicaciones necesarias mediante un símbolo adicional o de cifras en las condiciones

necesarias, entonces se deberá colocar una inscripción debajo de la señal con un complementario rectangular, sin perjuicio de la posibilidad de sustituir o completar las inscripciones a través de uno o varios símbolos colocados en la misma placa.

3.6. Idioma de las señales

Las indicaciones escritas que se acompañen o incluyan a los paneles de señalización de las vías públicas e inscripciones figurarán en idioma castellano. Los núcleos de población y demás topónimos serán debidamente designados en su denominación oficial cuando fuese necesario a efectos de identificación en castellano.

3.7. Responsabilidad de la señalización vial

Le corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación de ella en las señales y marcas viales adecuadas. También, le corresponde al titular de la vía la autorización previa para la instalación en ella de otras señales de circulación. En caso de emergencia, las autoridades pueden instalar señales circunstanciales sin autorización previa.

La autoridad encargada de la regulación del tráfico es la responsable de la señalización de carácter circunstancial en razón de las contingencias del mismo y de la señalización variable necesaria para su control, siendo de importancia el control y determinación de las clases de carreteras que tengan que contar con la señalización circunstancial o

variable o con otros medios de vigilancia, regulación, control y gestión telemática del tráfico, así como de las características de los elementos físicos y tecnológicos que tengan como finalidad auxiliar a la autoridad de tráfico.

La responsabilidad de la señalización de las obras que se lleven a cabo en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial es correspondiente a los organismos que las lleven a cabo o a las empresas adjudicatorias de las mismas.

Los usuarios de la vía se encuentran obligados a continuar las indicaciones del personal destinado a la regulación del paso de vehículos en las obras.

Cuando las obras sean llevadas a cabo por empresas adjudicantes o por entidades distintas del titular, las mismas con anterioridad a su inicio analizarán la regulación, gestión y control del tráfico.

3.8. Retirada, sustitución y alteración de las señales

El titular de la vía o bien en su caso la autoridad encargada de la regulación del tráfico, tiene que encargarse de ordenar de forma inmediata la retirada y en su caso la sustitución de las señales antirreglamentariamente instaladas, de las que hayan perdido su objeto y de las que no cumplan por causa de deterioro.

A excepción de causa justificada, nadie debe instalar, retirar, trasladar, ocultar o modificar la señalización de un vía sin permiso del titular del mismo o en su caso de la autoridad encargada de la regulación o tráfico o de la responsable de las instalaciones.

No es permitida la modificación del contenido de las señales o la colocación sobre ellas en sus inmediaciones, placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir confusión, reducir su visibilidad o su eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención, sin perjuicio de las competencias de los titulares de las vías.

3.9. Obediencia

Todos los usuarios de las vías se encuentran obligados a obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentren en las vías por las que circulan.

A esos efectos, cuando la señal imponga una obligación no puede reanudar su marcha el conductor del vehículo detenido hasta haber cumplido la prescripción que la señal establece.

A excepción de circunstancias especiales que lo justifiquen, los usuarios tienen que obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan encontrarse en contradicción con las normas de comportamiento de la circulación.

Los usuarios tienen que obedecer las indicaciones de los semáforos y de las señales verticales de circulación situadas inmediatamente a su derecha, encima de la calzada o encima de su carril.

Si existen semáforos o señales verticales de circulación con indicadores distintas a la derecha y a la izquierda, quienes pretendan girar a la izquierda o seguir de frente, únicamente deben obedecer las de los situados inmediatamente a su izquierda.

3.10. Aplicación de las señales

Toda señal se tiene que aplicar a la anchura de la calzada que se encuentre autorizada a utilizar a los conductores a quienes se encamine esa señal.

No obstante, su aplicación puede limitarse a uno o más carriles, a través de marcas en la calzada.

Cuando exista contradicción, entre una señal aplicable a toda la anchura de la calzada que esté autorizada a utilizar a los conductores a quienes se dirija esa señal y una señal horizontal cuya aplicación se reserve a un carril delimitado, la preeminencia entre ambas se tiene que resolver en beneficio de la señal horizontal siempre que dicho carril sea exclusivo, es decir, señalizando con una señal de flecha de carril con una única dirección y sentido, o delimitando de manera que desde el mismo únicamente pueda seguirse de forma inequívoca, en una misma dirección y sentido.

