

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



**IMPORTANCIA DE LA EMISIÓN DEL REGLAMENTO DEL DECRETO NÚMERO  
8-2014 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA, LEY PARA  
LA CIRCULACIÓN POR CARRETERAS LIBRE DE CUALQUIER TIPO DE  
OBSTÁCULO**

**MARGARETH AMALINE SINCLAIR CÁRDENAS**

**GUATEMALA, FEBRERO DE 2020**

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

**IMPORTANCIA DE LA EMISIÓN DEL REGLAMENTO DEL DECRETO NÚMERO  
8-2014 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA, LEY PARA LA  
CIRCULACIÓN POR CARRETERAS LIBRE DE CUALQUIER TIPO DE OBSTÁCULO**

**TESIS**

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**MARGARETH AMALINE SINCLAIR CÁRDENAS**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

y los títulos profesionales de

**ABOGADA Y NOTARIA**

Guatemala, febrero de 2020

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

DECANO:	Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL I:	Licda. Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL II:	Lic. Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL III:	Lic. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br. Denís Ernesto Velásquez González
VOCAL V:	Br. Abidán Carías Palencia
SECRETARIO:	Lic. Fernando Antonio Chacón Urizar

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ  
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

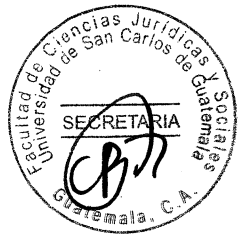
**Primera fase:**

Presidente:	Lic. Magbis Mardoqueo Mendez López
Vocal:	Lic. Alberto Patzán Marroquín
Secretario:	Lic. Marvin Omar Castillo García

**Segunda fase:**

Presidente:	Lic. Héctor Rolando Guevara González
Vocal:	Licda. Irma Leticia Mejicanos Jol
Secretaria:	Licda. Ninfa Lidia Cruz Oliva

**RAZÓN:** “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la tesis”. (Artículo 43, 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,  
 08 de noviembre de 2016.

Atentamente pase al (a) Profesional, WILLIAM EDUARDO LOPEZ MALDONADO  
 \_\_\_\_\_, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante  
MARGARETH AMALINE SINCLAIR CÁRDENAS, con carné 200925011,  
 intitulado IMPORTANCIA DE LA EMISIÓN DEL REGLAMENTO DEL DECRETO NÚMERO 8-2014 DEL CONGRESO  
DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA, LEY PARA LA CIRCULACIÓN POR CARRETERAS LIBRE DE CUALQUIER  
TIPO DE OBSTÁCULO.

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.

  
**LIC ROBERTO FREDY ORELLANA MARTÍNEZ**  
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción 31 / 05 / 2017 . f)

COLEGIADO  
 11102

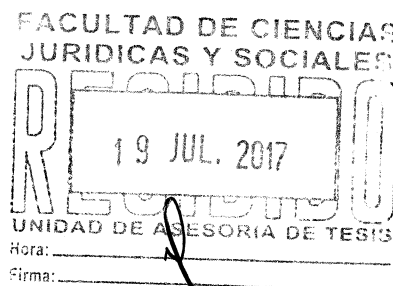
  
 Asesor(a)  
 (Firma y Sello)  
**LICENCIADO**  
**WILLIAM EDUARDO LÓPEZ MALDONADO**  
**ABOGADO Y NOTARIO**







Guatemala, 19 julio de 2017.



Licenciado:

**Roberto Fredy Orellana Martínez**

Jefe de la Unidad de asesoría de Tesis,  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala  
Ciudad Universitaria.

**Lic. Orellana:**

De conformidad con la providencia de fecha 02 de marzo de 2017, emanada del decanato de nuestra facultad, le informo que procedí a **ASESORAR** el trabajo de tesis que elaboró la **bachiller MARGARETH AMALINE SINCLAIR CÁRDENAS**, bajo el título **"IMPORTANCIA DE LA EMISIÓN DEL REGLAMENTO DEL DECRETO NÚMERO 8-2014 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA, LEY PARA LA CIRCULACIÓN POR CARRETERAS LIBRE DE CUALQUIER TIPO DE OBSTÁCULO"**, dentro del cual se le hicieron las observaciones correspondientes para que de conformidad con el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura de Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el trabajo cumpla con los requisitos y presupuestos exigidos por dicho Artículo.

