

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



**REFORMA AL ARTÍCULO 21 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO,
EN CUANTO SE REFIERE A CASOS ESPECIALES**

Manuel Estuardo Marroquín Guerra

Guatemala, febrero de 2016

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

**REFORMA AL ARTÍCULO 21 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO,
EN CUANTO SE REFIERE A CASOS ESPECIALES**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

Manuel Estuardo Marroquín Guerra

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, febrero de 2016

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. | Jhonathan Josué Mayorga Urritia |
| VOCAL V: | Br. | Freddy Noé Orellana Orellana |
| SECRETARIO: | Lic. | Daniel Mauricio Tejeda Ayestas |

TRUBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL

Primera Fase:

| | | |
|-------------|------|----------------------------------|
| Presidente: | Lic. | Carlos Enrique Aguirre Ramos |
| Secretario: | Lic. | Moisés Raúl De León Catalán |
| Vocal: | Lic. | Rodolfo Giovanni Silvestre Reyes |

Segunda Fase:

| | | |
|-------------|--------|---------------------------------|
| Presidenta: | Licda. | Eloísa Mazariegos Herrera |
| Secretaria: | Licda. | Marisol Morales Chew |
| Vocal: | Lic. | Raúl Antonio Castillo Hernández |

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




Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 20 de agosto de 2014.

Atentamente pase al (a) Profesional, EDGAR MAURICIO GARCÍA RIVERA
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
MANUEL ESTUARDO MARROQUÍN GUERRA, con carné 200111123,
 intitulado REFORMA AL ARTÍCULO 21 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO, EN CUANTO SE REFIERE
A CASOS ESPECIALES.

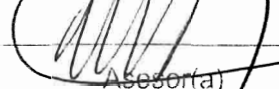
Hago de su conocimiento que está facultado (a) para recomendar al (a) estudiante, la modificación del bosquejo preliminar de temas, las fuentes de consulta originalmente contempladas; así como, el título de tesis propuesto.

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 22 / 08 / 2014 1) _____
 Asesor(a) 

EDGAR MAURICIO GARCÍA RIVERA
ABOGADO Y NOTARIO

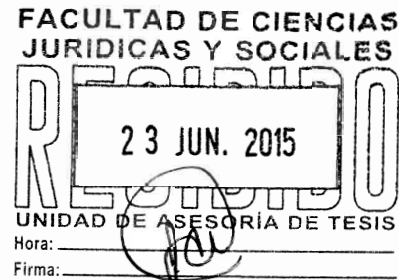


Licenciado
Edgar Mauricio García Rivera
Abogado y Notario



Guatemala, 20 de noviembre de 2014

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



Doctor Mejía:

En atención al nombramiento de asesoría del trabajo de tesis que fui notificado oportunamente, procedí a asesorar el trabajo de investigación del bachiller Manuel Estuardo Marroquín Guerra, intitulado: "REFORMA AL ARTÍCULO 21 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO, EN CUANTO SE REFIERE A CASOS ESPECIALES". He realizado la asesoría de la investigación cumpliendo con lo establecido en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

El bachiller Marroquín Guerra, hace un planteamiento actualizado en relación a la reforma del Artículo 21 del Reglamento de la Ley de Tránsito, describe y analiza la justificación del problema, dando las bases científicas y técnicas al desarrollar una investigación de carácter cualitativo y de naturaleza jurídica pública, de el porque la necesidad de dicha reforma.

La metodología utilizada, consultas bibliográficas tales como el Manual de derecho civil de Alfonso Brañas, Convenio Centroamericano de circulación por carretera, Diccionario de la Real Academia de Lengua Española, entre otros, son adecuados para el desarrollo de la presente investigación, así como los procedimientos me parecen correctos.

En su oportunidad, he sugerido algunas correcciones de tipo gramatical y de redacción que consideré eran necesarias para mejor comprensión del tema investigado.

Teniendo como objetivos generales, demostrar la necesidad de aclarar los casos especiales a la prohibición contemplada en el Artículo 21 del Reglamento de la Ley de Tránsito y que tipo de vehículo lo podrán hacer según su clasificación por uso o peso, y como objetivos específicos, que se establezca la peligrosidad de permitir la circulación de vehículos con el timón del lado derecho y determinar la necesidad de aclarar los casos especiales y proponer su regularización.

Se comprueba la hipótesis planteada, utilizando la técnica jurídica preferentemente la



Licenciado
Edgar Mauricio García Rivera
Abogado y Notario

documental aplicable al área dogmática que utiliza los métodos exegéticos, sistemáticos y sociológicos.

Su conclusión discursiva tiene relación con la hipótesis de la investigación, que se refiere a la reforma del Artículo 21 del Reglamento de la Ley de Tránsito, y además puntualiza que es una investigación que trata de enriquecer el tema motivo de la presente tesis, en consecuencia, en mi calidad de asesor emito **DICTAMEN FAVORABLE** sobre la presente tesis.

En cumplimiento al Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, expresamente declaro que el bachiller Manuel Estuardo Marroquín Guerra, autor del presente trabajo, no es mi pariente en los grados de ley.

Me suscribo con muestras de alta estima y consideración.

Atentamente:

Lic. Edgar Mauricio García Rivera
Abogado y Notario
Colegiado número
2,598
Asesor de Tesis

EDGAR MAURICIO GARCIA RIVERA
ABOGADO Y NOTARIO



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 28 de octubre de 2015.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante MANUEL ESTUARDO MARROQUÍN GUERRA, titulado REFORMA AL ARTÍCULO 21 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO, EN CUANTO SE REFIERE A CASOS ESPECIALES. 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.



Lic. Arístides Ortiz Obellana
DESANO






DEDICATORIA

- A DIOS:** *Dad gracias en todo, porque esta es la voluntad de Dios para con vosotros en Cristo Jesús. (1 Tes. 5:18)*
- A LA VIRGEN MARÍA:** *Por dame la fuerza para concluir uno de mis sueños, al ser un egresado de la gloriosa y tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala.*
- A MIS PADRES:** *René Marroquín Arana y Vitalina Guerra Marroquín, por su apoyo incondicional y paciencia, gracias por no rendirse y hacer de mi persona alguien útil a la sociedad, que Dios los bendiga.*
- A MIS HERMANOS:** *Mario René, María Fernanda y Oliver Hazael, por su apoyo y amistad, les deseo que cumplan cada una de sus metas, que Dios los bendiga.*
- A MIS ABUELITOS:** *Manuel de Jesús Marroquín Marroquín (que Dios lo tenga en su gloria), Juana Luz Arana Bajan, Juventino Guerra Rosales y Flora Ideal Marroquín Santos.*
- A MI FAMILIA:** *Por su apoyo siempre, de manera muy sencilla, ya que no lo hubiera logrado solo, en especial a Samuel.*



A MIS AMIGOS:

A todas aquellas personas que me ayudaron a salir adelante con sus palabras de apoyo y tengo el honor de llamar amigos, les agradezco que Dios los bendiga.

A LOS LICENCIADOS:

Wuelmer Gomez y Edgar Mauricio García, a cada una de las personas que me guiaron durante el transcurso de mi formación profesional en la carrera gracias.

**A LA TRICENTENARIA Y
GLORIOSA:**

Universidad de San Carlos de Guatemala y muy especialmente a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por ser centro de mi formación profesional.

A:

La sociedad guatemalteca, como reconocimiento por su ayuda en mi formación profesional.



PRESENTACIÓN

Al ver circular en la vía pública vehículos con el timón del lado derecho, encontrando una norma que lo prohíbe el Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98 en el Artículo 21 el cual preceptúa: "No podrán circular en las vías públicas del territorio nacional, vehículos automotores con el volante situado al lado derecho del mismo, salvo casos especiales que sean autorizados por el departamento." Percatándome de que no existe la aclaración de cuáles serán esos casos especiales, que circularan por las calles. Se pretende a través del presente trabajo teniendo el carácter cualitativo y cuya naturaleza jurídica es pública, contribuir para dar solución a la problemática de este tipo de vehículos en la ciudad capital de Guatemala en el período 2010 a diciembre de 2014. Sin embargo, al ser detenidas las personas que conducen vehículos con el timón del lado derecho, indica la Policía Municipal de Tránsito de la ciudad de Guatemala, que los mismos cuentan con la documentación necesaria para poder circular, situación que pone en peligro a todas las personas que utilizan las vías públicas, ya que toda la señalización, así como la infraestructura vial entendida esta como la cinta asfáltica, puentes, pasarelas, pasos peatonales, todo ha sido creada para que circulen vehículos con el timón situado al lado izquierdo, principalmente en la actualidad en donde la poca o casi nula educación vial, y el constante aumento de vehículos en la vía pública provocan más accidentes de tránsito, y a todo esto ahora se suma un aspecto más que es el permitir que cualquier persona circule conduciendo un vehículo que no llena los requisitos que la ley establece. Por eso, es necesario regular cuales serán esos casos especiales a los que se les permitirá circular, dando las bases legal a las autoridades de tránsito para actuar, y retirar de la circulación estos vehículos, que ponen en peligro la integridad de todos en las calles.



HIPÓTESIS

Los únicos casos especiales que deben ser establecidos para el Artículo 21 deben contemplar los vehículos de diplomáticos extranjeros de estadía temporalmente en el país, reduciendo únicamente a los mismos los posibles riesgos emergidos del manejo de vehículos de su propiedad, con timón del lado derecho, y que hayan demostrado fehacientemente claras limitaciones para prescindir de ellos.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

A pesar de ser el tema de los vehículos con el timón derecho un tema bastante árido, se ha podido llegar a la conclusión que la hipótesis formulada en el plan de investigación queda claramente comprobada, al establecer que el sentido de circulación en Guatemala es por la derecha, lo cual se complementa con el Convenio Centroamericano de Circulación por Carretera, del cual Guatemala forma parte al ratificarlo siendo parte del mismo el manual de señales de tránsito, ya que en Guatemala las vías públicas son construídas en su gran mayoría por el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda a través de la Sección General de Caminos.

Se comprueba la hipótesis planteada, utilizando la técnica jurídica preferentemente la documental aplicable al área dogmática que utiliza los métodos exegético, sistemático y el sociológico, a través del análisis de las distintas legislaciones, para considerar las más adecuadas al medio, al determinar los antecedentes del caso específico y el impacto de este en la sociedad, al establecer que Guatemala forma parte de un convenio de circulación por carretera, el cual como se indica en el desarrollo de la investigación en el Artículo tercero numeral quinto que preceptúa claramente que la circulación se realizará por la derecha.

Sin embargo, es necesario dejar una posibilidad de utilizar ese tipo de vehículos con el timón del lado derecho, solo a los funcionarios de las distintas entidades diplomáticas acreditados legalmente en Guatemala, a los cuales les sea totalmente imprescindible para el desarrollo y cumplimiento de sus funciones en ejercicio de su cargo.



ÍNDICE

| | Pág. |
|---|-------------|
| Introducción..... | i |
| CAPÍTULO I | |
| 1. Circulación de vehículos..... | 1 |
| 1.1. Sentido de circulación del tránsito vehicular..... | 2 |
| 1.2. Problemática vehicular..... | 4 |
| 1.3. Requisitos para conducir y circular vehículos..... | 7 |
| 1.3.1. Antecedentes..... | 7 |
| 1.3.2. Requisitos del conductor..... | 8 |
| 1.3.3. Requisitos de los vehículos..... | 12 |
| 1.4. Marco legal en otros países del tránsito vehicular..... | 15 |
| 1.4.1. Reglamento de tránsito de Perú..... | 15 |
| 1.4.2. Ley de Tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial de Costa Rica, Ley número 9078..... | 17 |
| 1.4.3. Regulación legal del tránsito vehicular en Guatemala..... | 17 |
| 1.5. Importación de vehículos con el timón derecho..... | 22 |
| CAPÍTULO II | |
| 2. Antecedentes del automóvil..... | 23 |
| 2.1. Antecedentes históricos..... | 25 |
| 2.2. El primer automóvil en las calles de Guatemala..... | 27 |
| 2.3. Normas legales y normas generales..... | 28 |
| 2.4. El primer reglamento de tránsito..... | 30 |
| 2.5. Definición de vehículo automotor..... | 32 |
| 2.6. Tipos de vehículo automotor..... | 33 |
| 2.6.1. Clasificación de los vehículos por uso..... | 37 |
| 2.6.2. Clasificación de los vehículos por peso..... | 39 |
| CAPÍTULO III | |
| 3. Peatón..... | 41 |
| 3.1. Derechos de los peatones..... | 43 |
| 3.1.1. Como derechos humanos..... | 44 |



Pág.

| | |
|--|-----------|
| 3.1.2. El peatón y los derechos constitucionales..... | 45 |
| 3.1.3. Derechos comunes de los peatones..... | 46 |
| 3.2. Obligaciones de los peatones..... | 51 |
| 3.3. Señales de tránsito..... | 54 |
| 3.4. Conductor de automóvil..... | 58 |
| 3.5. Obligaciones de los conductores de automóvil..... | 59 |
| 3.6. Derechos y garantías de los conductores de automóvil..... | 62 |
| 3.7. Acompañante o copiloto de automóvil..... | 64 |
| 3.8. Aprendiz de manejo de automóvil..... | 65 |
| CAPÍTULO IV | |
| 4. Educación..... | 67 |
| 4.1. Educación vial..... | 70 |
| 4.2. Vía pública..... | 71 |
| 4.3. Accidente de tránsito..... | 73 |
| 4.4. Responsabilidad del conductor..... | 75 |
| 4.5. Responsabilidad del peatón..... | 78 |
| CONCLUSIÓN DISCURSIVA..... | 81 |
| ANEXO..... | 83 |
| BIBLIOGRAFÍA..... | 87 |



INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación surge al ver cada día más vehículos que no llenan los requisitos necesarios para poder circular, siendo uno de los problemas que está surgiendo por el uso de vehículos con el timón del lado derecho. En Guatemala, los *vehículos circulan con sentido hacia la derecha, siendo el tránsito vehicular cada día más elevado, produciendo más accidentes en la vía pública, desde sus inicios se crearon normas que regularán el uso de los automóviles, y esto no ha cambiado, hoy en día como hace más de cien años, se necesita regular el uso correcto de los autos, y se han ido implementando nuevas medidas tendientes a proteger tanto a las personas que utilizan los automóviles como a los peatones, ya que comparten las vías públicas para el desplazamiento.*

Teniendo como objetivo general la aclaración de los casos especiales de los vehículos *con timón del lado derecho a los cuales se les permitirá la circulación, y como objetivos específicos, establecer la peligrosidad de permitir la circulación de vehículos con el timón del lado derecho y determinar la necesidad de aclarar los casos especiales y proponer su regularización. Teniendo como punto de partida la siguiente, hipótesis, los únicos casos especiales que deben ser establecidos para el Artículo 21 deben contemplar los vehículos de diplomáticos extranjeros de estadía temporalmente en el país, reduciendo únicamente a los mismos los posibles riesgos emergidos del manejo de vehículos de su propiedad con timón del lado derecho, y que hayan demostrado fehacientemente claras limitaciones para prescindir de ellos.*



La anterior hipótesis formulada en el plan de investigación, ha quedado plenamente comprobada, al quedar establecido a lo largo de la investigación que Guatemala forma parte de un convenio centroamericano de circulación por carretera en el cual se establece que el sentido de circulación en Guatemala es hacia la derecha, sin embargo es necesario *permitir que aquellos funcionarios internacionales que no pudieran desarrollar sus funciones sin ese tipo de vehículos, se les debe de permitir su uso.*

El desarrollo de la investigación, se realizó utilizando los pasos sistematizados que *garantizan la veracidad del estudio, el análisis de distintas legislaciones considerando las más adecuada al medio, así como la determinación de la historia, partiendo de lo general a lo particular, reuniendo los distintos elementos. Se utiliza la técnica de investigación bibliográfica, jurídica documental, se utilizan los siguientes métodos: el exegético, el sistemático y el sociológico.*

Se desarrolla la presente tesis en cuatro capítulos: el primer capítulo, indica la circulación de vehículos, *marco legal en otros países; el segundo capítulo, señala los antecedentes del automóvil; el tercer capítulo aclara lo que es el peatón, las señales de tránsito, el conductor de automóvil, el acompañante o copiloto, el aprendiz de manejo de automóvil y en el cuarto capítulo, se desarrolla lo referente a lo que es la educación, se define lo que se entiende por educación vial, que es la vía pública y accidentes de tránsito.*

Teniendo como meta provocar un cambio a las personas obligadas a defender los derechos de *todos aquellos que dependen de ellos, al emitir las reformas necesarias.*



CAPÍTULO I

1. **Circulación de vehículos**

El diccionario de la Real Academia de la Lengua, expresa los siguientes significados para el termino *circulación*: “Acción de circular. Tránsito por la vía pública, y el de automóviles”¹. “Acción de circular. Ordenación del tráfico”.²

Circulación es el desplazamiento de un lugar a otro, respetando el ordenamiento del *tránsito existente*.