3.11. Clasificación de las señales

Las señales se clasifican de la siguiente forma:

- a) Señales verticales de circulación.
- b) Marcas viales.
- c) Los semáforos.
- d) Las señales y órdenes de los agentes de circulación.
- e) La señalización circunstancial que modifica el régimen normal de utilización de la vía y las señales fijas o variables. Las señales en unión de las señales realizadas por los conductores con las luces del vehículo o en su defecto con el brazo, y los distintivos o señales en los vehículos componen lo que se puede denominar lenguaje de la carretera.

3.12. Señales de reglamentación

"Las señales de reglamentación tienen por finalidad darle a conocer a los usuarios de la vía las obligaciones, limitaciones o prohibiciones especiales".¹⁵

¹⁵ Galindo. **Ob.Cit.** Pág. 33.



Las señales de reglamentación que se encuentren colocadas en la señal vertical que indique el nombre del poblado, significan que la reglamentación se aplica a todo el poblado, a excepción de que se indique otra reglamentación que difiera a través de la existencia de otras señales en determinados trayectos de la vía.

Las limitaciones, obligaciones o prohibiciones especiales establecidas por las señales de reglamentación regirán a partir de la sección transversal donde se encuentren colocadas esas señales, salvo que a través de un complemento colocado debajo de ellas se indique la distancia a la sección en la cual comiencen a regir las citadas señales.



CAPÍTULO IV

4. Estudio de los mecanismos legales para la efectiva eliminación de tómulos en las carreteras guatemaltecas de conformidad con la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de obstáculos

El Congreso de la República de Guatemala aprobó la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de Obstáculos que busca la facilitación del tránsito de mercancías para el mejoramiento de la competitividad del país.

4.1. Ubicación

"El derecho administrativo es la rama del derecho encargada de la regulación de la administración pública. Trata, por ende del ordenamiento jurídico en relación a su organización, sus servicios y sus relaciones con los ciudadanos".¹⁶

Se puede enmarcar dentro del derecho público interno y se caracteriza por ser común, siendo aplicable a todas las actividades municipales y tributarias. Es autónomo, debido a que cuenta con sus propios principios generales; es local, al encontrarse vinculado a la organización política de una región y exorbitante ya que excede del ámbito del derecho privado y no toma en consideración un plano de igualdad entre las partes, debido a que el Estado tiene más poder que la sociedad civil.

¹⁶ Calderón. **Ob.Cit.** Pág. 56.

Cuenta con fuentes determinadas y las mismas pueden ser de distinta tipología. Sus orígenes se remontan al siglo XVIII con las revoluciones liberales que terminaron por derrocar al denominado Antiguo Régimen.

Los nuevos sistemas políticos contemplaron la existencia de normas jurídicas abstractas, generales y permanentes para la regulación de las relaciones entre el Estado y los ciudadanos.

Además, se aplica a todos los órganos e instituciones mediante las cuales actúa la administración pública. Sus órganos cuentan con poderes de tipo superior de los cuales disponen los particulares y se encarga de la actuación sobre los órganos administrativos, cuando los mismos actúan haciendo uso de sus potestades públicas, es decir, haciendo utilización de la facultad de imperium que rompe con la igualdad entre las partes.

4.2. Definición y origen de los túmulos

Túmulo es el nombre que recibe el levantamiento de tierra y de piedras y se remonta a la época de las edades de piedra, de bronce y de hierro. Originalmente, era consistente a una pila de rocas que recubrían de forma directa el cuerpo, pero que su estructura se modificó por tierra hasta formar auténticas montañas artificiales a lo largo de los siglos.

La aparición de los túmulos se encuentra habitualmente relacionada con una forma de reivindicación de derechos sobre las tierras. Cuanto menos visibles desde lo lejos eran

los asentamientos, más visibles se hacían los túmulos, de forma de indicadores de que el territorio se encontraba ocupado.