- a) El trabajo de investigación realizado es un aporte científico y técnico con el amplio contenido jurídico y doctrinario, siendo objeto de desarrollo y análisis del trabajo de investigación de tesis fundamentando la importancia de emitir el reglamento del Decreto número 8-2014 del Congreso de la República, Ley para la Circulación por Carreteras Libre de Cualquier Obstáculo.
- b) La metodología y técnicas utilizadas en la realización del trabajo de investigación, fueron acordes al desarrollo de los capítulos. En la introducción y conclusión discursiva, se utilizaron los métodos analítico y sintético, así como se aplicaron los métodos deductivo e inductivo.
- c) La hipótesis planteada quedó comprobada, toda vez que el trabajo realizado por la Bachiller señala la gran importancia de la emisión del reglamento que regule la colocación excesiva de obstáculos ilegales que ocasionen daños patrimoniales y vulneren el desarrollo económico y turístico.
- d) Los métodos y técnicas de investigación empleados fueron los indicados, habiendo dado una idea de cómo mejorar la redacción permitiendo entender los elementos que analiza el estudiante, los criterios técnicos y jurídicos que le dan fundamento a cada argumento.



e) La contribución científica del tema es de importancia y basada en un contenido de actualidad. En cuanto a la conclusión discursiva, se relaciona con el contenido del trabajo de investigación y refleja el adecuado nivel de síntesis jurídico con el objeto del tema. La bibliografía utilizada para la elaboración de la tesis ha sido la adecuada.

Doy a conocer que el trabajo de tesis del sustentante cumple de manera eficaz con los requisitos establecidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales del Examen General Público, así mismo, hago constar que no tengo ninguna clase de parentesco tanto dentro de los grados de ley como de afinidad que me una a la bachiller Margareth Amaline Sinclair Cárdenas, por lo tanto **DICTAMINO FAVORABLEMENTE** para que pueda continuar con el trámite respectivo, para evaluarse posteriormente por el tribunal examinador en el examen público de tesis, previo a optar al grado académico de licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales y a los títulos profesionales de abogado y notario.

Atentamente.

LICENCIADO  
WILLIAM EDUARDO LÓPEZ MALDONADO  
ABOGADO Y NOTARIO

F.  
**Lic. William Estuardo López Maldonado**

Abogado y Notario

7ª. Av. 8-53 zona 4, Edificio el Triángulo, Nivel 12, oficina 128.

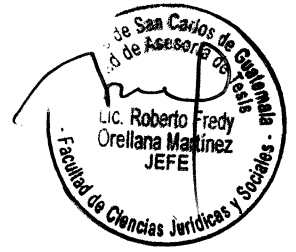
Ciudad de Guatemala

Celular: 58532382

E-mail: maldonado2512@yahoo.com



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



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 20 de julio de 2018.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante MARGARETH AMALINE SINCLAIR CÁRDENAS, titulado IMPORTANCIA DE LA EMISIÓN DEL REGLAMENTO DEL DECRETO NÚMERO 8-2014 DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA, LEY PARA LA CIRCULACIÓN POR CARRETERAS LIBRE DE CUALQUIER TIPO DE OBSTÁCULO. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/cpchp.

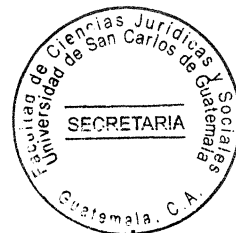
*[Handwritten signatures and stamps]*

SECRETARIO  
 FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
 UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
 GUATEMALA, C. A.

DECANO  
 FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
 UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
 GUATEMALA, C. A.



## DEDICATORIA



**A DIOS:** Por darme la oportunidad de cumplir mi sueño y por ser mi guía fundamental durante el camino de mi carrera; por todas sus bendiciones y por siempre derramar su gracia y misericordia.

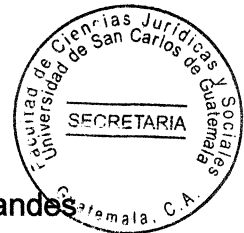
**A MI MADRE:** Blanca Cárdenas, por darme la vida, por sus consejos, sus valores; por ser el pilar fundamental en mi vida y por ser mi motivación constante que me permitió llegar hasta este día, infinitas gracias madre por creer en mí aun cuando ni yo creía en mí; gracias por siempre apoyarme y por enseñarme a luchar y perseverar. Te amo mami.

**A MI PADRE:** Norman Sinclair, aún con tu ausencia en mi corazón, te agradezco por todos tus consejos y tu amor incondicional. Gracias por todo tu apoyo y por enseñarme a luchar por mis sueños. Te amo padre.