En cuanto a los vehículos, se refiere el Artículo 1 de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, se puede tener presente que se debe entender por tránsito: “Todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestres y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial, actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas.”

Se puede entender por circulación de vehículos, el desplazamiento por la vía pública, de un lugar a otro con mayor facilidad y en un menor tiempo, respetando el sentido de

¹ WWW.D.R.A.E.com. (Recuperado el 18 de agosto de 2014.)

² Diccionario enciclopédico ilustrado Océano Uno. Pág. 468.



circulación y las regulaciones legales aplicables, sin olvidar a los demás que intervienen, tal es el caso de él peatón u cualquier semoviente que se desplace por la vía pública guiado por una persona que tenga el conocimiento para hacerlo.

1.1. Sentido de circulación del tránsito vehicular

Existe una división en cuanto al sentido de circulación a nivel mundial unos circulan por la derecha tal es el caso del país y otros lo hacen por la izquierda.

“El tránsito vehicular o automovilístico (también llamado tráfico vehicular, o simplemente tráfico) es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista.”³

“En 1988, un grupo de arqueólogos descubrió un camino que había pertenecido a los romanos. Los surcos encontrados indican que el tránsito circulaba por la izquierda. Hay quienes creen que en la antigüedad los jinetes circulaban en ese sentido porque, como la mayoría eran diestros, tenían la mano derecha libre para defenderse o saludar a otro jinete.

En los primeros vehículos de motor, el asiento del conductor se situaba en el centro. Más tarde, algunos fabricantes de vehículos decidieron moverlo a un lugar más cercano al centro de la carretera, para ayudar a los conductores a tener cuidado con el tráfico en sentido contrario, mientras que otros lo desplazaron al otro lado para que los conductores no dañaran el vehículo en muros, setos, alcantarillas y otros obstáculos. Al final

³ http://es.wikipedia.org/wiki/transito_vehicular. (Recuperado el 28 de Septiembre de 2014.)

prevaleció la primera idea.”⁴

Citando a Franklin Hugo Dubon Merida, en su tesis *Análisis de los convenios centroamericanos de transportes de vehículos automotores de cargas; el Acuerdo Centroamericano sobre circulación por carretera* en su Artículo tercero numeral quinto preceptúa: “el conductor, en marcha normal, deberá dirigir su vehículo o sus animales *por la derecha de la calzada y acercarse a la derecha lo más posible cuando otro usuario de la carretera llegue en sentido contrario o se disponga a rebasarle, así como en todos los casos en que la visibilidad hacia adelante sea insuficiente.*” El numeral séptimo del citado Artículo, *literal b)* indica: “*cuando la calzada sea de vías separadas por una línea de trazos discontinuos, el conductor debe, en marcha normal tomar la vía que quede a su derecha y atravesar la línea de trazos solamente para rebasar otro vehículo en casos especificados en el Artículo quinto de este acuerdo.*”

Artículo quinto numeral uno: “cuando se encuentren dos vehículos que vayan en sentido contrario, el conductor de cada uno deberá acercarse a su derecha tanto como se lo permita la presencia de otro usuario.”

Numeral dos: “los rebasamientos se harán por la izquierda.”

Numeral tres: “*todo conductor que desee rebasar a otro vehículo deberá cerciorarse de que dispone de espacio suficiente para ello y que la visibilidad ante él, le permite hacerlo sin peligro. Además, si es preciso, deberá advertir su propósito al usuario al que quiere adelantar. Debe desviarse a su izquierda lo suficiente para evitar rozar al vehículo que*

⁴ [Htt://es.wikipedia.org/wiki/sentido de circulación](http://es.wikipedia.org/wiki/sentido_de_circulación). Recuperado el 22 de Julio de 2014.



desea rebasar. Cuando vaya a ser rebasado el conductor deberá inmediatamente acercarse a su derecha sin aumentar su velocidad.”⁵

“Se circulará por la derecha de la calzada y lo más cerca posible de su borde derecho manteniendo la separación lateral suficiente para realizar el cruce con seguridad, especialmente en las curvas y cambios de rasante de reducida visibilidad, aun cuando no exista señalización expresa que los delimite, en los que se debe dejar libre la mitad de la calzada que corresponda a los que puedan circular en sentido contrario.”⁶

En Guatemala, se circula por la derecha de las calles, ya que todos los vehículos automotores que circulan están diseñados para dirigirse así a esa dirección, así como las calles con sus respectivas señales de tránsito, tomando en cuenta que casi todos aprenden a conducir de la misma manera por la derecha, es claramente muy peligroso el permitir la circulación de un vehículo que no está diseñado para circular por la derecha.

1.2. Problemática vehicular

Históricamente en Guatemala mucho antes de que surgiera, por lo menos en las calles del país los automotores, los medios de transporte tradicionales eran los equinos o caballos ya sea montando los mismos o utilizándolos en carruajes, los cuales se conducían por la derecha, ya que en Guatemala como en la gran mayoría de países

⁵ Dubón Mérida, Franklin Hugo. **Análisis de los convenios centroamericanos de transportes de vehículos automotores de carga.** Págs. 3 y 6.

⁶ <http://www.todotes.com/manual/manual.aspt>. (Recuperado el 28 de Septiembre de 2014.)



Americanos era influenciado por España.

“La modernidad y el progreso surgen simultáneamente, indisolubles y tienen un cierto rasgo que podrá caracterizarse como de maquinismo e inundaron toda la vida de la sociedad y del hombre de objetos-status de tal forma que significó una profunda crisis axiológica y un quiebre sin retorno en la historia de la humanidad. En todo este proceso, el automotor tuvo y sigue teniendo enorme peso por la publicidad inductiva, la persuasión, la obras de modernización urbanística (léase autopistas, etc.); se va pergeñando. “Pergeñar: es disponer o ejecutar una cosa con más o menos habilidad.”⁷ Un modelo cultural de sociedad para los poseedores de automotores, con un claro desplazamiento valorativo del ser humano.”⁸

El origen de lo que hoy en día no es un lujo para algunos, sino una necesidad el automóvil, en Guatemala, se puede encontrar a partir del año 1905, a lo cual se hará referencia en capítulos posteriores, debido a que desarrollaré la problemática que en la actualidad representa, aún hoy en día como hace más de cien años, que en la vía pública el automóvil haya sido creado para el uso, comodidad, rapidez, seguridad, y principalmente para el transporte de las personas, sin embargo a partir de que deben circular tanto personas, automotores, semovientes, por las distintas vías públicas, pareciera que se crean normas únicamente para los automotores, ya que se ha dejado de lado a las personas, su seguridad, pasando a un segundo plano, pareciera que se nos olvidará que

⁷ Diccionario Océano Uno. **Ob. Cit.**

⁸ Ghersi, Carlos. **Accidentes de tránsito derechos y reparación de daños.** Pág. 15.

lo que se debe proteger es la persona, como lo establece nuestra Constitución Política en su preámbulo “Afirmando la primacía de la persona humana como sujeto y fin del orden social”.

“También compete analizar la organización que se requiere, desde el momento en que automotores y transeúntes deben compartir ese mismo espacio físico y las calles.

Problema este al cual se suman diversos factores que influyen negativamente como, por ejemplo, la irracionalidad del tráfico actual, notablemente acrecentado y desordenado; la mala o inexistente planificación vial, mala condición de las calzadas, baches, deficiencias de iluminación y señalización; la falta de capacidad de muchos conductores, no aptos para el manejo, que sin embargo circulan por las calles, y la vergonzosa carencia de educación y aun falta de respeto que se manifiesta por el peatón, mezclados con una sensación de superioridad del conductor del automóvil y actitud de prepotencia frente a aquel. ”⁹

Sin embargo, desde que se trajo el primer automóvil a Guatemala y fue puesto a circular por las calles hace más de cien años, se ha convertido en un símbolo de diferencia social, ya que en la actualidad sigue siendo un objeto de demostración ante la sociedad de superioridad, que ya no es una necesidad sino que es representación de poder.

“Pareciera que están de moda, pero no todo lo que brilla es oro, y la realidad de los automóviles con timón al lado derecho es un riesgo que cada dueño o acompañante

⁹ **Ibid.** Pág. 22.



deben conocer, la opción de comprarlos depende de cada persona”¹⁰

A decir de este servidor no debería ni existir la posibilidad de comprar vehículos de este tipo, debido a la peligrosidad que representan dichos vehículos, las personas que han manejado por quince o veinte años comentan; la experiencia no se puede transmitir y los jóvenes que inician a conducir, que son en su mayoría los primeros en intentar ser diferentes o querer llamar la atención con las modas y vehículos diferentes, hechos para otros países y calles, ponen en peligro su integridad y la de cualquiera que circule en la vía pública.

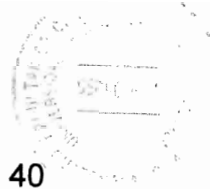
1.3. Requisitos para conducir y circular vehículos

1.3.1. Antecedentes

El 12 de agosto de 1909, debido al incremento de automóviles en las calles y para evitar que las bocinas de los vehículos asustaran a los caballos, el gobierno redactó el primer Reglamento de Tránsito de Guatemala.

En uno de sus artículos expresa, literalmente, que para poder circular un carro deberá obtener una licencia de la jefatura política, hoy gobernación departamental. Entre los requisitos estaban: la aprobación de que reúne las condiciones de prudencia y discreción, seguridad u orden para manejar, frenar y detener el vehículo o variarle dirección. La

¹⁰ <https://cgnoticiasdeguatemala.wordpress.com/2013/06>. Recuperado el 13 de julio de 2014.



velocidad que se impondrá a los automóviles no excederá en ningún caso de 40 kilómetros por hora y diez kilómetros en calles y lugares de mayor tráfico. La velocidad se acortará donde hubiere afluencia de carruajes y tranvías, en cuyo caso la velocidad de los automóviles será igual a la de los demás vehículos. Los cruceros de calles se anunciarán por medio de trompetas o timbres, lo mismo que donde haya aglomeración de gente. Los conductores de automóvil detendrán o moderarán la marcha si se observa que los animales de tiro o silla se asustan por su proximidad.”¹¹

En la actualidad se exigen más requisitos para circular por la vía pública, los cuales se mencionarán brevemente a continuación.

1.3.2. Requisitos del conductor

1. Estar habilitado mediante licencia de conducir.
 2. Encontrarse en el pleno goce de sus capacidades civiles, mentales y volitivas; y
 3. Conducir el vehículo en la vía pública por el lugar, en la oportunidad, modo, forma y dentro de las velocidades establecidas conforme esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables.
-
1. Licencia de conducir: “Documento que habilita a su titular para el manejo de un vehículo, de determinada clase.”¹²

¹¹ <http://mundoyomotor.com>. junio de 2013. Recuperado el 13 de julio de 2014.

¹² Gutiérrez Vásquez, Napoleón. **Infracciones al Reglamento de tránsito y su inadecuada aplicación**. Pág. 16.



Es el documento emitido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional que autoriza a una persona para conducir un vehículo, de acuerdo con esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables. Habilita e identifica a su titular como conductor, quien está obligado a portar la licencia de conducir siempre que *conduzca un vehículo y exhibirla a la autoridad cuando le sea requerida. Siendo la licencia de conducir el documento que acredita que la persona titular de la misma tiene el conocimiento y habilidad necesaria para manejar un vehículo, en la vía pública.*

Actualmente se ha dado una concesión para que una empresa privada emita la licencia de conducir, dicha institución se llama MAYCOM.

2. *Capacidades civiles, mentales y volitivas: se iniciará por dar una breve definición de capacidad jurídica: "La aptitud que tiene el hombre de ser sujeto en las relaciones de derecho, o como la aptitud de una persona para ser titular de relaciones jurídicas o bien como, la aptitud para ser sujeto de derechos y deberes."*¹³

Cabe dar la distinción clásica de capacidad para una mejor comprensión de la misma *la cual se desarrollará muy brevemente a continuación:*

Capacidad de derecho: se le denomina también capacidad de goce. "Consiste en la *capacidad de ser sujeto de derechos y obligaciones, de la cual están dotados todos*

¹³ Brañas, Alfonso. **Manual de derecho civil.** Pág. 25.



los hombres (los seres humanos, las personas físicas)”¹⁴. “La capacidad de derecho es la aptitud para ser sujeto de derechos y deberes, pero referida a la mera tenencia y goce de los derechos, siendo la base para ostentar aquellos y estos.”¹⁵ De Castro y Bravo distingue, usando también la expresión capacidad jurídica, entre capacidad jurídica en general (aptitud de una persona para ser titular de relaciones jurídicas para que se sean propias), y capacidad jurídica especial (aptitud para ser titular de una determinada clase de relaciones jurídicas), y afirma que la capacidad jurídica de la persona (la resultante de ser persona), se refiere a la dualidad intrínseca de la persona que la habilita para ser titular de relaciones jurídicas (indeterminadamente) y, así, para ser centro unificado e independiente de las relaciones jurídicas propias.

Se puede decir que la capacidad de derecho o de goce, es tener los derechos ya sea por ser humano o por cumplir cierta edad, en Guatemala existen derechos desde la concepción, otros cuando se cumple catorce años; como poder contratar su trabajo o pertenecer a un sindicato, y se adquieren todos con la mayoría de edad, que en la actualidad son dieciocho años lo cual se encuentra establecido en el Código Civil, en el Artículo octavo.

Capacidad de ejercicio: “Se denomina, también, capacidad de obrar, o de hecho y es la aptitud para ejercitar derechos.”¹⁶ “La capacidad de obrar consiste en la capacidad

¹⁴ Coviello, Nicolás. **Doctrina general del derecho civil**. Pág. 26.

¹⁵ Espín Cánovas, Diego. **Manual de derecho civil español**. Pág. 168.

¹⁶ **Ibid.** Pág. 168.



de adquirir y ejercitar por sí los derechos y en asumir por sí obligaciones.”¹⁷ Se supone la posibilidad jurídica en el sujeto de hacer valer directamente sus derechos, de celebrar en nombre propio actos jurídicos, de contraer y cumplir sus obligaciones y de ejercitar las acciones conducentes ante los tribunales.

Entonces la capacidad de ejercicio o de obrar, es el poder ejercer plenamente por sí mismo todos los derechos y contraer obligaciones, como ya se indicó la plena capacidad se adquiere con la mayoría de edad, sin embargo la ley establece ciertas excepciones ya mencionadas, a menos que en ella se tipifique alguna forma de incapacidad prevista por la ley.

3. Conducir el vehículo en la vía pública por el lugar, en la oportunidad, modo, forma y dentro de las velocidades establecidas conforme esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables

Dentro de los requisitos que se establecen para poder conducir y circular vehículos además de los ya mencionados, el conductor debe tener conocimiento de la dirección del tránsito vehicular, la forma de ingresar al mismo o salir de él, las velocidades a las cuales puede desplazarse, sin olvidar algún conocimiento mecánico necesario para poder revisar las condiciones del vehículo, conocimientos indispensables que tienen como finalidad el evitar accidentes de tránsito.

¹⁷ Covielo. Ob. Cit. Pág. 159.