4.3. Derecho de circulación

Tiene la finalidad de evitar los accidentes y solucionar jurídicamente las consecuencias de los que no se han podido evitar. Es el aspecto jurídico en un conglomerado de problemas en los que desafortunadamente toda la sociedad tiene que trabajar y para ello se necesita de numerosos profesionales del derecho, debido a la diversidad de los casos que se presentan sobre este derecho de la circulación en los que se aborda todo lo relacionado con los accidentes de tránsito.

"Dentro de las exigencias para desarrollar una buena conducción y evitar así los alcances o consecuencias que una mala movilización genera, cualquiera que sea el medio de transporte, se debe tomar en consideración tener el vehículo en condiciones mecánicas adecuadas, para asegurar de esa forma la seguridad de las personas que en él se transportan".¹⁷

4.4. Libertad de locomoción y tránsito

La libertad de locomoción consiste en un derecho fundamental en consideración a la libertad inherente a la condición humana, cuyo sentido más elemental se encuentra en

¹⁷ Santamaría. **Ob.Cit.** Pág. 101.

la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del mismo país, especialmente si se trata de las vías y de los espacios públicos.

"La protección de la libertad de locomoción de una persona a la luz de las disposiciones constitucionales contempla la posibilidad de acceso al sistema de transporte básico de una ciudad en condiciones de igualdad, o sea, sin tener que soportar limitaciones que supongan cargas excesivas".¹⁸

También, se le conoce como libre desplazamiento y en la misma se reconoce la facultad de las personas para trasladarse por cualquier lugar, o sea es el atributo que permite que todo individuo pueda entrar al territorio del Estado, permanecer en el mismo, fijar su domicilio y cambiarlo, así como también movilizarse de un lugar a otro y salir del país sin mayores restricciones, a excepción de las que responden a motivaciones de sanidad y del mandato judicial.

La libertad de tránsito y de residencia tienen que considerarse como una proyección de la libertad física, debido a que sin lugar a dudas de muy poco serviría la libertad física si no se encontrara acompañada de las libertades de movilizarse y salir del territorio nacional, ya que en la actualidad su reconocimiento inclusive se muestra como innecesario por evidente, aunque la mayor parte de la historia del hombre no ha gozado de esa libertad a plenitud.

¹⁸ **Ibid.** Pág. 106.

El derecho al libre tránsito, a pesar de ser en principio una libertad negativa es una obligación para el Estado de tener que limitarse frente al albedrío individual y tiene una dimensión social excepcional que se encarga de demandar las acciones positivas del Estado para la optimización de la eficacia del derecho.

El derecho a la locomoción abarca principalmente el derecho a transitar o desplazarse libremente en los espacios y vías públicas. Las restricciones al tránsito de los particulares sobre espacios públicos que se produzcan en virtud de cerramientos constituyen una violación a la libertad constitucional de locomoción.

4.5. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda de la República de Guatemala (CIV)

Es el encargado de formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, desarrollo y mantenimiento de los sistemas de comunicaciones y transporte del país, así como el uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas y del espacio aéreo, a la obra pública, a los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología e hidrología, así como a la política de vivienda y asentamientos humanos.

Las carreteras son la principal vía de comunicación de un país y para que Guatemala cuente con infraestructura y comunicaciones adecuadas existe el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), y es una institución encargada de



planificar y desarrollar sistemas de comunicaciones, infraestructura y transporte del país.

Es el ente rector que direcciona, reglamenta y representa en el ámbito nacional a los sectores de comunicaciones, infraestructura y vivienda, ejecutando políticas y estrategias para integrar al país con servicios acorde al desarrollo social y económico de la Nación, contribuyendo al mejoramiento de la competitividad mediante el ejercicio de una administración y control eficiente.

Busca ser una entidad modelo de la gestión pública, rectora del desarrollo de la infraestructura del Estado, ejerciendo un acompañamiento efectivo en el desarrollo de los sectores de comunicaciones, infraestructura y vivienda.

Ello, como soporte del crecimiento de la economía nacional, además de ser un eje del desarrollo integral de los guatemaltecos mediante la promoción y facilitación para el acceso universal a la tecnología de la información, las comunicaciones y vivienda.

Le corresponde la formulación de políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y transporte del país.