**A MIS ABUELOS:** Carlos Cárdenas y Blanca Lidia Chupina de Cárdenas, por siempre ser mi apoyo incondicional; gracias por su amor y por ser mis segundos padres. Gracias por todo, los amo.

**A MIS HERMANOS:** Jorman Sinclair y Shirley Sinclair; que me acompañaron a lo largo del camino, brindándome la fuerza necesaria para continuar; gracias por sus consejos y su apoyo incondicional; espero poder servirles de ejemplo y nunca se detengan, que de la mano de Dios todo es posible.

**A MI FAMILIA:** Por apoyarme incondicionalmente; le agradezco a Dios por la bendición de tener a los mejores tíos y tías, mis primas, mis



sobrinos; gracias por ser mi refugio y una de mis grandes inspiraciones a luchar día a día.

**A:** Mi compañero de vida, Luis Mazariegos, gracias amor por todo tu apoyo incondicional; porque a pesar de las adversidades, aquí estamos juntos luchando, y te agradezco por tus consejos y tu amor incondicional. Te amo.

**A:** Mis amigos y amigas, que de alguna manera influyeron en este logro; gracias especialmente a Madeline, Alejandra, Alex, Diego, por siempre apoyarme en todo momento, y quienes perfectamente saben el esfuerzo aplicado para alcanzar esta meta.

**A:** La tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala y la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por ser mi fuente de conocimiento y mi segundo hogar.

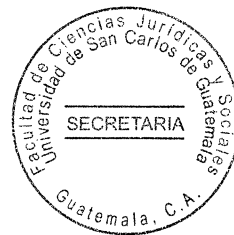


## PRESENTACIÓN

Esta investigación es de tipo cualitativa y va enfocada a la recolección de información para la determinación de las necesidades de la no implementación de objetos que obstruyan la locomoción, se presentan diferentes argumentos sobre la colocación excesiva de obstáculos en las diferentes vías de circulación, se hace el presente aporte a la rama del derecho administrativo ya que la implementación y cumplimiento de la normativa recae sobre el Estado, así como su cumplimiento delegado en las dependencias y autoridades en las que se encuentra dividida la administración pública.

El ámbito espacial y temporal de la investigación comprendió el municipio de Guatemala, departamento de Guatemala del mes de enero del año dos mil catorce a diciembre de dos mil quince.

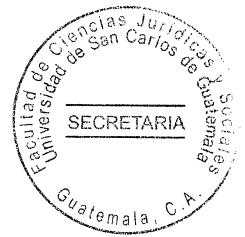
El aporte constituye una herramienta para dar a conocer la importancia que merece la libre locomoción de los individuos, realizando así la investigación para ser un elemento de soporte al momento de implementar estudios en el ámbito administrativo en el cual el sujeto directo es el Estado y el objeto directo es el resguardo de las garantías que son violentadas por la implementación de obstáculos excesivos en la vía pública. Determinando así como sujeto de estudio el resguardo de las garantías constitucionales que les han sido vedados a algunos ciudadanos en garantía de la seguridad vial.



## HIPÓTESIS

La hipótesis consiste en determinar si la colocación excesiva de obstáculos de forma ilegal, genera un alto impacto dentro de la población guatemalteca al no permitir la libre locomoción y circulación ocasionando daños patrimoniales en el desarrollo económico y turístico debido a la inobservancia por parte del Estado ya que ha permitido que una parte de la población se apodere de las vías públicas, privando en algunos casos a los elementos de rescate el acceso pronto para la prestación de auxilio cuando se es requerido.

## COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS



La hipótesis se comprobó a través del método cualitativo, ya que la implementación de la normativa legal en materia de eliminación de obstáculos en las vías públicas se hace necesario derivado de la violación a la libre locomoción de los particulares, a los cuales se les ve afectados en algunos casos económicamente y en otros casos en el acceso al auxilio pronto de los elementos que prestan asistencia, así mismo se evidenció que la colocación excesiva de obstáculos en la vía pública incentiva a la población al apoderamiento de las mismas. Logrando comprobar que la colocación excesiva de obstáculos reduce el acceso a la asistencia por parte de los elementos de rescate dado que algunos ciudadanos en el resguardo de su integridad y patrimonio se organizan para el cierre ilegal de calles colocando puestos de seguridad denominados garitas o bien rejas que no permiten el paso de personas y automotores.