1.3.3. Requisitos de los vehículos

El Artículo 18 de la Ley de Tránsito Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala regula:

1. “Contar con tarjeta y placa de circulación vigente; o permiso vigente extendido por la Súper Intendencia de Administración Tributaria;”
2. “Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes, de acuerdo con los reglamentos;”
3. “Estar provisto de los dispositivos necesarios para no producir humo negro ni ningún otro tipo de contaminación ambiental, conforme las leyes y reglamentos de la materia;”
4. “Los vehículos usados por personas discapacitadas deberán estar debidamente adaptados y equipados para ser conducidos bajo estrictas condiciones de seguridad.”

Se necesita identificar a cada uno de los vehículos que circulan hoy en día por las calles, el mecanismo utilizado es por medio de tarjetas y placas, denominadas de circulación, lo cual da en alguna medida seguridad a todos los que utilizan las calles, estos se aclarará a continuación.

Del mismo modo, debe de encontrarse el vehículo en perfecto estado de funcionamiento con el fin de evitar un accidente de tránsito u otro contratiempo en las vías públicas, de igual manera deben de estar equipados a efecto de ser amigables con el ambiente y



aquellos que son para de uso de personas especiales, con las modificaciones necesarias que garanticen la seguridad de todas las personas que circulen en la vía pública.

1. Tarjeta y placa de circulación: conforme el Artículo dos del Decreto número 117-96 del Congreso de la República, *Ley Reguladora del Uso de Placas*, por cada vehículo que circule en el territorio nacional, el Registro emitirá una tarjeta de circulación a su propietario luego de su inscripción.

La validez de esta tarjeta está condicionada a que se encuentre firmada y sellada por las autoridades que en la misma se consignan.

El reglamento de la ley del impuesto sobre circulación de vehículos terrestres, marítimos y aéreos. Acuerdo Gubernativo Número 134-2014, Artículo 20, preceptúa. "La custodia, mantenimiento y distribución, de la tarjeta de circulación, calcomanías y otros distintivos, estará a cargo del Registro Fiscal de Vehículos."

Las placas de circulación se regularon por primera vez en Guatemala en el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional, del 4 de junio de 1927 del Presidente de la República.

Su objetivo ha sido desde su implementación la identificación de un vehículo automotor sea este motocicleta o automóvil, el cual se debe encontrar debidamente registrado en el Registro Fiscal de Vehículos de la Superintendencia de Administración Tributaria, en el Registro de Vehículos del Departamento de Transito de la Policía Nacional Civil, en la



Sección de Registro y Control de Asignación de Placas de Circulación de Vehículos, esta última con la función de control y asignación de placas oficiales, Cuerpo Diplomático y Misiones Internacionales.

“Las placas de circulación son una identificación pública con validez en todo el territorio nacional, estas constituyen un registro único y permanente del vehículo, las mismas deben estar totalmente visibles, sirven para dar certeza jurídica de registro, también sirven para diferenciar la clase de actividad que se desarrolla con los vehículos terrestres que circulan en el territorio nacional.”¹⁸

Las placas de circulación constituyen el distintivo de pago del impuesto, ya que para poder desplazarse en la vía pública es necesario contar con las mismas y en virtud de que al adquirir las placas, genera el impuesto sobre circulación de vehículos terrestres, hecho que permite la libertad de transitar en el territorio nacional.

No es permitido desplazarse por la vía pública con una placa de circulación dentro del territorio nacional, la ley establece que deben de ser dos, las cuales no se prestaran para que circule otro vehículo, desplazarse con las placas dobladas, deterioradas, ocultas o cubiertas parcial o totalmente o darles un uso no autorizado; hacerle modificaciones de ninguna naturaleza, ya que estas actividades constituyen acto ilícitos.

“El acto ilícito es el entendido como el prohibido por la ley. Por este medio se facilita la identificación de un vehículo, en virtud que en los registros que para el efecto se llevan

¹⁸ García Pineda, Luis Daniel. **Falsificación de placas de circulación de vehículos terrestres.** Pág. 1.



en diferentes dependencias estatales, tales como, el archivo de la sección contra robo de vehículos de la Policía Nacional Civil, el departamento de informática de la Policía Nacional Civil, la Superintendencia de Administración Tributaria, en los cuales existe una base de datos, la que contiene toda la información relacionada a los vehículos, tales como el tipo, marca, color, modelo, número de chasis, motor, nombre y dirección de la residencia del propietario.”¹⁹

1.4 Marco legal en otros países del tránsito vehicular

1.4.1. Reglamento de tránsito de Perú

“Requisitos mínimos de calidad:

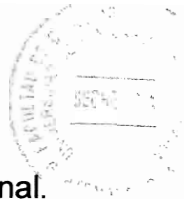
Ubicación del timón: *tengan originalmente proyectado e instalado de fábrica el timón a la izquierda. No se permitirá, en consecuencia, el ingreso de vehículos de timón original a la derecha que hubieren sido transformados a la izquierda. (Artículo primero inciso d) del Decreto Legislativo número 843) de Perú.*

Excepciones a los requisitos mínimos de calidad:

No se encuentran sujetos al cumplimiento de los requisitos mínimos de calidad detallados en el acápite anterior, los siguientes:

- a) Las donaciones que reciba el sector público. (Artículo segundo Del Decreto Legislativo número 843) de Perú.

¹⁹ Solomán Ragel, Rolando Antonio. **La seguridad ciudadana que debe de proponer, la Policía Nacional Civil, a los propietarios de vehículos automotores de marcas y modelos recientes y su protección, para evitar, los delitos de hurto y robo, específicamente en la ciudad de Guatemala.** Pág. 29.



- b) Las importaciones que realicen los miembros del servicio diplomático nacional. (Artículo uno del Decreto supremo número 147 guion 99 guión EF, publicado el 12 de septiembre de 1999) de Perú.
- c) La importación de vehículos automóviles usados con fines de colección, concebidos para el transporte de personas y clasificados en las sub partidas nacionales 8709.21.00.10 a 8703.90.00.90, siempre que cumplan con el requisito mínimo de antigüedad igual o mayor a 35 años desde su fabricación, la antigüedad del vehículo deberán ser debidamente acreditada. Para el despacho de estos vehículos, el importador presentará a la intendencia de aduana correspondiente una declaración jurada en el sentido que el vehículo automóvil cuya importación solicita será utilizado con fines de colección. Dichos vehículos podrán estar restaurados o ser importados para su restauración en el país. En el caso de restauración en el país, esta no podrá realizarse en los centros de exportación, transformación, industria, comercialización y servicios (CETICOS y en la zofratacna). (Artículo primero del Decreto Supremo número 054 guión 2000 guión EF publicado el 15 de junio de 2000) de Perú.
- d) Las importaciones efectuadas por los funcionarios y personal administrativo extranjero de las misiones diplomáticas, oficinas consulares, representaciones y oficinas de organizaciones internacionales, debidamente acreditados ante el Gobierno del Perú, con excepción del requisito de antigüedad.
- (Artículo primero Del Decreto Supremo número 142 guión 2007 guión EF publicado el 15 de septiembre de 2007).²⁰

²⁰ http://sunat.gob.pe/orientacionaduanera/importacionvehiculos/excepciones_requisitos.html. Recuperado el 21 de julio de 2014.



1.4.2. Ley de Tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial de Costa Rica, Ley número 9078

Publicada en el Alcance número 165 a La Gaceta número 207 de 26 de octubre de 2012 El Artículo 32 regula: “Requisitos generales para los vehículos automotores para poder circular, los vehículos automotores deberán cumplir los siguientes requisitos generales que les sean aplicables según su naturaleza constructiva: tener un volante de conducción o dirección ubicado al lado izquierdo o al centro, de acuerdo con su naturaleza constructiva. No se admitirán conversiones de ubicación del volante.”²¹

1.4.3. Regulación legal en Guatemala del tránsito vehicular

La Constitución Política de la República de Guatemala regula en el Artículo 26: “Libertad de locomoción. Toda persona tiene libertad de entrar permanecer, transitar y salir del territorio nacional y cambiar de domicilio o residencia, sin más limitaciones que las establecidas por la ley”.

El Artículo 17 de la misma preceptúa: “No hay delito ni pena sin ley anterior. No son punibles las acciones u omisiones que no estén calificadas como delito o falta y penadas por ley anterior a su perpetración.”

La Ley de Tránsito en el Artículo 18 indica: “De los vehículos. Por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los

²¹ <http://www.tse.go.cr/pdf/normativa/leytransito>. Recuperado el 21 de julio de 2014.



destinados a actividades especiales y para el efecto deben reunir los requisitos siguientes:

- a) Contar con tarjeta y placa de circulación vigentes; o permiso vigente extendido por autoridad competente;
- b) Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes, de acuerdo con los reglamentos;
- c) Estar provisto de los dispositivos necesarios para no producir humo negro ni ningún otro tipo de contaminación ambiental, conforme las leyes y reglamentos de la materia;
- d) Los vehículos usados por personas discapacitadas deberán estar debidamente adaptados y equipados para ser conducidos bajo estrictas condiciones de seguridad.

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

La Ley de Tránsito regula en el Artículo segundo. “Vía pública. “La vía pública se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y sus respectivas áreas de derecho de vía, aceras, puentes, pasarelas, y los ríos y lagos navegables, mar territorial, demás vías acuáticas, cuyo destino obvio y natural sea la circulación de personas y vehículos, y que conforme las normas civiles que rigen la propiedad de los bienes del poder público están destinadas al uso común.”

En tal sentido, se podría pensar que la vía es el camino que se utiliza para el tránsito que son de uso común, no estamos refiriéndonos al sentido del tránsito.



El Reglamento de la Ley de Tránsito regula en su Artículo sexto “Objeto. El presente Reglamento tiene por objeto normar lo relativo al tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional.”

El Artículo séptimo del Reglamento de Tránsito, regula definiciones:

“12) *Automóvil: vehículo automotor, de dos ejes, especialmente equipado y construido para el transporte colectivo de personas y con capacidad máxima para nueve ocupantes. Su peso bruto máximo es de 3.5 toneladas métricas.* 39) *Departamento: el Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.* 81) *Placa de Circulación: aquella que, dispuesta en los lugares reglamentarios, identifica por medio de un número a un vehículo.* 90) *Tarjeta de Circulación: documento expedido por la autoridad correspondiente en el que se consignan los datos del vehículo y se autoriza a este para circular por la vía pública.* 108) *Vehículo: cualquier medio de transporte que circula sobre la vía pública.* 112) *Vía Pública o vía: es el espacio público por donde circulan los vehículos, peatones y animales.*”

El Artículo 21 del Reglamento de tránsito. Vehículos con el timón del lado derecho. “No podrán circular en las vías públicas del territorio nacional, vehículos automotores con el volante situado al lado derecho del mismo, salvo casos especiales que sean autorizados por el Departamento.”

Es claro que no se aclaran cuales serán esos casos especiales siendo el origen del problema al que se pretende dar una solución a través del presente trabajo de tesis.



El Artículo primero del Reglamento de tránsito preceptúa: “El presente reglamento norma lo relativo al cobro administrativo del impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres Marítimos y Aéreos y establece los procedimientos para facilitar la recaudación y control del mismo. Además, regula lo concerniente al control y entrega de tarjetas de circulación. *Certificados de propiedad de vehículos, placas de circulación y otros distintivos que acreditan el pago del impuesto.*”

El Artículo 39 del Reglamento de tránsito preceptúa: “Queda expresamente prohibido *extender salvoconducto o cualquier otro documento que sustituya parcial o totalmente las placas, distintivos o constancias documentarias a las que se refiere este reglamento.*

Quedan excluidos de la prohibición, los salvoconductos que se emitan a los propietarios *de vehículos que requieran la reposición de placas, para que se desplacen a los puestos de revisión de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.*

Dichos salvoconductos tendrán vigencia por el plazo improrrogable de cinco días hábiles. *También, quedan excluidos los salvoconductos extendidos a favor de los propietarios de vehículos que se internen al país, en tanto les es otorgada placa de circulación..”*

En Guatemala, el ente encargado de la recaudación, control y fiscalización de todos los tributos que debe percibir el Estado se le denomina *Súper Intendencia de Administración Tributaria*, cuyo objetivo es ejercer con exclusividad la administración tributaria, aplicar la legislación tributaria, a lo cual se señala que no es su función el determinar que *mercadería es o no admisible al país.*



Considerando que el vehículo automotor es una mercadería de importación ya que en Guatemala no existe una fábrica ensambladora de vehículos, todos son importados, no siendo función de la Superintendencia de Administración Tributaria el determinar que mercadería puede o no ser admitida sino únicamente el cobro del impuesto correspondiente, dicho control de si una mercadería es o no prohibida se realiza en las aduanas, permitiendo su ingreso o no al territorio nacional.

En la legislación no existe la restricción de ingreso de vehículos que posean el timón al lado derecho, pero si el de circulación como se hizo mención en la página anterior, motivo por el cual ingresan al país este tipo de vehículos y una vez dentro los propietarios los conducen sin importarles el riesgo que ello representa para todos, las autoridades al detener estos vehículos indican que poseen la documentación necesaria.

Lo cual se contempla con el Artículo 63 del Código Aduanero Uniforme Centroamericano. *Mercancías prohibidas:* "Las mercancías de importación o exportación prohibidas, serán retenidas por la Autoridad Aduanera competente más cercana al lugar del arribo."

"Cabe agregar un aspecto más, ya que existen dos convenios o protocolos internacionales a nivel centroamericano de señalamiento uniforme:

1. Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carretera
2. Acuerdo Centroamericano sobre Señales Viales Uniformes



Los cuales contienen disposiciones de tránsito y señalización de vías, que buscan dar fluidez a los vehículos sin confundirlos al salir de un país a otro, movilizándose en un solo sentido de circulación de El Salvador, Costa Rica, Guatemala, Honduras y Nicaragua, con el propósito de evitar accidentes y poder transportar principalmente mercancía por carretera.”²²

1.5. Importación de vehículos con timón derecho

Para la importación de vehículos no existe legislación que limite o prohíba el ingreso de los mismos, independientemente de su modelo, quedando sujetos al pago de los impuestos que correspondan con ocasión de su importación definitiva al país.

En cuando a los vehículos con el volante al lado derecho los mismos, existe prohibición de circular en las vías públicas del territorio nacional, sin embargo, en casos especiales, puede autorizarse su circulación, siendo facultad expresamente conferida al Departamento de Transito de la República de Guatemala.

“En todo caso, tampoco existe prohibición para importar vehículos con el volante situado al lado derecho de los mismos, ya que su limitación es de circular por el territorio nacional, lo cual le compete al Ministerio de Gobernación.”²³

²² Secretaria de Integración Económica Centroamericana. **Manual centroamericano de dispositivos uniformes para el control del tránsito.** Pág. 1.4.

²³ <http://www.meltinfo.com>. Recuperado el 21 de julio de 2014.



CAPÍTULO II

2. Antecedentes del automóvil

El automóvil, surge como una de las mayores invenciones del hombre, el cual tiene sus orígenes por los años 1447 y se ha ido modificando con el propósito de que fuera un medio de desplazarse de un lugar a otro en un menor tiempo, utilizando menos recursos y con mayor comodidad, a lo largo de la historia el mismo sufre varios cambios, tanto en su diseño como en su fabricación.

Pero la mayoría de los cambios efectuados en los automóviles durante su desarrollo se puede decir que han estado encaminados básicamente a los siguientes aspectos:

- a. *Economía en cuanto se refiere al combustible:* se han utilizado productos principalmente derivados del petróleo, sin embargo en la actualidad se busca que dichos productos sean menos contaminantes con el medio ambiente, tal es el caso del etanol, que se obtiene del maíz amarillo u otras alternativas como el gas, incluso existen automóviles llamados híbridos, que utilizan electricidad.
- b. *Desplazamiento más rápido:* esto con el propósito de recorrer en un menor tiempo una distancia más larga, principalmente en cuanto se refiere a vehículos que transportan grandes cantidades de mercadería; aunque actualmente se necesita de un sistema de normas que regulen el límite máximo y mínimo al cual pueden



desplazarse los vehículos ya que las velocidades que los mismos pueden alcanzar se consideran peligrosas, dichas normativas se encuentran reguladas en Guatemala, en los artículos 112, 113 y 114 del Reglamento de Tránsito, que preceptúan velocidades que van desde los treinta kilómetros por hora hasta los cien kilómetros por hora, esto sin embargo dependerá de factores como condiciones físicas y psíquicas, del conductor, el estado de la vía, condiciones ambientales y cualquier otra circunstancia que no permita el desplazamiento a la velocidad establecida.