Dentro de sus funciones se encuentran las siguientes:

- a) **Administrar en forma descentralizada y subsidiaria o contratar la provisión de los servicios de diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y supervisión de las obras públicas e infraestructura a su cargo.**

- b) **Proponer al Organismo Ejecutivo las normas técnicas relativas a las obras públicas, para lo cual deberá coordinarse con los otros Ministerios correspondientes.**

- c) **Financiar subsidiariamente el diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas.**

- d) **Crear y participar en la administración o contratación de los mecanismos financieros para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las obras públicas.**

- e) **Proponer para su aprobación y ejecutar los instrumentos normativos de los sistemas de transporte terrestre, fluvial, marítimo y aéreo, así como de las frecuencias radiales y televisivas, de telecomunicaciones, correos y telégrafos, velando por su pronta, estricta y eficiente aplicación.**

- f) **Administrar descentralizadamente lo relativo al aprovechamiento y explotación del espectro radioelectrónico.**

- g) Velar por que se presten en forma descentralizada los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología e hidrología.**
- h) Administrar la contratación, concesión y otras formas descentralizadas de prestación de los servicios públicos a su cargo y supervisar su ejecución.**
- i) Ejercer la autoridad portuaria y aeroportuaria nacional.**
- j) Ejercer la rectoría del sector público a cargo de la ejecución del régimen jurídico relativo a la vivienda y asentamientos humanos, y administrar en forma descentralizada los mecanismos financieros del sector público para propiciar el desarrollo habitacional del país.**
- k) Formular la política nacional de vivienda y asentamientos humanos y evaluar y supervisar su ejecución, dentro del marco de las leyes aplicables.**
- l) Coordinar las acciones de las instituciones públicas que desarrollen programas y proyectos de vivienda y asentamientos humanos.**

Es fundamental el análisis y estudio jurídico de las funciones que se llevan a cabo por parte del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda de la República de Guatemala (CIV).

4.6. Los mecanismos legales para la eliminación de túmulos en las carreteras de acuerdo a la Ley para la Circulación por Carreteras libres de cualquier tipo de Obstáculos

Ha existido un empoderamiento del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (CIV), para la regularización e implementación discrecional de túmulos en vías de acceso y caminos rurales.

Ello, debido a que por cada kilómetro de asfalto, se encuentra un túmulo y ello reduce la competitividad del país debido a que el transporte de mercadería se vuelve lento. Los beneficios con la ley se verán reflejados en ahorro de combustible y en la economía de empresas y particulares. Los mismos deben ser sustituidos por reductores de velocidad, al igual que la construcción de pasarelas para que los peatones se encuentren a salvo sin lesionar la fluidez del tránsito.

El Artículo 1 de la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de Obstáculos Decreto 8-2014 del Congreso de la República de Guatemala regula: “Objeto de la presente ley. La presente ley tiene por objeto garantizar que pueden circular sin tropiezo alguno, los vehículos que transitan en carreteras en el país.

Para efecto de esta Ley se entiende por carreteras del país. Las Carreteras Centroamericanas (CA), las Rutas Nacionales (RN) las Rutas Departamentales (RD), las rutas de nomenclatura especial y los caminos rurales, cuya construcción y mantenimiento están a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y

Vivienda, a través de la Dirección General de Caminos y de la Unidad de Conservación Vial”.

El Artículo 2 de la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de Obstáculos Decreto 8-2014 del Congreso de la República de Guatemala estipula: “Prohibición. Queda prohibido, sin autorización de la Dirección General de obstáculo sobre la cinta asfáltica y terracería de las carreteras a cargo del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, con el objeto de dificultar o impedir la libre circulación de vehículos.

Se prohíbe crear retornos viales o cualquier corte a los arriates centrales de las carreteras CA; RN, RD; sin previa autorización de la Dirección General de Caminos del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda”.

El Artículo 3 de la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de Obstáculos Decreto 8-2014 del Congreso de la República de Guatemala regula: “Retiro de obstáculos existentes. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a través de la Dirección General de Caminos, sin previo aviso, procederá en el momento que lo determine, a retirar de las carreteras del país, todo tipo de obstáculos que dificulten o impidan la libre circulación de vehículos, debiendo velar porque se implemente la debida señalización, tomando en cuenta la seguridad de los peatones, según lo establecido en esta Ley”.