## ÍNDICE

	<b>Pág.</b>
Introducción.....	i

### CAPÍTULO I

1. El Estado.....	1
1.1. Definición de Estado.....	2
1.2. Estructura del Estado.....	3
1.3. Origen.....	4
1.3.1. Naturaleza.....	4
1.3.2. Teorías.....	6
1.4. Objeto del Estado en Guatemala.....	18
1.5. Órganos del Estado en Guatemala.....	19
1.5.1. Organismo Ejecutivo.....	20
1.5.2. Organismo Legislativo.....	21
1.5.3. Organismo Judicial.....	22

### CAPÍTULO II

2. Dirección General de Caminos.....	23
2.1. Historia de la institución.....	23
2.2. Características.....	32



### CAPÍTULO III

3. Ley para la Circulación por Carreteras Libre de cualquier Tipo de Obstáculos, Decreto 08-2014 del Congreso de la República de Guatemala .....	36
3.1. Historia de las carreteras.....	36
3.2. Infraestructura vial en Guatemala .....	39
3.3. Inspecciones viales .....	41
3.4. Informes emitidos por la Dirección General de Caminos.....	42
3.5. Importancia de la emisión de la Ley .....	43
3.6. Objeto de la Ley .....	43
3.7. La libertad de tránsito y de locomoción .....	44
3.8. Limitaciones administrativas a la libertad de locomoción.....	45

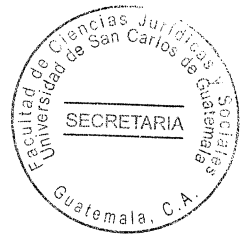
### CAPÍTULO IV

4. Importancia de la emisión del Reglamento del Decreto número 8-2014 del Congreso de la República de Guatemala, Ley para la Circulación por Carreteras Libre de Cualquier Tipo de Obstáculos .....	49
4.1. Significado de carretera.....	52
4.2. Significado de obstáculos.....	52
4.3. Antecedentes de las carreteras en Guatemala .....	53
4.4. Derecho de vía.....	54
4.5. Fundamento legal del derecho de vía .....	56
4.6. Dirección General de Caminos.....	57



**Pág.**

4.6.1. Objeto.....	57
4.6.2. Como ente inspector.....	58
4.6.3. Informes relativos a la contrariedad en la normativa .....	60
4.7. Sanciones impuestas por la contrariedad de la norma.....	61
<b>CONCLUSIÓN DISCURSIVA .....</b>	<b>63</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>65</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>71</b>



## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación aporta información relevante de la necesidad que existe sobre la eliminación excesiva de obstáculos en la vía pública y como estos afectan a diferentes grupos sociales derivado de la falta de cumplimiento de la ley y de la inexistencia de una normativa como tutela permanente del acatamiento de la norma expresa.

En Guatemala, existen carreteras que no permiten la libre circulación, en virtud que cuentan con excesivos obstáculos colocados de manera ilegal, ocasionando así efectos negativos en el desarrollo económico, turístico, en la exportación e importación de mercancías dentro del territorio guatemalteco; encontrándose vulnerado el derecho de vía garantizado mediante el principio constitucional de libre locomoción de los ciudadanos guatemaltecos.

El objetivo general consistió en establecer la importancia del control en la colocación de los obstáculos ilegales dentro del perímetro capitalino, evitando así el deterioro del patrimonio y la vulneración del derecho constitucional de libre locomoción.

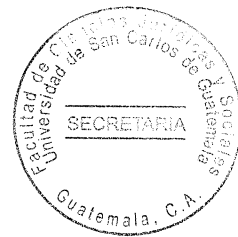
La hipótesis planteada fue determinar si la colocación excesiva de obstáculos de forma ilegal, genera un alto impacto dentro de la población guatemalteca al no permitir la libre locomoción, la libre circulación y ocasiona daños patrimoniales en el desarrollo económico y turístico.



En el capítulo I se presenta el estudio del Estado como tal y su integración dentro del sistema que ejecuta Guatemala; en el capítulo II se hace énfasis en la Dirección General de Caminos quien es el ente encargado de velar por la vías de circulación; el capítulo III se realizó un estudio de la Ley Para la Circulación por Carreteras Libre de Cualquier Obstáculo, cuerpo legal que da soporte a la investigación y en el capítulo IV se enfoca el tema principal, la Importancia de la emisión del Reglamento del Decreto número 8-2014 del Congreso de la República de Guatemala, Ley para la Circulación por Carreteras Libre de Cualquier Tipo de Obstáculos.