- c. *Mayor comodidad:* con lo cual se pretende hacer más placentero el viajar en un vehículo, principalmente al recorrer distancias demasiado largas o al conducir en el tráfico vehicular, actualmente se integran dispositivos de audio y video, sillones por ejemplo de cuero u ortopédicos, incluso se puede hablar de que se ha eliminado la necesidad de tener que cambiar velocidades ya que actualmente existen vehículos que son automáticos, esto quiere decir que realizan los cambios de velocidad cuando lo necesitan en forma automática, incluso se habla actualmente de pilotos robóticos dirigidos por un sistema direccional que tiene la información de las vías públicas.

- d. *La seguridad:* se puede pensar que este aspecto es el menos importante, ya que se tomó en cuenta al final, sin embargo a mi criterio no debería ser así, tal es el caso de los vehículos que se importan al país, que tienen el timón situado al lado derecho, y las autoridades encargadas de velar por la seguridad del tránsito, como la Policía Municipal de Tránsito o de la Policía Nacional Civil, que deberían detener este tipo de vehículos y sancionar a los conductores de los mismos, ya que arriesgan tanto su integridad como la de cualquiera que utilice las calles del país.



2.1. Antecedentes históricos

El significado etimológico de la palabra automóvil es que se mueve por sí mismo. “Se sabe que ya por el año 1447, en las calles de Alemania, se exhibió un coche que no era tirado por animales, sino que funcionaba a través de una combinación de poleas y engranajes; ejemplar que fue imitado por otros inventores de la época. Luego, hasta 1649, no aparece otro automóvil de tales características; el de esta fecha fue inventado por Juan Hautzsh, de Núremberg. Después aparece en Inglaterra, en 1680, un automóvil de cuatro ruedas movido por un escape de vapor, creación de Newton. En 1765, Nicolás Cugnot, capitán de artillería francés, construye una locomotora de carretera.”²⁴

Algunos otros autores indican que la historia del automóvil recorre tres fases, como lo son:

- a) La fase de vapor: en el año 1771, es un vehículo llamado carromato, creación de Nicolas Gugnot, el cual fracasó por ser muy pesado y ruidoso.
- b) La fase de la electricidad: la cual es representada por el triciclo de William Murdock, el cual era movido por una máquina de watt, que fue presentada en el año 1784.
- c) La fase de gasolina: inicia resolviendo un problema que hoy en día es de lo más común que son las llantas neumáticas, Siegred Marcus, fue el primero en utilizar gas

²⁴ Gersi. **Ob. Cit.** Pág. 24.



de petróleo para mover un pequeño automóvil en el año de 1875; posteriormente se crea un sistema de encendido eléctrico Karl Benz, inventó su propio sistema de encendido eléctrico y un método que utiliza agua enfriada, que hoy se conoce como radiador, como refrigerante del motor (para enfriarlo). Hasta aquí, se utilizaba el vapor como fuerza motriz, pero el gran cambio hacia el auto moderno se produce al finalizar la primera guerra mundial, con la utilización y adopción universal del motor de gasolina, siendo Karl Benz, en 1885 el que consigue una patente que le identifica como creador del primer automóvil capaz de moverse por sí mismo.²⁵

La transformación, desde la fabricación artesanal de los automóviles a comienzos del siglo hasta el estado actual de la industria automotriz, es asombrosa por lo rápido de su progreso. El empresario que intuyó lo que podría llegar a ser tal industria fue Henry Ford, que el día cuatro de julio de 1896 a las cuatro de la madrugada terminó su primer automóvil, según indican algunas revistas, fue quien estableció líneas de montaje capaces de construir un automóvil completo en menos de un minuto; quien creó en 1903 la Ford Motors CO. que en 1913 planeó la construcción del famoso modelo "Ford T", del que se realizaron 15 millones de unidades en 17 años aproximadamente.

Ha sido uno de los inventos más relevantes y utilizados del siglo XIX, sin duda el automóvil, creando los primeros prototipos a mediados del siglo, no fue hasta el siglo XX que los vehículos empezaron a considerarse como algo útil, y que decir de hoy en día se

²⁵ Salomán. Ob. Cít. Págs. 21,22.



ha convertido en el medio de transporte más utilizado y conocido en todo el mundo y en el país se desarrolla de la siguiente forma.

2.2. El primer automóvil en las calles de Guatemala

Fue sin lugar a duda para todos los que tuvieron la oportunidad de ver por primera vez un automóvil, una gran emoción, ya que producía ruido y no necesitaba que lo jalaran los caballos o mulas, muy diferente a lo que todos estaban acostumbrados a utilizar para movilizarse, ya que en esa época eran carruajes, jalados por caballos o mulas, cuya terminal se ubicaba en la cuarta calle poniente número 25.

El primer automóvil parece ser que fue traído a Guatemala a finales de diciembre de 1905, y quien lo conducía era Juan Trigoyen, según explica Fernando Trigoyen, hijo del precursor del automovilismo en Guatemala.

“El automóvil era un Holsman de 1903, con un motor horizontal de dos cilindros, diez caballos de fuerza y una sola velocidad de tracción de correa trenzada que en lugar de volante tenía un bastón”²⁶

“En El Imparcial del 21 de Julio de 1969 aparece un reportaje, de Enrique Del Cid titulado, automóviles y automovilistas en la Guatemala de principios del siglo: 1903 a 1911 y le atribuyen al Sr. José Altenbach haber sido el propietario del primer coche traído a Guatemala, alrededor del año 1903.

²⁶ <http://mundoyomotor.junio de 2013>. (Recuperado el 13 de julio de 2014.)



El primer automóvil formal importado a Guatemala fue propiedad del señor José Márquez Perales.²⁷

Con el mismo, se inicia la historia del automóvil en Guatemala, actualmente hay en el país más de dos millones de vehículos que circulan, según las estadísticas del Instituto Nacional de Estadística, es lógico pensar que se producen más y con mayor frecuencia accidentes de tránsito, por lo cual se hace necesario crear o modificar normas, que garanticen la seguridad del tránsito vehicular.

2.3. Normas legales y normas generales

En relación a las normas legales: “Norma suele usarse en dos sentidos, uno amplio y otro estricto: lato sensu aplicase a toda regla de comportamiento, obligatoria o no; strictu sensu corresponde a la que impone deberes y confiere derechos. Las reglas prácticas cuyo cumplimiento es potestativo se llaman reglas técnicas. A las que tienen carácter obligatorio o son atributivas de facultades se les otorga el nombre de normas. Estas imponen deberes o conceden derechos.”²⁸

Normas generales: “Conjunto de normas (mandatos) que se aplican exclusivamente a las relaciones del hombre que vive en sociedad. El hombre al relacionarse con sus semejantes debe observar para con ellos determinada conducta; dicha conducta se

²⁷ [http://www. Deguate.com/infocentro/Pages Historia/llegada del automóvil a Guatemala.](http://www.Deguate.com/infocentro/Pages/Historia/llegada%20del%20autom%C3%B3vil%20a%20Guatemala.aspx) (Recuperado el 13 de julio de 2014.)

²⁸ García Máynez, Eduardo. **Introducción al Estudio del Derecho.** Págs. 4,7.



regula por las normas jurídicas, las cuales contienen siempre mandatos o disposiciones de orden general que determinan lo que debe ser; son estas, en otras palabras, mandamientos dirigidos a los individuos.”²⁹

“Norma general constituyen los mandatos o disposiciones emitidas por el organismo del estado correspondiente que se impone a una colectividad con carácter de obligatorio e ineludible con el fin de garantizar la convivencia social.”³⁰

Entendidas las normas jurídicas como, las que forman un sistema coactivo, organizan la conducta social, mediante el establecimiento de derechos y deberes. La norma jurídica se encuentra estructurada de la manera siguiente: por un supuesto jurídico, también llamado hipótesis, el cual se puede realizar por el hecho u el acto jurídico, realizado el supuesto nace la consecuencia de derecho, la cual puede consistir en surgimiento, transmisión, cambio o extinción de derechos y obligaciones, es en donde surge el deber jurídico, su observancia o cumplimiento, y el derecho subjetivo, su ejercicio. Teniendo las siguientes características las normas jurídicas: bilateralidad; exterioridad; coercibilidad; heteronomía; teniendo las características de las normas reglamentarias que en suma son las que interesan y son: obligatorias; generales; abstractas; permanentes.

En Guatemala en cuanto se refiere a la jerarquía de las normas se sigue la tendencia que fue establecida por Hans Kelsen, el cual las clasifica de la siguiente forma:

Normas jurídicas constitucionales.

²⁹ Moto Salazar, Efrein. **Elementos de derecho**. Pág. 6.

³⁰ Marroquín Sandoval, Maynor Estuardo. **Aspectos infraccionarios y sancionatorios de la ley y Reglamento de Tránsito, imperiosa necesidad de intervención jurisdiccional**. Pág. 2.



Normas jurídicas ordinarias.

Normas jurídicas Reglamentarias.

Normas jurídicas Individualizadas.

2.4. El primer reglamento de tránsito

El 12 de agosto de 1909, bajo el gobierno del Licenciado Manuel Estrada Cabrera: “Quien gobierna el país de 1898 a 1920, constituyendo una de las más violentas dictaduras que el país haya sufrido”³¹, debido al incremento de automóviles en las calles y para evitar que las bocinas de los autos asustaran a los caballos se redacta el primer Reglamento de Tránsito de Guatemala. Según relatan, esta decisión la tomó el entonces presidente luego de un susto que tuvo. El historiador Francis Polo Sifontes comenta: “Que el mandatario iba en su Victoria, o carruaje de lujo halado por caballos, cuando uno de estos automóviles se acercó demasiado y las bestias comenzaron a relinchar a tal grado que tuvo que saltar para salvarse, pues casi le vuelcan el carruaje. Luego del susto, el mandatario prohibió que los coches entraran al centro de la ciudad.”³² El reglamento en uno de sus artículos expresa, literalmente, que para poder circular en carro deberá obtener una licencia de la jefatura política; actualmente la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional Civil, a través de la empresa denominada MAICOM. Entre los requisitos

³¹ Escobar Medrano, Edgar y Edna Gonzáles Camargo. **Historia de la cultura de Guatemala antología.** Pág. 486.

³² <http://www.mundoyomotor.com> (Recuperado el 13 de Julio de 2014.)



estaban: la aprobación de que reúne las condiciones de prudencia y discreción, seguridad u orden para manejar, frenar y detener el vehículo o variarle dirección. “La velocidad que se imponía a los automóviles no excederá en ningún caso de 40 kilómetros por hora en las calzadas, ni de diez kilómetros en calles y lugares de mayor tráfico.”³³

La aparición del automotor, es una de las más impactantes invenciones tecnológicas, llegó a caracterizar una etapa del desarrollo de la civilización, y ha influido como pocas en la forma de vida en la época actual.

“El crecimiento en las últimas décadas del parque automotor privado, y el deficiente servicio que prestan los medios públicos de transporte, hacen que cada vez mayor cantidad de personas decidan utilizar sus propios vehículos para movilizarse a diario.”³⁴

Através de la historia, la importancia que tiene el regular la circulación de los vehículos automotores en Guatemala ha sido trascendental para evitar accidentes.

En la actualidad, la Ley de Tránsito y su Reglamento, necesita ser actualizada y reformada, principalmente en cuanto a la prevención de accidentes de tránsito, se debe de realizar la reforma en el Reglamento de Tránsito, al prohibir la circulación de vehículos

³³ [http://WWW.Mundo y motor.com](http://WWW.Mundoymotor.com). (Recuperado el 13 de julio de 2014.)

³⁴ Ghersi, **Ob. Cit.** Pág. 22.



no aptos para circular por las calles, ya que sus características de construcción no lo permiten, tal es el caso de los vehículos con el timón situado del lado derecho.

2.5. Definición de vehículo automotor

La palabra automóvil tiene un origen comparativamente reciente, término inventado para denominar vehículos motorizados; esta proviene de la palabra griega, autos, propio y mobilis, se mueve libremente, significa que se mueve o se puede mover por sí mismo. Aparato impulsado por un motor de combustión, el cual utiliza derivados del petróleo como combustible, actualmente existen carros denominados híbridos, los cuales usan combustible o electricidad u otro para movilizarse, a fin de ser más amigables con el medio ambiente, construido para movilizar tanto a personas, como cargas de un lugar a otro u otros usos, de acuerdo a las necesidades.

“Es un aparato impulsado por medio de gas, que sirve para que el ser humano se pueda movilizar de un lugar a otro, acortando el tiempo para su desplazamiento y al cual se le puede dar diferente tipo de uso de acuerdo a las necesidades.”³⁵

Automóvil: “Vehículo de motor que sirve, normalmente, para el transporte de personas o cosas o de ambas a la vez o para la tracción de otros vehículos con aquel fin. Se excluyen de esta definición los vehículos especiales.”³⁶

³⁵ Solomán, Rolando. **Ob. Cit.** Pág.23.

³⁶ <http://www.todotes.com/manual/manual.appt>.(Recuperado el 28 de Septiembre de 2014.)



El Artículo 18 de la Ley de Tránsito Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala establece: “Por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circule permanentemente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales.”

Vehículo automotor: “Significa todo vehículo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión, utilizado normalmente para el transporte de personas o mercancías por carretera y que no marche sobre rieles o conectado a un conductor eléctrico”³⁷.

“El automóvil es un vehículo destinado al transporte de personas, generalmente de cuatro ruedas y con capacidad entre uno y nueve asientos, se desplazan gracias a un motor de explosión a base de una mezcla de gasolina, GLP o de gasolina y aire. En algunos países la mezcla detonante se fabrica a partir de etano (maíz), y para el ciclo diésel de aceite (soja) de determinados vegetales.”³⁸

2.6. Tipos de vehículos automotores

Existen distintos tipos de vehículos, sin pretender dar por agotada totalmente todos los tipos en el presente trabajo de investigación pero sí los más utilizados como lo son:

³⁷ Dubón. **Ob. Cit.** Pág. 2.

³⁸ **Ibid.**



- a) Vehículo de turismo: un vehículo con capacidad para transportar cuatro o cinco personas y equipaje existen distintos segmentos desde automóviles urbanos hasta microbuses de lujo. Los hay de dos y cuatro puertas laterales, y con distintas carrocerías.
- b) Vehículo todo terreno: vehículo automóvil con tracción a dos o más ejes, especialmente dispuesto para la circulación en terrenos difíciles, con transporte simultáneo de personas y mercancías, pudiéndose sustituir la carga eventualmente, parcial o totalmente por personas mediante la adición de asientos.³⁹

“Un automóvil todoterreno esta específicamente diseñado para conducción en todoterreno, es decir, en superficies de tierra, de arena, de piedras y agua, y en pendientes pronunciadas. Disponen de mecanismos necesarios para este tipo de conducción, como la tracción en las cuatro ruedas y la reductora de marchas.”⁴⁰

- c) Vehículo deportivo: diseñado para altas velocidades, casi siempre tiene un motor de gran potencia, así como mayor aceleración, máxima velocidad, mejor frenada y adherencia a la superficie que otros tipos de automóviles. Normalmente suelen ser de dos asientos, pero pueden tener cuatro asientos, aunque los dos asientos traseros son pequeños y poco aptos para adultos.

³⁹ <http://www.todotes.com/manual/manual.aspt>. (Recuperado el 28 de Septiembre de 2014.)