El Artículo 4 de la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de Obstáculos Decreto 8-2014 del Congreso de la República de Guatemala estipula:

“Medios permitidos de reducción de velocidad. El Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, en áreas donde técnicamente sea necesario y bajo circunstancias especiales, queda facultado a colocar o autorizar los medios permitidos para la reducción de la velocidad, que se prevean en el reglamento de esta ley, así como a construir pasos peatonales”.

El Artículo 5 de la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de Obstáculos Decreto 8-2014 del Congreso de la República de Guatemala regula:

“Control de tránsito y autorización para colocar medios permitidos para la reducción de velocidad por las municipalidades. Las municipalidades. Que de conformidad con la ley de tránsito, hayan celebrado convenios con el Departamento de tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional para el control de tránsito vehicular tendrán dicha competencia únicamente, dentro del casco urbano de su municipio, no así sobre las carreteras que atraviesen su jurisdicción territorial. De igual manera, quedan facultades para colocar medios permitidos para la reducción de velocidad pero solamente dentro de las áreas residenciales y en el casco urbano del municipio.

Cuando las municipalidades consideran necesario la creación de un reductor de velocidad fuera del casco urbano pero dentro de su jurisdicción, podrán solicitarlo al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda; luego de un estudio técnico, el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda aprobará o desaprobará la solicitud y procederá a su construcción”.

El Artículo 6 de la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de Obstáculos Decreto 8-2014 del Congreso de la República de Guatemala estipula:

“Sanciones administrativas. Se impondrá multa de un mil (Q.1,000.00) a cinco mil

Quetzales (Q.5,000.00) a quien coloque o construya talanqueras; garitas, barandas, túmulos, toneles u otros obstáculos en las carreteras del país. Sin autorización de la Dirección General de Caminos. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a través e la Dirección General de Caminos, impondrá las sanciones aquí previstas y recaudará los recursos por este concepto, los cuales pasarán a formar parte de sus fondos privativos”.

El Artículo 7 de la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de Obstáculos Decreto 8-2014 del Congreso de la República de Guatemala estipula: “Medios de impugnación administrativa. Quien se considere afectado por una disposición administrativa que les haya emitido con base en la presente ley, podrá interponer los recursos administrativos correspondientes, contemplados en la Ley de lo Contencioso Administrativo, Decreto Número 119-96 el Congreso de la República”.

El Artículo 8 de la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de Obstáculos Decreto 8-2014 del Congreso de la República de Guatemala regula: “Auxilio de la Policía Nacional Civil. La Policía nacional Civil auxiliará al Ministerio de Comunicaciones, infraestructura y Vivienda para que con el apoyo de la Dirección General de la Protección y Seguridad Vial PROVIAL, proceda a retirar los obstáculos existentes en las carreteras del país que no cuenten con la debida autorización”.

El Artículo 9 de la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de Obstáculos Decreto Número 8-2014 del Congreso De La República de Guatemala indica que: “Se reforma el artículo 158 del Código Penal, Decreto Número 17-73 del



Congreso de la República, el cual queda así: Artículo 158. Responsabilidad de otras personas. Se impondrá multa de un mil (1,000.00) a cinco mil Quetzales (Q.5,000.00) y será sancionado con prisión de un año, quien pudiere en grave e inminente riesgo o peligro de circulación de vehículos mediante el derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutilación 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.

De igual manera, serán sancionados con dicha pena, quienes creen retornarnos viales o realicen cualquier recorte a los arriates centrales de la carreteras CA, RN, RD, sin que medie autorización de la Dirección General de Caminos, así como los incitadores de colocación de túmulos, toneles u otros obstáculos en las carreteras del país, sin autorización de la relacionada dirección, o quienes con sus actos impidan el retiro de los mismos”.

El Artículo 10 de la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de Obstáculos Decreto 8-2014 del Congreso de la República de Guatemala estipula: “Reglamento. El reglamento de la presente Ley, será emitido dentro de los sesenta (60) días a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente ley”.