En la investigación se aplica el método cualitativo ya que reúne aspectos importantes de manera minuciosa de hechos y situaciones; asimismo se emplearon las técnicas documentales y bibliográficas para el acceso a toda la información referente al tema.

Es importante analizar las medidas que ha tomado al respecto la Dirección General de Caminos en base a los informes recabados en los últimos años, y en base a estos ver el grado de efectividad aportado para combatir la negativa legal que existe actualmente.



## CAPÍTULO I

### 1. El Estado

“Se denomina Estado a una comunidad social con una organización política común y un territorio y órganos de gobierno propios que es soberana e independiente políticamente de otras comunidades”.<sup>1</sup>

Algunos autores indican que el Estado desde la órbita política puede ser “estudiado desde un sentido total, parcial, amplio o restringido”.<sup>2</sup>

El Estado es el conjunto de órganos designados para la correcta administración y función de una sociedad, dentro de un mismo territorio. “Cuando se habla de Estado en un sentido total se puede decir que son todos aquellos elementos como el territorio, población, gobierno. A esta composición total se acota que también es parte el monopolio de uso legítimo de la violencia”.<sup>3</sup>

Al referirnos de una forma parcial se dirige al órgano que toma las decisiones finales para que el Estado funcione. Si vamos al sentido amplio del Estado se determina desde el inicio del Estado en la antigüedad hasta la presente fecha, así como sus organizaciones políticas, tales como el imperio romano, su evolución y su adaptación en la sociedad.

---

<sup>1</sup> Pacheco, Francisco Antonio. **Introducción a la teoría del estado**. Pág. 13.

<sup>2</sup> Jellinek, George. **Teoría general del estado**. Pág. 18.

<sup>3</sup> Trayter, Joan. **Derecho administrativo: parte general**. Pág. 25.



Y al hablar del Estado en una forma restringida se puede determinar todo **aquel** derecho positivo vigente por el cual se rige el Estado guatemalteco a través de las distintas normativas.

### **1.1. Definición de Estado**

“Es la organización jurídica de una sociedad bajo un régimen jurídico que se ejerce en determinado territorio. Es una persona jurídica de derecho público, con una sola personalidad, regulada en su estructura por la Constitución Política de la República y las leyes administrativas principales y secundarias previamente promulgadas por el Estado”.<sup>4</sup>

“Es la organización jurídico-política más perfecta que se conoce hasta el presente. Es un ente orgánico unitario, estructurado jurídicamente bajo la forma de una corporación, que detenta el ejercicio del poder”.<sup>5</sup>

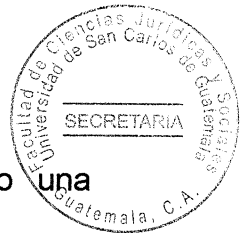
“El Estado es una forma de organización social determinada plenamente dentro de un ordenamiento jurídico en la cual un grupo de personas se asientan en un lugar determinado, para obtener los recursos necesarios para la realización del bien común y mantener su convivencia pacífica, se rigen por una serie de normas vigentes y positivas, creadas y aplicadas por el conjunto de órganos en los cuales la población ha delegado el ejercicio de su soberanía”.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Tamanaha, Brian Z. **En torno al estado de derecho**. Pág. 24.

<sup>5</sup> <http://fsantosbenites.galeon.com> (consultado: 06 de enero de 2017)

<sup>6</sup> Figueroa, L. H. **Derecho administrativo**. Pág. 36



Con base a las definiciones anteriores se puede definir al Estado como una organización jurídica, ya que se rige por ordenamientos dictados por los legisladores que así mismo consigna la Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 153 en el cual se consigna: “El imperio de la ley se extiende a todas las personas que se encuentren en el territorio de la República”. Artículo que nos da la orientación a determinar esta organización jurídica y social ya que todos los ordenamientos que un Estado crea son dirigidos a sus habitantes, teniendo como finalidad el bien común, que también deviene de un principio constitucional.

Se puede establecer que el Estado es la emanación del poder del pueblo delegado en sus representantes, quienes deberán de actuar con apego a los ordenamientos legales del territorio nacional.

## 1.2. Estructura del Estado

“El Estado es el conjunto de instituciones encargadas de organizar a la sociedad dentro del territorio nacional”.<sup>7</sup> Según la propia Constitución Política de la República de Guatemala, el Estado debe proteger a la persona y a la familia, buscando como fin supremo la realización del bien común.