⁴⁰ <http://es.wikipedia.org/wiki/Clasificacion-de-automoviles>. (Recuperado el 16 de marzo de 2015)

- d) Vehículo tipo furgoneta: es para transporte de objetos o grupos de personas, con mucho espacio para ello, se asemeja estructuralmente a lo que conocemos como camioneta tipo sedán.
- e) Camioneta tipo sedán: es un vehículo alto en el que el compartimiento del motor, la cabina y el maletero están integrados en uno, en algunos de estos vehículos, los asientos pueden desplazarse e incluso desmontarse, para configurar el interior del automóvil de acuerdo con las necesidades del usuario en cada momento.
- f) Vehículo tipo pickup: es de carga que posee una palangana o tiene en su parte trasera una plataforma descubierta, en el que puede llevar objetos. “Es un vehículo automóvil menor que el camión, empleado generalmente para el transporte de mercancías, y que tiene en su parte trasera una zona de carga descubierta (denominada caja, batea, platón, cama o palangana), en la cual se pueden colocar objetos grandes. Por lo general, esta área está rodeada por una pared de medio metro de alto; la parte posterior puede abatirse para poder cargar y descargar objetos. La plataforma de carga puede ser cubierta en algunos modelos con una lona o con una estructura de fibra de vidrio.”⁴¹
- g) Vehículo híbrido: es el que es propulsado alternativamente ya que combina un motor movido por energía eléctrica proveniente de baterías y un motor de combustión interna.

⁴¹ <http://www.deperu.com/autos/tipos-de-vehiculos-y-su-descripcion-1223>. (Recuperado el 16 de marzo de 2015)



h) Autobús: automóvil que tenga más de nueve plazas incluida la del conductor, destinado, por su construcción y acondicionamiento, a transporte de personas y equipajes.

“Se incluyen en este término el trolebús, es decir, el vehículo conectado a una línea eléctrica y que no circula por rieles.”⁴²

Vehículo diseñado para el transporte de personas generalmente usado en los servicios de transporte público urbano o extraurbano.

i) Camión: automóvil con cuatro ruedas o más, concebido y construido para el transporte de mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de nueve plazas, incluido el conductor.⁴³

j) Cabezales: vehículo normalmente de diez ruedas o más, sin palangana o carrocería de carga, tiene un enganche llamado tornamesa, en la cual se engancha generalmente plataformas o contenedores de distintas medidas, está concebido para remolcar, una vez unido o enganchado se le conoce como tráiler.

k) Tractor: vehículo que utiliza distinto equipamiento empleado principalmente para realizar trabajos agrícolas.

⁴² <http://www.todotes.com/manual/manual.asp> (Recuperado el 28 de Septiembre de 2014.)

⁴³ **Ibid.**



2.6.1. Clasificación de los vehículos por uso

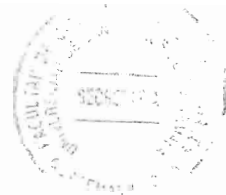
Debido a la utilización de estos se deben de clasificar según su función, por ejemplo los vehículos que transportan personas son llamados vehículo de transporte, entre ellos se encuentran: el tren, el automóvil, el camión, el carro, el barco, el avión, la bicicleta, y la motocicleta, entre otros. “Todos estos vehículos deben de tener un registro que permita el control y la libre circulación dentro y fuera de la República de Guatemala.”⁴⁴

La clasificación establecida en el Artículo octavo del Reglamento de Tránsito Decreto 273-98 el cual preceptúa:

“Los vehículos se clasifican por su uso en:

- a) Particulares.
- b) Mercantiles y comerciales.
- c) Oficiales.
- d) Cuerpo diplomático, Organismos, Misiones y Funcionarios Internacionales.
- e) De emergencia; y,

⁴⁴ Ajiatas Aguilar, Alan Eduardo, **Inoperancia del Registro Fiscal de Vehículos, desde el punto de vista del derecho penal.** Pág. 26.



f) De aprendizaje.”

De igual manera, lo complementa el artículo tercero de la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos, la cual preceptúa: “Los vehículos terrestres se clasifican en los siguientes tipos de uso:

a) Particular.

b) De alquiler.

c) Comerciales.

d) De transporte urbano de personas.

e) De transporte extraurbano de personas y/o carga.

f) Para uso agrícola.

g) Para uso industrial.

h) Para uso de construcción.

i) Motocicletas.



- j) Bicicletas.
- k) Remolques de uso recreativo sin motor.
- l) Semirremolque para el transporte sin motor.
- m) Remolques para el transporte sin motor“.

2.6.2 Clasificación de los vehículos por peso

El artículo noveno del Reglamento de Tránsito Decreto 273 – 98 el cual preceptúa:

“Los vehículos se clasifican por su peso en:

- a) Bicicletas.
- b) Motobicicletas.
- c) Motocicletas.
- d) Automóviles.
- e) Paneles.



f) Pick-ups.

g) Microbuses; y,

h) Automóviles, paneles y pick-ups con remolque.

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

a) Autobuses camiones.

b) Remolcadores o cabezales; y,

c) Camiones con remolque.

Especiales, con pesos y dimensiones de autorización especial:

a) Vehículos agrícolas; y,

b) Vehículos especiales móviles con o sin grúa".

c) Considero oportuno mencionar dentro de esta clasificación los vehículos que han sufrido modificaciones para el uso de personas incapacitadas de alguno de sus miembros.



CAPÍTULO III

3. Peatón

Debido a la intervención que tiene, es conveniente establecer el concepto de peatón, a lo cual en base a mi investigación se desarrolla a continuación:

El peatón es el individuo que transita a pie por la vía pública, en espacios cerrados no se usa este término por ser todos peatones, a los usuarios de la bicicleta se les conoce como ciclistas, a los usuarios de automóviles motoristas y así sucesivamente, es uno de los modos de transporte más importante porque hace parte de cualquier viaje, permitiendo el acceso a los estacionamientos y a los lugares de destino, independiente de si un trayecto se hizo de algún otro modo como en taxi, bicicleta, automóvil, bus, metro, etc.

- a) Persona que va a pie por una vía pública.
- b) Peón o quien anda a pie, especialmente por calles o caminos.
- c) Toda persona que tránsito a pie por la vía pública.
- d) Persona que va a pie. Cartero encargado de la conducción a pie de la correspondencia entre pueblos cercanos.

e) Aquel que se desplaza sobre sus pies salvo casos especiales y que frente al automóvil se encuentra en una situación de inferioridad.

Aunque parezca redundante se puede afirmar que peatón, es la persona que se desplaza por la vía pública, salvo casos especiales como las personas que se desplazan por medio de sillas de ruedas u otros que no son considerados vehículos automotrices.

“Peatón es un término cuyo origen etimológico nos lleva a piéton, un vocablo francés. Un peatón, es un individuo que se desplaza a pie por un espacio público al aire libre, es decir, que no utiliza ninguna clase de vehículo. Cuando se trata de una infraestructura cerrada como un centro comercial o lugar deportivo, no suele calificarse a quienes la recorren como peatones, ya que no son espacios aptos para la circulación de vehículos (y, por lo tanto, todos en su interior son peatones).”⁴⁵

Los peatones, hasta la aparición del automóvil, hacían uso libre de las calles. Con la Carta de Atenas de 1933 y la modernización de planificación urbana, y de transporte se desplazaron a los peatones hacia los bordes de la vía, para permitir el flujo rápido de los automóviles. Entre más desplazados estuvieran, se lograba reducir mayormente el riesgo de accidentes que surgen por la interacción entre ellos, y más rápido podían circular los automóviles. Se iniciaron las construcciones de puentes y pasarelas aéreas para peatones o la implementación de autopistas urbanas de segundo piso. Esto llevó a la degradación de los espacios urbanos, especialmente en ciudades norteamericanas.

⁴⁵ <http://definicionde/peaton>. (Recuperado el 09 de octubre de 2014.)



Desde los años 90, se ha planteado la necesidad de crear ambientes urbanos de mejor calidad. Esto implicaba poder integrar el tráfico motorizado, los ciclistas y los peatones en un entorno amable, seguro y funcional. “De ahí, nacen los conceptos de las calles completas y de los espacios compartidos, esto implicaba necesariamente tener vehículos circulando a velocidades bajas. Esto está relacionado también con las medidas de tráfico lento, que hacen parte de las medidas de gestión de la demanda de transporte.”⁴⁶

Del latín “pedis” la palabra peatón paso al francés como piéton, aplicándose al soldado de infantería o sea el que combatía a pie. A partir del siglo XVI, pasó al español para designar a aquellos que deambulan caminando por cualquier sendero público o privado de uso público, y no utilizando ningún tipo de vehículo de transporte.

3.1. Derechos de los peatones

Las personas tienen prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas, terrestres, siempre que lo hagan en las zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar, en la oportunidad, forma y modo que normen los reglamentos.

“Si bien los peatones tienen prioridad y son beneficiados por las normas de tránsito, como la reducción de velocidad que se impone a los conductores cerca de un colegio o escuela, deben cumplir también las normas que a ellos les competen, como cruzar cuando el semáforo está en rojo y por las esquinas, donde indica la senda peatonal o

⁴⁶ <http://es.wikipedia.org/wiki/peaton> (Recuperado el 9 de Octubre de 2014.)



paso de cebra.⁴⁷

En la actualidad cada vez mayor cantidad de automotores pertenecientes a particulares pueden observarse en los centros urbanos del país, en razón de hábito cada vez más afianzados y extendidos en el hombre para satisfacer la necesidad de desplazamiento cotidiano. No es ajena al uso desmedido del automóvil, la ineficiencia en la organización y prestación de los servicios de transporte, pues el público usuario ha sufrido demoras, esperas y malos tratos en general durante sus viajes. El aumento del tránsito, en las llamadas horas pico, que se da cuando la mayoría de personas va o regresa de su casa al trabajo, lo cual afecta a los automovilistas, y mucho más a los peatones. A continuación se realiza una breve división de los derechos relacionados con el tema.

3.1.1. Como derechos humanos

Los derechos denominados “humanos” son derechos del hombre como persona, pero son del hombre dentro de la convivencia con otros, en sociedad. Es cierto, que fuera del hombre no hay en este mundo otros seres que posean esos derechos.⁴⁸

Importa a los derechos humanos su eficacia, a lo cual no existe una lista de los derechos ya que no es posible crear una, porque constantemente se logran y surgen nuevos derechos a medida que se avanza en sociedad. A lo cual, sin duda puede incluirse el

⁴⁷ <http://deconceptos.com/ciencias-sociales/peaton>. (Recuperado el 09 de octubre de 2014).

⁴⁸ Ghersi. **Ob. Cit.** Pág. 30.



derecho de los peatones, teniendo como objetivo optimizar la convivencia en la vía pública, producir una mayor tranquilidad, seguridad, salubridad y comodidad, con lo cual se buscaría proporcionar una mejor calidad de vida, entre los llamados derechos del hombre.

3.1.2. El peatón y los derechos constitucionales

Siendo los principales derechos que la Constitución Política establece a los ciudadanos que en relación tratamos los siguientes.

1. Libertad de locomoción. Dentro de las garantías que contiene y garantiza la Constitución Política de la República, en su Artículo 26 preceptúa. “Toda persona tiene libertad de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional...los guatemaltecos puede entrar y salir del país sin llenar el requisito de visa.”

Dicha libertad incluye la de entrar o salir del territorio nacional, contempla la prohibición de que se le niegue el pasaporte a ningún guatemalteco, documento que, por mandato de ley, es necesario para hacer efectivo el derecho de locomoción al exterior.

2. “Derecho a la vida y la libertad e igualdad. Como necesarios para constituir la sociedad...”

La Corte de Constitucionalidad aclara: “Esta Corte advierte que los derechos individuales



contenidos en la parte dogmática de la Constitución, no se conciben en forma absoluta, sino que las libertades están sujetas a la ley, la que establece los límites naturales que dimanarían del derecho real e incontrovertible de que el individuo vive en un régimen de interrelación...”

3.1.3. Derechos comunes de los peatones

a) **Prioridad:** “Las personas tienen prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas, terrestres y acuáticas, siempre que lo hagan en las zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar, en la oportunidad, forma y modo que normen los reglamentos.”

“Derecho o prioridad de paso: el que se tiene frente a otros usuarios de la vía en los lugares y situaciones consignadas en este Reglamento, lo que comúnmente se conoce como llevar la vía.”

La prioridad en el uso del espacio público de los diferentes modos de desplazamiento, será conforme a la siguiente jerarquía:

- “. Peatones.
- . Ciclistas.
- . Usuarios y prestadores del servicio de transporte de pasajeros masivo, colectivo o individual.



- . Usuarios de transporte particular automotor.
- . Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.

Prioridad peatonal.

- . Transiten por la banqueta y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de un garaje o estacionamiento.
- . Transiten en comitivas organizadas o filas escolares.
- . Transiten por los espacios habilitados para ello cuando la acera se encuentre afectada por la ejecución de un trabajo o evento que modifique de forma transitoria las características del área de circulación peatonal.”⁴⁹

Según los artículos 57, 59, 60, 61, 62, 63 del Reglamento de Tránsito los derechos del peatón son:

Artículo 57. Preeminencia: “El peatón tiene derecho de vía ante cualquier medio de transporte. Todo conductor de un vehículo deberá respetar este derecho, cediendo el paso al peatón; especialmente, a niños, ancianos, discapacitados, invidentes, mujeres embarazadas y cualquier persona que conduzca un niño; ante los cuales el conductor extremara sus precauciones.”

Artículo 59. Circulación por la calzada o el arcén: “En las vías que no tuvieran ningún espacio destinado especialmente a los peatones, estos podrán circular sobre la calzada o el arcén, en sentido contrario a la circulación de los vehículos, sin embargo, si concurren

⁴⁹ <http://es.wikipedia.org/wiki/peaton>,(Recuperado el 09 de Octubre de 2014.)



circunstancias que, por su seguridad, así lo justifiquen, podrán circular por la derecha.”

Artículo 60. Circulación de peatones por la derecha de la calzada: “Los peatones podrán circular por el lado derecho de la calzada o sobre el arcén derecho, aun habiendo espacio peatonal utilizable, adoptando las debidas precauciones y en los siguientes casos:

- a) Quien lleve algún objeto voluminoso, empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones, que no sea automotor, tales como carretas de ventas ambulantes, troquets, bicicletas u otros similares, que pudieran constituir un obstáculo para los demás peatones.
- b) Toda persona que dirija a un grupo de peatones o que forme parte de un cortejo, procesión o actividad similar; y,
- c) El discapacitado que circule en silla de ruedas, si fuese incómodo o impracticable para él, utilizar los espacios peatonales aledaños.”

Artículo 61. Pasos peatonales: “En un paso peatonal (paso de cebra) debidamente señalizado, el peatón siempre lleva la prioridad, y todos los vehículos que se aproximen a un paso de peatones, que este siendo utilizado por una o varias personas, deberán parar y ceder el paso a los mismos, hasta que haya llegado a la acera o a un refugio. Queda terminantemente prohibido rebasar a cualquier vehículo que se haya detenido ante un paso de peatones.

En intersecciones semaforizadas donde los pasos de peatones atraviesen transversalmente una vía y el semáforo alumbre verde para los vehículos de esa vía, los peatones no gozaran de prioridad. Sin embargo, los conductores de los vehículos



deberán ceder siempre el paso a los peatones que estén cruzando la vía perpendicular a la de los vehículos en cuestión; es decir, cuando estos viren a la izquierda o derecha aun cuando el semáforo muestre verde o flecha verde.”

Artículo 62: Uso del espacio peatonal. “Las aceras, refugios, paseos, vías peatonales, y pasarelas son espacios de uso exclusivo para peatones y no serán utilizados por vehículo alguno, incluyendo bicicletas, cuyos conductores quedan obligados a desmontar para utilizarlos. En los lugares indicados anteriormente, se prohíbe terminantemente:

- a) Detener, parar o estacionar uno o varios vehículos automotores.
- b) Utilizarlos para basureros, botaderos de ripio, aplicación de materiales y otros similares.
- c) Ubicar ventas callejeras. La autoridad podrá desalojar al infractor, sin perjuicio de la multa correspondiente. Se exceptúan los mercados peatonales intermitentes que cuenten con el respectivo permiso; y,
- d) Colocar muebles, macetones, toldos, garitas, gradas, cadenas, bardas o elementos similares, sin permiso expreso de la autoridad correspondiente.