El Artículo 11 de la Ley para la Circulación por Carreteras libre de cualquier tipo de Obstáculos Decreto 8-2014 del Congreso De La República de Guatemala regula: “Vigencia. El presente Decreto fue declarado de urgencia nacional con el voto favorable de más de las dos terceras partes del número total de diputados que integran



el Congreso de la República, aprobado en un solo debate y entrará en vigencia el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial”.

Es indispensable la existencia de mecanismos legales para la efectiva construcción de pasarelas, así como la debida señalización de vías y la existencia de campañas son coadyuvantes al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, para que se lleven a cabo negociaciones para la obtención de contratos razonables, accesibles y justos que permitan el retiro de los túmulos en el país.

CONCLUSIÓN DISCURSIVA

En la actualidad existen dificultades en el país para eliminar los túmulos de las carreteras, de conformidad con lo estipulado en la Ley para la Circulación por Carreteras Libres de Cualquier Tipo de Obstáculos, debido a que se necesita de elevadas cantidades de dinero para su realización, las cuales deben ser invertidas por parte del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Las autoridades guatemaltecas justifican esos elevados montos en que para hacer efectivo el retiro de todos esos obstáculos que se encuentran alrededor de toda la República guatemalteca, es fundamental e indispensable la construcción de un número todavía no definido de pasarelas, así como señalizar las vías y lanzar campañas de concienciación en el área rural, subcontratando a la vez a las empresas que se harán cargo de retirar el elevado número de túmulos existentes, debido a que existe una saturación de ese tipo de obstáculos en todo el país.

Con el tema en investigación, se busca contar con mecanismos que el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda se encargue de negociar con empresas que hacen el mantenimiento de carreteras, para la obtención de contratos razonables, accesibles y justos para el Estado guatemalteco en relación al rápido retiro de los túmulos en la sociedad guatemalteca.





BIBLIOGRAFÍA

ARRIAGA ESCOBEDO, Raúl Miguel. **Manual de derecho administrativo.** Madrid, España: Ed. Porrúa, S.A., 1989.

ARROYAVE, Carlos Andrés. **Las resoluciones administrativas.** México, D.F.: Ed. mexicana, 1998.

CALDERÓN MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo.** Guatemala: Ed. Universitaria, 2009.

DE CASSO Y ROMERO, Ignacio. **Diccionario de derecho privado.** Barcelona, España: Ed. Labor, S.A., 1989.

DELGADILLO GUTIÉRREZ, Luis Humberto. **Elementos de derecho administrativo.** México, D.F.: Ed. Limusa, 1999.

DE PINA, Rafael. **Diccionario manual jurídico.** México, D.F.: Ed. Porrúa, S.A. 1989.

GALINDO CAMACHO, Miguel. **Carreteras del país.** Madrid, España: Ed. Bosch, 1986.

GAMERO CASADO, Eduardo. **Manual básico de derecho administrativo.** Madrid, España: Ed. Tecnos, 2003.

GARCÍA DE ENTERRÍA, Alonso Manuel. **Curso de derecho administrativo.** Madrid, España: Ed. Reus, 2000.

MALÍN MATEO, Ramón. **Manual de derecho administrativo.** Barcelona, España: Ed. Ariel, 1999.

PARADA VÁSQUEZ, José Roberto. **Derecho administrativo.** Barcelona, España: Ed. Reus, 1984.

SANTAMARÍA PASTOR, Juan Alfonso. **Vías y carreteras.** Madrid, España: Ed. Porrúa S.A., 1990.



VALLS HERNÁNDEZ, Sergio Andrés. **Nuevo derecho administrativo.** Madrid, España: Ed. Ariel, 1989.

VILLAR PALASÍ, José Luis. **Las carreteras.** Madrid, España: Ed. Reus, 1999.

Legislación:

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

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

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

Ley Orgánica del Organismo Legislativo. Decreto número 63-94 del Congreso de la República de Guatemala, 1994.

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

Ley de Contrataciones del Estado. Decreto número 57-92 del Congreso de la República de Guatemala, 1992.

Ley para la Circulación por Carreteras Libre de Circulación de cualquier tipo de Obstáculos. Decreto 8-2014 del Congreso de la República de Guatemala, 2014.