Dentro de los deberes que la Constitución Política de la República de Guatemala le confiere al Estado se encuentra el garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona humana.

---

<sup>7</sup> Mijangos Contreras, José Luis. **Guía sobre prácticas parlamentarias**. Pág. 85.





Para lograrlo el Estado actúa principalmente a través de tres Organismos, los cuales deben coordinarse y colaborar entre sí.

Estos Organismos, por medio de los cuales se ejerce el poder público que proviene del pueblo, son:

- Organismo Legislativo;
- Organismo Ejecutivo; y
- Organismo Judicial.

### **1.3. Origen**

El nacimiento del Estado recae en la necesidad que una agrupación de personas requiere para la correcta administración de la justicia, así como del ordenamiento social, lo cual se consigue a través de los ordenamientos legales que el Estado crea con la finalidad de normar y regular las conductas de los distintos conglomerados sociales.

#### **1.3.1. Naturaleza**

La administración pública se desenvuelve dentro de un ordenamiento jurídico que va desde la Constitución Política de la República de Guatemala, por ser la primera dentro de la pirámide de Kelsen, y la cual contiene toda la estructura del Estado y sus Organismos, así como la totalidad de los órganos administrativos comprendiendo estas las centralizadas y descentralizadas según su calificación.



Según la teoría Aristotélica también conocida como Tomista, “la razón y origen del Estado radica en la naturaleza social del hombre”,<sup>8</sup> en la cual Aristóteles hace una conexión entre la familia, la comunidad, el pueblo y el Estado como instancias consecutivas de organización que facilitan la convivencia del hombre.

Por lo tanto, se puede establecer que el Estado es una necesidad para el hombre en la cual puede cumplir su plenitud y felicidad, derivado de los derechos humanos que están como un deber para el Estado.

Al delimitar la naturaleza del Estado radica primordialmente en la asociación en busca de un bien, ya que en toda agrupación social es una de las finalidades a buscar.

Es claro por lo tanto, “que todas las asociaciones tienden a un bien de cierta especie, y que el más importante de todos los elementos que la integre debe ser objeto de las asociaciones, de aquella que encierra todas las demás y a la cual se llama precisamente Estado y asociación política”.<sup>9</sup>

“El Estado procede siempre de la naturaleza, lo mismo que las primeras asociaciones cuyo fin último es aquel; porque la naturaleza de una cosa es precisamente su fin, lo que es cada uno de los seres cuando ha alcanzado su completo desenvolvimiento, se dice que es su naturaleza propia, ya se trate de un hombre, sujeto de derechos y obligaciones”.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Tamanaha, Brian Z. **Op. Cit.** Pág. 35.

<sup>9</sup> **Ibíd.** Pág. 40

<sup>10</sup> Tardío, José. **Lecciones de derecho administrativo.** Pág. 30.

### 1.3.2. Teorías

En materia de derecho, existen diferentes teorías por las cuales se rigen las normativas que a la fecha son existentes en cada Estado, determinando así que todo objeto de ley es coadyuvar al crecimiento del Estado el cual será sujeto del cumplimiento de las normas, ya sea para la regulación de la conducta o para el establecimiento de un proceso que deber ser regulado como medio de prevención o de establecimiento del proceso a seguir por la normativa.

La realidad de cada Estado se estudia desde un punto jurídico el cual está relacionado con la realidad política estableciendo figuras de derecho y estableciendo los mecanismos para explicar su naturaleza.

“Kelsen concluyo que toda norma emana de otra norma, remitiendo su origen último a una “norma hipotética fundamental”,<sup>11</sup> y para él la moral es parte de la justicia, pero no exclusivamente, sino como un elemento anexo interconectado con la justicia que como es bien saber de todos es la finalidad del derecho. Las teorías jurídicas que enfrentan el problema del origen y la justificación del Estado resultan posibles de ser agrupadas según requieran o postulen su fundamentación dependiendo de la necesidad por la que fueron creada o propuestas por el legislador.

Tomando como primera teoría la naciente o tradicional entre el derecho público y derecho privado, en la cual cabe la forma dominante entre la ciencia jurídica y el

---

<sup>11</sup> Kelsen, Hans. **Teoría general del derecho y del estado**. Pág. 84.



Estado, considerando así ambas divisiones no solo como distintas sino inadecuadas para algunos autores, delimitando que el Estado es un ser jurídico el cual no debe ser sujeto de división alguna.