La autoridad correspondiente tendrá el derecho de remover las cosas, objetos y materiales especificados en los incisos b), c) y d) anteriores. Con respecto al inciso a) la autoridad deberá retener y consignar el vehículo y la tarjeta de circulación.

Para efectos de carga y descarga y de acceso vecinal, la autoridad correspondiente podrá permitir el ingreso de vehículos a las vías y zonas peatonales, restringiendo el tipo de vehículo, su peso, dimensiones, horarios y otros requisitos que considere convenientes.”



Artículo 63. Zonas escolares: “Los escolares gozan de prioridad de paso en las zonas y horarios establecidos para el efecto, especialmente al cruzar la vía y abordar o descender de las unidades de transporte escolar. Las zonas escolares serán establecidas y determinadas por el Departamento o autoridad correspondiente, y conjuntamente con la dirección de los distintos centros educativos, privados y públicos. Los requisitos básicos de una zona escolar son los siguientes:

- a) Indicaciones por medio de señalización horizontal y vertical y elementos físicos para la reducción de la velocidad según lo establecido en el presente Reglamento. En la información de las señales se incluirán los días y horarios en los que deben cumplirse los requisitos de circulación en zonas escolares; y,
- b) Protección adicional por medio de patrulleros escolares que dirijan los flujos de escolares y vehículos en los puntos de mayor confluencia de escolares, como lo pueden ser: ingreso a centros educativos, paradas de buses escolares, tiendas de venta de comida y otros similares.”

Cabe agregar algunas aclaraciones como lo son:

“La senda peatonal o de seguridad, o no demarcada, es la parte de la calzada que resulta de la prolongación ideal de las aceras correspondientes a la arteria que intersecta aquella que el peatón cruza, de modo que las líneas que la delimitan son paralelas al eje longitudinal de la primera, aun cuando no fueran perpendiculares al de la Senda.”⁵⁰

⁵⁰ Ghersi. Ob. Cit. Pág. 39.



La prioridad de paso no puede entenderse como una licencia legal para prescindir de adoptar el mínimo, de atención exigible de quien, conduce un vehículo, se dispone a cruzar una intersección. La prioridad de paso no autoriza al conductor a llevarse por delante todo lo que obstruye su camino, si con anterioridad advierte el obstáculo.

Cuando la luz del semáforo rota de roja a amarilla dando paso libremente a la circulación de los vehículos, sino que solo indica que próximamente podrán avanzar, pero que deben guardar los conductores las precauciones necesarias para permitir que quienes aún estuviesen cruzando la calzada puedan terminar de hacerlo.

El arcén es la franja afirmada contigua a la calle, no destinada al uso de vehículos automotores, solamente en caso de emergencia.

3.2. Obligaciones de los peatones

Las cuales las encontramos regulado en el Reglamento de Tránsito, artículos 58, y 64 que se citan a continuación.

Artículo 58. Circulación por espacios destinados al peatón. “Es obligatorio para los peatones circular en espacios especialmente concebidos para ellos, sean estos aceras, refugios, paseos, vías peatonales, zonas peatonales, pasos peatonales, pasarelas u otros.

Las obligaciones de los peatones son las siguientes:



- a) En las áreas en que existen pasos señalizados de peatones, semáforos peatonales o pasarelas, *deberán utilizarse estas facilidades para atravesar las vías. Esto no implica que dejen de estar atentos al tránsito.*
- b) De no existir facilidades para atravesar una vía, lo harán siempre en las esquinas y *perpendicularmente a la vía, donde gozaran de prioridad de paso.*
- c) Al atravesar una vía deberán cerciorarse que no exista ningún vehículo que no pueda detenerse mientras ellos efectúen el cruce.
- d) *Si una intersección es controlada por agentes o tiene semáforos peatonales, deberán obedecer las indicaciones respectivas.*
- e) No deberán cruzar frente a vehículos de transporte colectivo parados *momentáneamente.*
- f) No deberán cruzar diagonalmente una intersección, a excepción de los pasos peatonales diseñados para tal efecto (función del semáforo “todo rojo”).
- g) Al tratar de cruzar una vía o esperar una unidad de transporte colectivo, no *abandonaran los espacios peatonales, bajándose a la calzada o calle; y,*
- h) Quienes utilicen monopatines, patines o aparatos similares, no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o parte de las mismas que les estén *especialmente destinadas; y solo podrán circular en los espacios peatonales si lo hacen a velocidad de paso.”*

Artículo 64. Prohibición de circular a pie en ciertas vías. “Queda prohibida la circulación de peatones sobre la calzada o los arcenes de autopistas y vías rápidas, tanto en el



ámbito urbano como extraurbano, debiendo utilizar espacios provistos o franjas vegetales en defecto de estos.

Se excluyen de esta prohibición la autoridad de tránsito, bomberos, socorristas en general, siempre que sea estrictamente indispensable para la ejecución de su labor.

También se prohíbe el caminar en túneles, puentes o pasos a desnivel que no tuvieran acera o esta estuviera únicamente diseñada con fines de servicio o mantenimiento.”

“Los peatones deben, por su propia seguridad, observar las siguientes obligaciones:

Cruzar las vías primarias y secundarias por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto, excepto en las calles locales o domiciliarias cuando solo exista un carril para la circulación.

Utilizar los puentes, pasos peatonales a desnivel o rampas especiales para cruzar la vía publica dotada para ello.

Tomar las precauciones necesarias en caso de no existir semáforo.

Obedecer las indicaciones de los agentes, promotores voluntarios de seguridad vial y las señales de tránsito.”⁵¹

Concluiré el presente tema del peatón simplemente diciendo que si bien es protegido con prioridad, la modernización y la necesidad del desplazamiento de un lugar a otro más rápidamente tanto de personas como mercaderías, obliga al peatón a tomar conciencia y adquirir los conocimientos para circular con los vehículos, sin colocar en riesgo su integridad ni la del conductor del automóvil.

⁵¹ <http://es.wikipedia.org/wiki/peaton>. (Recuperado el 09 de Octubre de 2014.)

3.3. Señales de tránsito

Incluyo el presente tema al ver que, a pesar de que en todo lo relacionado con el tránsito en las distintas vías públicas se encuentran señales, como por ejemplo; alto, paso peatonal, zona escolar, velocidad máxima, entre otros, sin embargo no se incluyen en la mayoría de trabajos que se desarrollan.

Señalización: conjunto de directrices que tienen por objeto advertir, informar y guiar a los usuarios de la vía pública con la necesaria anticipación, para garantizar el movimiento ordenado, seguro y predecible en determinadas circunstancias de la circulación.

En cuanto a la prioridad de las señales y normas de circulación el Acuerdo Gubernativo número 273-98 del Congreso de la República, Reglamento de Tránsito, en su Artículo 82, indica que rige el siguiente:

- a. “Señales y ordenes de los agentes, inspectores ad-honorem o inspectores escolares.
- b. Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía (señales de obras).
- c. Semáforos.
- d. Señales verticales.
- e. Señales horizontales; y,
- f. Normas de la Ley de este Reglamento.”

Las señales horizontales, son las distintas marcas que se realizan en la calle o



pavimento y se utilizan para complementar las indicaciones de otras señales, se utilizan también para orientar y regular el desplazamiento de los vehículos por la vía. Se clasifican en:

Longitudinales: colocadas en sentido de la circulación y pueden ser de color amarillo, blanco o rojo. Las líneas amarillas interrumpidas indican dos carriles y puede esperar tráfico de frente, se permite pasar en donde haya amplia distancia para ello y el carril en sentido contrario este despejado. La línea continua, indica que en donde está se encuentra está prohibido rebasar. La línea blanca interrumpida, se utiliza para indicar la división de carriles que van en la misma dirección y que es permitido cambiar de carril, cuando la línea es continua está prohibido cambiar de carril. Cuando la línea es roja continua, indica que no es permitido por ninguna razón detener el vehículo, ya que es un lugar muy transitado. Línea de cebra o zona peatonal, líneas blancas paralelas que demarcan ambos lados de la vía, tiene como objeto permitir el paso seguro de peatones, ningún vehículo podrá estar estacionado sobre ellas.

“Las señales verticales son dispositivos de control de tránsito instalados a nivel del camino o sobre él, destinados a transmitir un mensaje a los conductores y peatones, mediante palabras o símbolos, sobre la reglamentación de tránsito vigente, o para advertir sobre la existencia de algún peligro en la vía y su entorno, o para guiar e informar sobre rutas, nombres y ubicación de poblaciones, lugares de interés y servicios.”⁵²

⁵² Secretaria de integración económica centroamericana. **Manual Centroamericano de dispositivos uniformes para el control del tránsito; anexo del acuerdo centroamericano sobre señales uniformes**, pág. 2.2.



Cualquier dispositivo para el control del tránsito debe cumplir por lo menos cinco requisitos fundamentales los cuales, según el manual de dispositivos uniformes para el control del tránsito son:

1. Satisfacer una necesidad para el adecuado desenvolvimiento del tránsito.
2. Atraer la atención del usuario.
3. Transmitir un mensaje claro y sencillo.
4. Infundir respeto a los usuarios de la vía.
5. Permitir suficiente tiempo y espacio para una respuesta adecuada.

Las señales desde el punto de vista funcional se clasifican en:

1. Señales de reglamentación: son las que indican al conductor sobre la prioridad de paso, la existencia de ciertas limitaciones, prohibiciones y restricciones en el uso de la vía, de cada país, la violación de la regulación establecida en el mensaje de estas señales, se sanciona con multa, el retiro de la circulación del vehículo, o la suspensión de la licencia de conducir.

“Indican al piloto limitaciones y prohibiciones en las vías. Su violación constituye una infracción.

Tiene forma circular, símbolo negro, fondo blanco y borde rojo. Cuando una señal lleva una línea diagonal roja, indica prohibición.”⁵³

⁵³ <http://www.muniguate.com/index.php/emetra/84-educacion/1311-señales-de-transito>. (recuperado el 23 de marzo de 2015.)



2. Señales de prevención: indican al conductor sobre las condiciones de la calle o carretera y su entorno, para advertir de un potencial peligro y su naturaleza.

“Advierten a los pilotos sobre la existencia de peligro en la vía, tienen forma de rombo, símbolo negro y fondo amarillo.”⁵⁴

3. Señales de información: son las que guían al conductor sobre nombres y ubicación de poblaciones, rutas, destinos, distancias, servicios, puntos de interés y cualquier otra información geográfica, recreacional y cultural, para facilitar la tarea de navegación y orientación de los usuarios.

Uniformidad en el diseño: en forma, color, dimensiones, iluminación y reflectorización.

Formas: según el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito, son:

- El octágono regular está reservado para uso exclusivo de la señal de alto.
- El triángulo equilátero, con una punta hacia abajo está reservado exclusivamente para la señal de, ceda el paso.
- La forma circular, está reservada para la señal de ruta de evacuación y rutas

⁵⁴ **Ibid.**



nacionales secundarias.

- El rombo o forma de diamante, deberá ser utilizado para las señales de prevención y algunas de las señales de uso provisional, como mantenimiento sobre la vía.
- El cuadrado, reservado para las señales reglamentarias, con solo símbolos, en señales informativas de servicios y de áreas recreativas y parques nacionales.
- El pentágono, apuntando hacia arriba, está reservado para uso exclusivo de proximidad de zona escolar y parada de autobús escolar.

No entrare a describir cada una de las señales ya que son muy variadas tanto en su infraestructura, medidas, tipos, fines, sin embargo considero necesario comentar que cada una de las mismas deben de cumplir con una función informativa para la prevención de los accidentes, por lo cual es necesario que no solo los conductores, sino también cualquier persona que utilice la vía pública debe de conocerlas.

3.4. Conductor de automóvil

A continuación se desarrollan algunas de las definiciones más utilizadas:

Persona que se desplaza por la vía pública en un vehículo, posee el conocimiento de

manejo, dirección y control, así como de las normas que se apliquen en el momento y lugar de la conducción y cumple con los requisitos que exigen las mismas.

El diccionario de la real academia de la lengua española indica; Conductor, ra. (del latín conductor, -oris) Que conduce. Toda persona que conduce un vehículo por la vía pública.

“Se debe de entender por conducir, hacer funcionar de manera controlada un vehículo, ya sea con motor, tal como un barco, tren o automóvil, o sin motor, como una bicicleta.”⁵⁵

3.5. Obligaciones de los conductores de automóvil

Se dará inicio a el presente título al igual que el anteriormente expuesto referente a los peatones, realizando una breve referencia de cada uno de sus obligaciones ya que son consideradas las que deben de cumplirse previamente a la conducción de un vehículo automotriz. Deberá el conductor:

1. “Tener la edad mínima requerida para conducir: Que en la mayoría de países es de dieciocho años de edad, teniendo excepciones que permiten conducir aun antes de dicha edad. Por lo general, la edad mínima para conducir, o para tener licencia es cuando se cumple la mayoría de edad en casi todo el mundo 18 años. Sin embargo, ciertos países dan permisos especiales para menores de edad, pero bajo supervisión adulta.”⁵⁶

⁵⁵ http://es.wikipedia.org/wiki/conducci3n_de_veh3culos (Recuperado el 09 de octubre de 2014).

⁵⁶ **Ibid.**



En la legislación guatemalteca la edad requerida para conducir vehículo es de dieciocho años, como lo establece el Artículo 25 literal b) del Reglamento de Tránsito, teniendo como excepción a los menores de edad pero que han cumplido dieciséis años de edad.

2. Contar con Licencia de conducción: La licencia de conducir es el documento emitido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional que autoriza a una persona para conducir un vehículo, de acuerdo con esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables.

En consecuencia, habilita e identifica a su titular como conductor, quien está obligado a portar la licencia de conducir siempre que conduzca un vehículo y exhibirla a la autoridad cuando le sea requerida.

Los tipos de licencia reguladas en Guatemala son: Tipo C y M, a menores de edad, pero mayores de 16 años, requiriendo presentar certificación de la partida de nacimiento y autorización por escrito con firma legalizada de quien ejerza la patria potestad, en la que deberá declarar bajo juramento hacerse cargo de las responsabilidades civiles que pudieren ocasionarse.

Topo A, para conducir toda clase de vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, transporte escolar y colectivo (urbano y extraurbano), se requiere ser de veintitrés años de edad, haber tenido vigente por lo menos en los tres años anteriores a la solicitud una licencia de tipo B o C.

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

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

Tipo M, para conducir toda clase de motobicicletas y motocicletas.

Tipo E, para conducir maquinaria agrícola e industrial.

Además tener la capacidad civil, mental y volitiva a lo cual hemos hecho referencia en el capítulo primero.

3. “En la vía pública, circular respetando las indicaciones de la autoridad competente, las señales de tránsito y las normas legales en ese orden de prioridad.”⁵⁷

Al respecto la Ley de Tránsito en su Artículo 15 indica:

“Para conducir un vehículo por la vía pública, es necesario que el conductor reúna los requisitos siguientes:

a) Estar habilitado mediante licencia de conducir, extendida por la autoridad correspondiente;

⁵⁷ Ghersi, **Ob. Cit.** Pág. 36.



- b) Encontrarse en el pleno goce de sus capacidades civiles, mentales y volitivas; y
- c) *Conducir el vehículo en la vía pública por el lugar, en la oportunidad, modo, forma y dentro de las velocidades establecidas conforme esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables.*

3.6. Derechos y garantías de los conductores de automóviles

A pesar de ser un tema que pareciera que es simple merece alguna explicación, al respecto, inicio indicando que el conductor tiene derecho de transitar libremente por la vía pública, teniendo como garantía el que la vía pública se encuentre libre de cualquier obstáculo que le impida el ejercicio de su derecho.