Se ha logrado determinar que existen diferentes teorías sobre las que descansa la naturaleza del Estado, pero de manera enunciativa se desglosan las siguientes que a criterio de la investigadora son relevantes:

**a. Teorías sociológicas del Estado**

Se refiere a los constructos teóricos de la sociología y poder sistematizar los datos obtenidos de observaciones sociológicas.

“En la actualidad, el término designa una construcción intelectual que tiende a vincular el mayor número de fenómenos observados y leyes particulares en un conjunto coherente presidido por un principio general explicativo para los hechos bajo cada estudio”.<sup>12</sup>

A pesar de que la sociología goza de una separación total de la ciencia del derecho se ha determinado que mantiene una relación estrecha con la política y el derecho ya que de la reflexión social o del estudio naciente de la sociedad cambiante se pueden construir nuevos criterios y elementos de gobernabilidad para profundizar en las relaciones a las que está sujeto el Estado y la sociedad.

---

<sup>12</sup> Vázquez, J. M. **Su historia y evolución desde un punto de vista sociológico**. Pág. 14



“Existen una distinción entre teoría sociológica y teoría social. La teoría sociológica consiste en un conjunto de proposiciones generales y verificables sobre la sociedad”.<sup>13</sup> Esta teoría se apoyaría de manera importante en el método científico, debido a sus pretensiones de objetividad y a un intento de evitar los juicios de valor.

Por otro lado, la teoría social, de acuerdo con Allan, “consistiría en una crítica de la sociedad moderna más que en una explicación”.<sup>14</sup>

La teoría social estaría generalmente más cerca de la filosofía continental, así estaría menos preocupada por la objetividad o la formulación de proposiciones verificables empíricamente, y más en juicios normativos. La teoría sociológica sería desarrollada fundamentalmente por sociólogos, mientras que la teoría social frecuentemente provendría de disciplinas periféricas a la sociología.

#### **b. Teoría de la institución**

Esta teoría se define como un organismo que tiene fines de vida, ya sea una persona individual o jurídica, podemos decir que es la creación de la institución con un fin determinado.

Algunos autores determinan que es la separación del ser humano de un determinado Estado para movilizarse a otro con el fin de asociarse y ser aceptado por un núcleo cambiante, precepto que podemos delimitar que va muy de la mano de la teoría

---

<sup>13</sup> Allan, Kenneth. **Teoría social y sociología contemporánea**. Pág. 20

<sup>14</sup> **Ibíd.** Pág. 21



sociológica del Estado en la cual se prevé la determinación de la persona para su creación y su ordenanza.

### c. Teoría dualista

Esta doctrina afirma la existencia de dos principios supremos determinados, así como el primero, el bien y el segundo, el mal.

“En su teoría general establece que el Estado tiene una doble naturaleza siendo la primera una formación histórica a la que se acerca el derecho, pero que no pudo crear a éste, sino que es más bien el fundamento de su existencia. El ser precede a la norma, el hecho hace nacer el derecho, lo real se transforma en normativo la cual se originó del hecho jurídico”.<sup>15</sup>

Pero, a su vez, la norma origina en virtud de un elemento racional y progresivo, un orden superior al derecho positivo. Por ello, el Estado es al mismo tiempo una formación social y una institución jurídica, por lo cual para su estudio es preciso el concurso de dos ciencias autónomas tales como la teoría jurídica del Estado y la teoría social del Estado.

“En la primera corresponde la aplicación del método jurídico, mientras que a la segunda el método de las ciencias naturales”.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Molina Betancur, Carlos Mario. **Derecho constitucional general**. Pág. 96

<sup>16</sup> **Ibíd.** Pág. 98.



Se puede determinar que la asociación permanente de estos dos métodos conlleva a evitar la anarquía en la cual se desenvuelve la voluntad de la mayoría determinando así el bien común de una agrupación o asociación por la cual se da el surgimiento de la constitución que amparara los derechos de determinado grupo social y que de allí en adelante regulara el actuar de cada persona según las disposiciones consignadas y previamente aceptadas por cada uno de ellos.

Se establece que “todo principio jurídico la seguridad de que el Estado se obliga a sí mismo a cumplirlo”.<sup>17</sup>

Por lo tanto determina que es una garantía para los sometidos al derecho, en la cual el Estado se obliga a sí mismo en el acto de crear un derecho respecto a sus súbditos, cualquiera que sea el modo como el derecho nazca, a aplicarlo y mantenerlo frente a los demás.