Los derechos de los conductores pueden clasificarse de la siguiente forma:

1. De libertad de tránsito, que implica que no procede la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos por cualquier motivo, salvo los casos expresamente contemplados.
2. Cuando la seguridad o intensidad de la circulación estén comprometidas por circunstancias u obstáculos, las autoridades competentes actúen de inmediato según su función, advirtiendo el riesgo a los usuarios.



3. A que, durante la ejecución de obras en la vía pública, los constructores prevean un paso supletorio que garantice el tránsito de vehículos y personas, así como a que instalen un señalamiento adecuado.

4. A que los propietarios de inmuebles.
 - a) No coloquen luces o carteles que puedan confundirse con indicadores del tránsito por

 - b) su intensidad o tamaño.

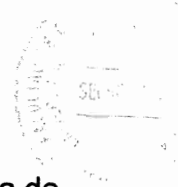
 - c) Mantengan en condiciones de seguridad cualquier salida sobre la vía.

 - d) No tiren sobre la vía pública, líquidos contaminantes ni dejen en ella desperdicios en lugares no autorizados.

 - e) Coloquen en las salidas de los garajes, cuando la cantidad de vehículos lo justifique, señales que anuncian los egresos.

 - f) Colocar carteles o anuncios publicitarios dentro de su propiedad, visibles desde la vía pública, lo hagan de manera tal que no distraigan ni confundan al conductor.

 - g) Tengan alambrados que impidan el ingreso de animales al camino.



5. A que, en la zona rural, autopistas y carreteras, la publicidad este fuera de la zona de seguridad y a que esta no ocasione distracción o factibilidad de accidentes.
6. A que el peatón transite respetando las reglas establecidas en las normas.
7. A que los demás conductores cumplan con las obligaciones.
8. A que en toda obra o dispositivo que se ejecute, instale o este destinado a surtir efecto en la vía pública, se ajuste a las normas básicas de seguridad vial, vigentes.
9. A que se instalen sistemas de comunicación a fin de que sea posible requerir auxilio, y para otros usos de emergencia.

3.7. Acompañante o copiloto de automóvil

Acompañante: Persona titular de una licencia de conducir que luego de cumplir con los requisitos establecidos, acompaña al aprendiz en las prácticas.

“Suele utilizarse también la denominación copiloto, que es el acompañante del piloto en el asiento delantero de un vehículo automotor. Puede tener o no funciones relacionadas con la conducción del vehículo. En el caso de los turismos, el copiloto suele ser un mero acompañante.”⁵⁸

⁵⁸ <http://es.wikipedia.org/wiki/copiloto> (Recuperado el 09 de Octubre de 2014.)



La persona que se sienta a la derecha del conductor a menudo recibe dos apelativos: acompañante o copiloto. La diferencia semántica entre ambas palabras es substancial: la primera evoca una actitud completamente pasiva; mientras que la segunda, sugiere que una cierta corresponsabilidad en el devenir del viaje. Especialmente en situaciones del tráfico que conlleven cierto riesgo.

“Quizá estamos más acostumbrados a hablar de copiloto en algunas disciplinas de la conducción deportiva, donde es la persona encargada de leer al piloto principal las indicaciones y anotaciones del libro de ruta. Obviamente, en el caso de la circulación abierta, los acompañantes no adquieren tamaño nivel de responsabilidad, pero en ocasiones pueden ayudar al conductor; por lo que podríamos decir que se sitúan en algún punto intermedio entre ambos conceptos.”⁵⁹

En síntesis, es la persona que se sienta al lado del piloto que puede o no tener algún control del vehículo, la dirección, o simplemente viaja sentado utilizando un espacio del mismo.

3.8. Aprendiz de manejo de automóvil

“Persona que aprende algún arte u oficio.”⁶⁰

Persona que estén aprendiendo a conducir vehículos automotores.

⁵⁹ <http://es.thefreedictionary.com/copiloto> (Recuperado el 09 de Octubre de 2014).

⁶⁰ WWW.DRAE (Recuperado el 17 de noviembre de 2014.)



Este tema es bastante árido, sin embargo hoy en día la gran mayoría de personas han tenido alguna experiencia como aprendiz de manejo de vehículos, al igual que en cualquier arte u oficio.

El aprendiz debe de adquirir los conocimientos de seguridad, algún conocimiento de verificación del buen estado del vehículo, luego la forma adecuada de arrancar el auto e iniciar la marcha, con la práctica la habilidad de manejo se mejorará.

Al respecto del tema de tesis se agrega que en Guatemala se puede afirmar que todos aprenden a utilizar un vehículo diseñado para circular por la derecha, y la práctica se vuelve una costumbre, por decirlo de alguna manera, a tal grado que muchas veces se maneja ya solo con la simple inercia, ya la memoria actúa sin pensar en lo que se hace, un ejemplo claro es:

Cuando una persona ha manejado solo autos mecánicos y un día maneja un auto automático, sin pensarlo busca por costumbre o inercia la palanca de velocidades para efectuar los cambios, y viceversa una persona que solo maneja autos automáticos y maneja un vehículo mecánico se le olvida realizar cambios.

Que se puede decir de alguien que solo maneja vehículos que han sido construidos para desplazarse hacia la derecha y de pronto maneja un vehículo construido para manejar a la izquierda, lo que si considero que se puede asegurar que es un peligro latente al permitir que circulen.



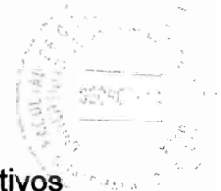
CAPÍTULO IV

4. Educación

La educación inicia a una temprana edad en los hogares de cada una de las personas, inculcando valores tales como por ejemplo respeto a los mayores, o el hecho de obedecer a los padres, respetar las cosas ajenas, entre tantas otras enseñanzas que los padres transmiten a sus hijos para poder convivir en sociedad respetando los derechos de los demás, los cuales se complementan con la educación en las aulas de las distintas instituciones de estudio, en donde se adquieren conocimientos como lo son las matemáticas, ciencias naturales, ciencias sociales entre tantas otras. En cuanto a los vehículos se refiere se adquieren en la gran mayoría de casos los primeros conocimientos viendo manejar a los padres de familia o a algún familiar o conocido, y pueden completarse asistiendo a una escuela de manejo autorizada, con el fin de obtener una licencia que es el documento que acredita que tiene el conocimiento para conducir un vehículo en la vía pública.

Se iniciará el presente tema dando el enfoque que nuestra Constitución Política de la República tiene al respecto.

En el Artículo 71 de la Constitución Política de la República de Guatemala preceptúa: “Se garantiza la libertad de enseñanza y de criterio docente. Es obligación del Estado proporcionar y facilitar educación a sus habitantes sin discriminación alguna. Se declara



de utilidad y necesidad pública la fundación y mantenimiento de centros educativos culturales y museos.”

“El Artículo 71 constitucional fija el principio básico de organización del sistema educativo diseñado por el texto fundamental. En esta forma se estructuran las dos bases sobre las que descansa lo que podría denominarse el código constitucional de la educación. Por un lado, en la primera parte se consagra el principio de libertad que posee la persona frente al poder público en el ejercicio del derecho a la educación, y en el segundo, se consagra el principio del estado social prestador de servicios que se obliga a satisfacer las pretensiones educativas de la población. El reconocimiento del derecho que todos tienen a la educación, y paralelamente, el de la libertad de enseñanza y de criterio docente, señala que se adopta constitucionalmente un modelo educativo basado en dos principios especiales de nuestro ordenamiento democrático: la libertad y el pluralismo, sistemas educativos en el que coexisten centros privados y públicos de enseñanza aunque actualmente se busca regular los primeros en cuanto a los cobros excesivos propiciando la educación. Estos dos derechos son complementarios y claramente el constituyente así lo consagra. No solamente son derechos de libertad frente al poder público que protegen un área privada, sino también son derechos de participación que persiguen el acceso a las prestaciones a que está obligado el Estado en la realización de los fines que la Constitución estipula. Es necesario realizar una interpretación comprensiva de todas las provisiones constitucionales sobre la materia educativa, que en ellas se apuntan en varios artículos constitucionales como lo son: consagran derechos de libertad Artículo 71; imponen deberes los artículos 74, 75, 76, 77 y 78; garantizan instituciones Artículo 79;



reconocen derechos de prestación Artículo 74; y en algunos casos imponen mandatos al legislador artículos 78 y 80. Existe una conexión entre todos estos citados artículos que se relacionan por la unidad del objeto que persiguen, por lo que todos ellos constituyen lo que puede llamarse el derecho a la educación, que como un derecho específico puede ser atribuible a un determinado sujeto que es el alumno. Y que puede constituirse como una garantía de un derecho público orientado de modo directo en beneficio de la sociedad, cuyo destinatario final es la generación de jóvenes principalmente no limitándose únicamente a estos, cuya formación se persigue en las aulas. Y por otra parte, en el ejercicio del derecho a la educación existe una situación potencial de conflicto por la confluencia de intereses y derechos de padres, alumnos, profesores, propietarios de centros privados, funcionarios, todos los cuales tienen posiciones jurídicas previstas en la Constitución; esta constituye el marco dentro del cual todos estos actores se relacionan y existe una mutua limitación de los derechos de todos los titulares, a efecto de que en el ejercicio del derecho de un titular no se viole el de otro.”⁶¹

Teniendo la educación como objetivo el desarrollo integral de los habitantes, la adquisición de conocimiento de la realidad y cultura nacional, así como de la realidad y cultura universal.

“Educación es la acción de transmitir conocimientos, todos los seres humanos hemos recibido educación, iniciando en nuestros hogares y continuando y perfeccionando lo

⁶¹ Gaceta número 21, expedientes acumulados números 303 - 90 y 330 - 90, página número 29 sentencia: 26 de Septiembre de 1991, de la Corte de Constitucionalidad.



aprendido en los centros educativos.”⁶²

4.1. Educación vial

La educación vial consiste en desarrollar o perfeccionar las facultades intelectuales y habilidades físicas de una persona sobre la forma de comportarse en la vía pública ya sea como peatón o como conductor de un vehículo.

La educación vial implica adquirir conocimientos como ciudadano sobre lo que es una vía pública tipos, características y partes, la seguridad vial normas de circulación y señales de tráfico, los accidentes de tránsito factores de riesgo, causas y consecuencias, los primeros auxilios y la movilidad sostenible; así como destreza en el comportamiento como peatón o como conductor.

La educación vial da a conocer, sobre todo a los más jóvenes, respecto a la forma de comportamiento en la vía pública, que fomenten la tolerancia, el respeto, la responsabilidad y favorezcan las relaciones humanas en la vía pública.

La educación vial se imparte dentro de las familias, en los centros docentes, y en las escuelas de automovilismo.

⁶² Reyes Alburez, Karen Fabiola. **La falta de educación vial en el municipio de Guatemala y sus consecuencias jurídicas.** Pág. 7.



“La favorecen instituciones públicas ministerios, direcciones generales de tránsito y entidades privadas, aportando recursos económicos, campañas publicitarias, libros, conferencias y talleres.”⁶³

“Se entiende por educación vial aquel tipo de educación que se base en la enseñanza de hábitos y prácticas que tengan como finalidad la protección y cuidado de los individuos en la vía pública; cuenta con un acervo teórico desarrollado a partir de los hechos de tránsito que suceden a diario en la vía pública.”⁶⁴

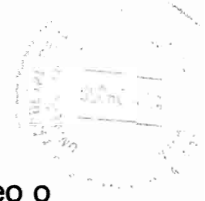
“El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional implementará y coordinará junto con otras entidades públicas o privadas, la políticas, programas y proyectos nacionales, regionales, departamentales o municipales, generales o especiales, de educación vial, cuyos elementos se incorporaran a los planes educativos formales o informales; así como a los de capacitación superior.”

4.2. Vía pública

“Todo espacio incorporado al dominio público, utilizado para el desplazamiento de personas de un lugar a otro por sus propios medios o mediante vehículos. Se incluye

⁶³ <http://es.wikipedia.org/wiki/peaton>. (Recuperado el 09 de octubre de 2014).

⁶⁴ Alburez. **Ob. Cit.** Pág. 7.



en este concepto a todo sitio, lugar, espacio o área destinada a esparcimiento, paseo o deportes, cuando no estuviera dentro de los límites que señala la línea de edificación.

Espacio o camino de comunicación, utilizado para transitar, y que pertenece a la comunidad, es decir, que es una vía de circulación de todos y para todos. Las mismas están construidas y mantenidas por los impuestos o tarifas que pagan los ciudadanos. De allí el derecho que tenemos todos al uso y a la seguridad.”⁶⁵

“Calle, plaza, camino u otro sitio por donde transita o circula el público.”⁶⁶

La ley de tránsito de la republica de México en su Artículo 50 preceptúa. “Para los efectos de este reglamento, por vía pública se entienden, las calles, avenidas, camellones, pasajes y en general todo terreno de dominio público y de uso común que por disposición de la autoridad o por razón del servicio este destinado al tránsito de personas, vehículo o cosas.”⁶⁷

“Vía pública o Vía: es el espacio público por donde circulan los vehiculos, peatones y animales.”

“La vía pública se utilizará única y exclusivamente para el tránsito y circulación de personas y vehículos, cuyo derecho se ejercerán conforme las disposiciones de esta ley y sus reglamentos.

⁶⁵ **Ibid.** Pág. 4.

⁶⁶ WWW.D.R.A.E.Com. (Recuperado el 18 de agosto de 2014.)

⁶⁷ <http://qaconient.deomex.gob.mx/ssc/transito>. (Recuperado el 214 de julio de 2014.)



Está terminantemente prohibido lo siguiente:

- a. Obstaculizar, cerrar o limitar, transitoria o permanentemente la vía pública, en perjuicio de la circulación de personas y vehículos, salvo autorización previa y expresa de la autoridad;
- b. Colocar o mantener en la vía pública signos, demarcaciones o elementos que limiten o alteren las señales de tránsito; y
- c. Alterar, destruir, deteriorar o remover señales de tránsito; y
- d. Colocar en los signos de tránsito anuncios o propaganda de cualquier índole; salvo autorización expresa de la autoridad correspondiente.”

Tomando en cuenta todos los elementos anteriores se puede realizar el siguiente concepto de la vía pública, es aquel espacio de dominio público que se utiliza por las personas para movilizarse, ya sea como peatones o en vehículo como conductores o pasajeros, el cual se utiliza para movilizar también mercaderías y animales, teniendo los conocimientos y llenando los requisitos necesarios para transitar por la misma.

4.3. Accidente de tránsito

En materia de accidentes de tránsito, no puede dejar de tomarse en cuenta que la culpa de la persona que conduce un vehículo conlleva un grave riesgo para la seguridad y bienes de los demás; por otra parte la culpa del peatón, no perjudica más que a sí mismo, ya que en un accidente de tránsito, él es el que sufre mayor daño. La protección surge de la desventaja del uno con respecto del otro, el ejercicio del conductor de automóvil



deberá ser apreciado con más rigidez que la del peatón, cuando se trata de fijar el porcentaje de responsabilidad de cada uno en el accidente de tránsito.

Un accidente de tránsito, es un suceso eventual que altera la normalidad del tránsito del que resultan daños para las personas y bienes. Es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por la vía pública, generalmente a causa de la cantidad, la complejidad y la velocidad del tránsito de vehículos.

Se manifiesta normalmente a causa del choque de automóviles y el atropello de los automóviles a los peatones.

Karen Alburez, citando la Ley de Tránsito de Tegucigalpa en el Artículo cuarto preceptúa como accidente de tránsito “cualquier evento que provoque como resultado del mismo, que uno o varios vehículos queden de manera anormal o produzcan lesiones a personas o daños a las cosas.”⁶⁸

Al respecto el Reglamento de tránsito preceptúa en su Artículo 95; “Los conductores de vehículos y peatones implicados en un accidente de tránsito, si no resultaren ellos mismos con lesiones serias que requieran de atención inmediata, deberán proceder de la siguiente manera. a) Detenerse y encender las luces de emergencia para que no se cause un nuevo problema para la circulación. b) Tomar las medidas necesarias mediante la señalización de emergencia (triángulos reflectivos) para evitar que ocurra otro

⁶⁸ Alburez. **Ob. Cit.** Pág. 36.



accidente. Estos deberán colocarse en un lugar que permita a otros usuarios de la vía, reconocer el accidente y continuar su marcha con la debida precaución; y c) Los conductores de los vehículos implicados en un accidente de tránsito tendrán la obligación, en la medida de lo posible y si su salud lo permite, de retirar los residuos, las partes o cualquier otro material que se hubiera esparcido en la vía pública debido al accidente.”

Tomando ese orden de ideas, me tomo la libertad de formar el concepto de lo que es un accidente de tránsito, es un suceso en el cual intervienen dos o más automóviles o un automóvil y uno o varios peatones que tiene su origen en la vía pública, es muy difícil de prever, del cual se ocasiona un daño, ya sea físico, emocional o material.

Karen Alburez, nos indica de que “normalmente llamamos accidentes de tránsito a los hechos de tránsito, sin embargo son dos situaciones totalmente diferentes en tanto que un accidente no se puede prevenir, los hechos de tránsito en su mayoría son previsibles y se pueden evitar tomando las debidas precauciones.”

4.4. Responsabilidad del conductor

Se inicia el presente tema indicando que a la responsabilidad que haré mención es a la responsabilidad por un accidente de tránsito en el cual como consecuencia del mismo existen daños materiales, físicos o psicológicos y existen responsabilidades civiles y/o penales, temas que se tratarán brevemente en el presente trabajo de tesis, ya que lo que se pretende es simplemente dar a conocer las consecuencias jurídicas del accidente.



Responsabilidad civil, la cual se conceptualiza como: “La que lleva consigo el resarcimiento de los daños causados y de los perjuicios provocados por uno mismo o por terceros, por lo que debe responderse.”⁶⁹

El Artículo 1646 del Código Civil, Decreto Ley 106 establece que: “El responsable de un delito doloso o culposo, está obligado a reparar a la víctima los daños o perjuicios que le haya causado, salvo que demuestre que el daño o perjuicio sea causado por culpa o negligencia de la víctima.”

De igual manera el Artículo 1513, “Prescribe en un año la responsabilidad civil proveniente de delito o falta. La que nace de los daños o perjuicios causados en las personas. La prescripción corre desde el día en que recaiga sentencia firme condenatoria o desde aquel en que se causó el daño.”

A lo cual complementa el Artículo 1647 del mismo cuerpo legal preceptuando “La exención de la responsabilidad penal no libera de la responsabilidad civil, a no ser que el juez así lo estimare atendiendo a las circunstancias especiales del caso.”

Responsabilidad penal, se conceptualiza como el delito que surgió por un accidente de tránsito, en el cual se ha provocado un daño físico o emocional a una persona constituyendo un delito, ya que el Estado protege como valores fundamentales la vida, la integridad física de las personas, sin embargo solo será delito si el conductor del

⁶⁹ Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 330.



automóvil ha incurrido en culpabilidad, el Artículo 12 del Código Penal, Decreto número 17-93 del Congreso de la República de Guatemala, preceptúa: “El delito es culposo cuando con ocasión de acciones u omisiones lícitas, se causa un mal por imprudencia, negligencia o impericia.”

Sin embargo si el conductor, ha revisado el vehículo de una manera adecuada, cumple con tener la documentación que le permite manejar el vehículo, cumple las señales de tránsito, y presta la atención debida al manejar, es decir no es imprudente, ni negligente y pose el conocimiento necesaria para manejar, y sin embargo sucede un accidente, no cometería un acto antijurídico, tal es el caso de la persona que se arroja a las llantas del vehículo en marcha, y el conductor frena pero no es posible evitar dañarla, o la persona que se arroja de una pasarela intencionalmente, el conductor intenta detenerse pero no es posible evitar que caiga sobre el vehículo en marcha, es claro que la culpa en estos ejemplos no es del conductor de vehículo así que el sería quien recibe el daño ya sea físico, material o psicológico, en tal caso podría gozar del beneficio de arresto domiciliar.

Al respecto el Código Penal, decreto 17-73 en su Artículo 157 preceptúa, “Responsabilidad de conductores. Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de licencia de conducir de tres meses a tres años: 1°. Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas toxicas o estupefacientes. 2°. Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en



riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas.”

El conductor al incurrir en la infracción a cualquiera de los presupuestos establecidos en el Artículo 157 del Código Penal, los cuales son excluyentes, basta con que ocurra uno de ellos para que incurra en responsabilidad penal.

4.5. Responsabilidad del peatón

Resulta indudable que la mayoría de los accidentes son producto de la negligencia o la imprudencia, ambas solo pueden ser relativas al factor humano, el cual juega un papel preponderante. A continuación se menciona sin pretender contenerlas todas las causas psíquicas más comunes que afectan el estado de salud mental, como la inestabilidad emocional, toxicomanías, alcoholismo, actitudes antisociales peligrosas, conflictos personales, enfermedades mentales, falta de conocimientos y otras causas generales, las cuales intervienen en un accidente de tránsito, cuando interviene un peatón y un vehículo teniendo por su puesto clara desventaja el peatón.

A decir de Ghersi: “El peatón puede asumir una conducta pasiva o activa en un accidente de tránsito y la conducta pasiva del peatón y la omisión de diligencias o culpabilidad, trataremos esta última por ser la que nos interesa.”⁷⁰

⁷⁰ Ghersi. **Ob. Cit.** Pág. 71.



Es en donde el peatón que interviene en el accidente actúa con omisión de diligencia o conducta culpable, en el presente trabajo en el desarrollo del capítulo III, se desarrolló las obligaciones de los peatones, el peatón que no cumple con estas da lugar a una causal eximente, ya que la norma advierte que la culpa de la víctima implica precisamente esta como eximente.

Sin embargo, la cuestión debe analizarse con sumo cuidado; en principio, debe entenderse que la situación de excusación es el supuesto de culpa exclusiva de la víctima, como ejemplo citare el supuesto del suicidio.

La liberación de responsabilidad puede ser total o parcial. La primera se producirá cuando se acredite que la conducta de la víctima ha sido la causa exclusiva del daño. La parcial en cambio, operara ante la causalidad concurrente, que la jurisprudencia extrae, en la mayoría de los casos, de la concurrencia de culpas, es decir, cuando ambas culpas, autónomamente, influyeron en la producción del daño.

En los demás casos habrá que establecer la medida de la culpabilidad del peatón, y se podría llegar a establecer que en determinadas situaciones la responsabilidad objetiva cede en una porción.

En el análisis de si la culpa de la víctima ha sido causa exclusiva o la concausa del accidente, se sostiene que la víctima distraída, ebria o imprudente, no excluirá totalmente



la responsabilidad del conductor que, pudiendo percibir y prever aquellas infracciones, no extremó las precauciones del caso.

Pero también el peatón debe guardar la debida atención al cruzar una vía pública, actuando con cuidado y prudencia.

Existe en consecuencia una relación de cuidados que debe tener el conductor y el que le incumbe al peatón.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Se elige el tema de tesis por la importancia jurídica de dar una solución a la problemática actual de los vehículos con el timón situado al lado derecho, en cuanto a los casos especiales a los que se les permitirá circular por la vía pública ya que no se cuenta con un listado específico de a quien se permitirá la circulación utilizando este tipo de vehículos siendo ello un obstáculo para que las autoridades encargadas de supervisar el tránsito puedan retirar de la circulación todos aquellos vehículos que no se encuentran dentro de las especificaciones que se debiera de tener.

El derecho de transitar se fundamenta en el Artículo 26 de la Constitución Política de la República de Guatemala, encontrando como limitante lo establecido en el Artículo 21 del Reglamento de Tránsito Acuerdo gubernativo número 273-98 sin indicar cuáles serán los casos especiales, complementado por el Artículo 100 del mismo cuerpo legal, al indicar que se circulara por la derecha, y el Artículo primero de la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República, en cuanto a lo que es el tránsito.

La forma de darle solución a la problemática de la circulación de vehículos con el timón al lado derecho, es a través del establecimiento preciso de cuáles serán los únicos casos a los que se autorizara la circulación, para así dar la base legal a las autoridades encargadas de velar por la seguridad del tránsito de retirar de la circulación este tipo de vehículos que no se encuentre debidamente autorizados, garantizando así la seguridad de locomoción.





ANEXOS





ANEXO I

Proyecto de reforma a el Artículo 21 del Reglamento de tránsito, en cuanto se refiere a casos especiales

En base a mi investigación y debido a la necesidad actual de regular la circulación de vehículos cuyas características de fabricación no han sido diseñadas para las vías públicas de Guatemala, ya que el sentido de circulación en nuestro país es hacia la derecha y toda la infraestructura vial así como la señalización de la misma no son apropiadas para la circulación de vehículos con el timón al lado derecho, se pretende restringir ese tipo de vehículos, a través de una norma legal con el fin de aclarar cuales deben de ser los caso de excepción, me atrevo a realizar el siguiente proyecto de reforma:

Artículo 21. VEHICULOS CON EL TIMON DEL LADO DERECHO. Los únicos vehículos autorizados para circular en la vía pública con el timón ubicado al lado derecho son los siguientes:

- a) Los vehículos, cuya importación haya sido solicitada a Guatemala por los funcionarios y personal administrativo extranjero de las Misiones Diplomáticas, Oficinas Consulares, Representaciones y Oficinas de Organizaciones Internacionales, debidamente acreditadas ante el gobierno de Guatemala que demuestren que son totalmente indispensable dichos vehículos para el ejercicio de sus funciones y bajo su propia responsabilidad.
- b) Deberán cumplir con el pago de impuestos y contar con todos los requisitos exigidos



para la circulación.

- c) No se permitirá el ingreso ni la circulación de vehículos de timón original de fábrica instalado a la derecha que hubieran sido transformados a la izquierda.



BIBLIOGRAFÍA

BRAÑAS, Alfonso. **Manual de derecho civil**. Guatemala: Ed. Fénix, 2001.

CABANELLAS de Torres, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. 17^a ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 2005.

DUBÓN MERIDA, Franklin Hugo. **Análisis de los convenios centroamericanos de transporte de vehículos automotores de carga**. Tesis de Grado, Facultad de Ingeniería, Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala: Ed. 1998.

ESCOBAR MEDRANO, Edgar; y Edna González Camargo. **Historia de la cultura de Guatemala antología**. Guatemala: Ed. Orión, 2001.

ESPIN CANOVAS, Diego. **Manual de derecho civil español**. Madrid, España: Ed. Revista de derecho privado, 1959.

GARCÍA MAYNEZ, Eduardo. **Introducción al estudio del derecho**. 40^a ed. México, D.F.: Ed. Porrúa, S.A., 1993.

GARCÍA PINEDA, Luis Daniel. **Falsificación de placas de circulación de vehículos terrestres**. Tesis de Grado, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala: Ed. 2003.

GHERSI, Carlos. **Accidentes de tránsito derechos y reparación de daños**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Universidad, 1995.

GUTIÉRREZ VARGAS, Napoleón. **Infracciones al Reglamento de tránsito y su inadecuada aplicación procesal**. Tesis de Grado, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala: Ed. 1984.

<https://cgnoticiasdeguatemala.wordpress.com/2013/06>. (Consultado el 13 de Julio de 2014.)



<http://definicionde/peaton>. (Consultado el 09 de octubre de 2014.)

<http://deconceptos.com/ciencias-sociales/peaton>. (Consultado el nueve de octubre de 2014.)

[http://es.wikipedia.org/wiki/sentido de circulación](http://es.wikipedia.org/wiki/sentido_de_circulacion). (Consultado el 22 de Julio de 2014.)

http://es.wikipedia.org/wiki/transito_vehicular. (Consultado el 28 de Septiembre de 2014.)

<http://es.wikipedia.org/wiki/conducciondevehiculos>. (Consultado el nueve de octubre de 2014.)

<http://es.wikipedia.org/wiki/copiloto>. (Consultado el nueve de octubre de 2014.)

<http://es.wikipedia.org/wiki/peaton>. (Consultado el nueve de octubre de 2014.)

<http://es.wikipedia.org/wiki/Clasificacion-de-automoviles>. (Consultado el 16 de marzo de 2015.)

<http://thefreedictionary.com/copiloto>. (Consultado el nueve de octubre de 2014.)

<http://mundoymotor.com>. Junio de 2013. (Consultado el 13 de Julio de 2014.)

<http://qacontent.deomex.gob.mx/ssc/transito>. (Consultado el 21 de Julio de 2014.)

<http://sunat.gob.pe/orientacionaduanera/importacionvehiculos/excepcionesrequisistos.html>. (Consultado el 21 de Julio de 2014.)

<http://WWW.tse.go.cr/pdf/normativa/leytransito>. (Consultado el 21 de Julio de 2014.)

<http://WWW.meltinfo.com>. (Consultado el 21 de Julio de 2014.)

<http://WWW.todotes.com/manual/manual.aspt>. (Consultado el 28 de Septiembre de 2014.)



[http://WWW.muniguate.com/index.php/emetra/84-educacion/1311- señales de -transito.](http://WWW.muniguate.com/index.php/emetra/84-educacion/1311-señales-de-transito)
(Consultado el 23 de marzo de 2015.)

[http://WWW.deperu.com/autos/tipos-de-vehiculos-y-su-descripcion-1223.](http://WWW.deperu.com/autos/tipos-de-vehiculos-y-su-descripcion-1223) (Consultado el 16 de marzo de 2015.)

[http://WWW.Deguate.com/infocentro/pageshistoria/llegada del automóvil a Guatemala.](http://WWW.Deguate.com/infocentro/pageshistoria/llegada-del-automovil-a-Guatemala)
(Consultado el 13 de julio de 2014.)

OSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Buenos Aires, Argentina: Ed. Universidad, 2001.

REYES ALBUREZ, Karen Fabiola. **La falta de educación vial en el municipio de Guatemala y sus consecuencias jurídicas.** Tesis de Grado, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala: Ed. 2014.

SECRETARÍA DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA CENTROAMERICANA. **Manual Centroamericano de dispositivos uniformes para el control del tránsito; Anexo del Acuerdo Centroamericano sobre señales uniformes.** Guatemala: Ed. SIECA, 2000.

SALOMÁN RAGEL, Rolando Antonio. **La seguridad ciudadana que debe de proponer, la Policía Nacional Civil, a los propietarios de vehículos automotores de marcas y modelos recientes y su protección, para evitar, los delitos de hurto y robo, específicamente en la ciudad de Guatemala.** Tesis de Grado, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala: Ed. 2008.

WWW.D.R.A.E.com. (Consultado el 18 de Agosto de 2014.)

Legislación:

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

Código Civil. Decreto Ley 106, del Jefe de gobierno de la República de Guatemala Enrique Peraíta Azurdía, 1964.



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

Código Aduanero Uniforme Centroamericano. Acuerdo Ministerial No. 469 - 2008, 2008.

Corte de Constitucionalidad, Gaceta No. 5, expediente No. 89-87, página No. 160, sentencia: 23-09-87. Guatemala, 2004.

Corte de Constitucionalidad, Gaceta No. 25, expediente No. 68-92, página No. 22, sentencia: 12-08-92. Guatemala, 2004.

Corte de Constitucionalidad, gaceta número 21, expedientes acumulados número 303-90 y 330-90, paginas número 29, sentencia: 26-09-91. Gaceta número 21, expedientes acumulados números 303 - 90 y 330 - 90: 26 de septiembre de 1991, de la Corte de Constitucionalidad. Guatemala, 2004.

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

Ley reguladora del uso de Placas de Circulación de vehículos. Decreto número 117-96, del Congreso de la República de Guatemala, 1996.

Ley Orgánica de la Superintendencia de Administración tributaria. Decreto número 1-98 del Congreso de la República de Guatemala, 1998.

Reglamento de la Ley del Impuesto sobre Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos y Aéreos. Acuerdo Gubernativo número 134- 2014. Guatemala, 20014.

Reglamento de Trafico de la Policía Nacional. Guatemala, 1927.

Reglamento de la Ley de Tránsito. Acuerdo Gubernativo número 273 - 98 del Congreso de la República de Guatemala, 1998.