Jellinek creía en la fuerte convicción de que el “Estado está obligado a cumplir el derecho del cual fue sujeto de creación, es decir, la razón por la cual se dio origen, derivado de sus fuertes raíces psicosociales, fundamentándose la obligatoriedad de su fuerza determinante y normativa”.<sup>18</sup>

El derecho se caracteriza porque sus normas regulan el comportamiento recíproco exterior de los hombres; sus normas son dictadas por una autoridad exterior reconocida y, por último, su obligatoriedad la garantiza el Estado mismo.

---

<sup>17</sup> **Ibíd.** Pág. 24.

<sup>18</sup> **Ibíd.** Pág. 26.



#### **d. Teoría jurídica o formalista de Kelsen**

Esta teoría fue denominada teoría pura del derecho, en la cual se consideró la justicia como una exigencia de la moral, la relación moral y derecho queda comprendida en la relación entre justicia y derecho.

El positivismo jurídico entró en una seria crisis. Admitir fuentes de derecho ajenas a la voluntad estatal suponía destruir la base en la que se sustentaba esta corriente de derecho filosófica. El derecho carecería de un origen unitario y su determinación quedaría abierta a la presencia de valoraciones procedentes de diferentes sectores sociales. Uno de los intentos más conocidos de superar estos problemas por parte de la teoría positivista es el de Hans Kelsen.

Kelsen rechaza las propuestas sociológicas que amplían lo jurídico hasta abarcar costumbres, interpretaciones, valores, etc., que son vividos como derecho por cada grupo social. Al mismo tiempo, acepta parte de las críticas lanzadas al legalismo decimonónico. Comprende que las leyes generales no pueden regular todos los problemas. También considera insuficiente la concepción meramente imperativa diseñada por John Austin y compartida por tantos autores decimonónicos. Kelsen intenta superar esas dificultades desde dentro del positivismo jurídico.

Uno de sus principales objetivos fue elaborar una teoría pura del derecho tal y como reza el título de su obra principal. Con ello intenta expresar su pretensión de diseñar una ciencia jurídica liberada de la influencia de otras ciencias. Esas impurezas





provenían de saberes como la política, la moral, la sociología. Lo jurídico debía ser conceptualizado de manera autónoma. Para ello es preciso explicar en qué consiste la norma jurídica y deslindarla de una voluntad meramente psicológica. En efecto, según positivistas como Austin, la existencia del derecho depende del mandato de la persona o personas que ocupan el poder en un momento concreto. Tal explicación implica derivar el derecho desde un hecho psicológico: el deseo o voluntad de un sujeto. Esto es precisamente lo que Kelsen quiere evitar.

Kelsen parte de una separación radical entre el ser y el deber ser, el conocimiento y las disciplinas que se ocupan del plano del ser están compuestas por enunciados descriptivos que se miden según la veracidad o falsedad de lo afirmado y la determinación del mismo.

#### **e. Teoría anti formalista**

Hace referencia a una visión de derecho centrada en la crítica a los ideales del formalismo jurídico. El ordenamiento jurídico positivo es insuficiente para la regulación de realidad social.

La metodología de la teoría anti formalista radica principalmente en establecer los argumentos de convivencia e interpretación finalista y conflictivista del derecho, que en otras palabras establece la teoría que utiliza el hecho como fundamento legal para establecer la creación de la norma según el acontecer diario en la sociedad y del Estado en general.



Karina Timm determina que “el antiformalismo, por su parte, va a estar integrado por los movimientos que reaccionan a las tesis del formalismo jurídico que, primeramente, se vincula con la crisis del positivismo teórico decimonónico”.<sup>19</sup>

El anti formalismo también podemos denominarlo como “una forma de comprender al derecho, la cual motivó el surgimiento de una corriente de pensamiento denominada escuela científica, en la cual destacan autores como Thaller, Planiol, siendo su principal exponente François Geny y su obra método de interpretación y fuentes en el derecho privado positivo, considerada un verdadero manifiesto de la nueva escuela”.<sup>20</sup>

Una de las principales reacciones contra este formalismo vino dada por el movimiento del derecho libre que surgió en Alemania a principios del siglo XX. Sus principales fuentes de inspiración fueron los trabajos de Rudolf Von Jhering, pero en la segunda etapa de su pensamiento. En efecto, como se señaló, en una primera etapa participó de la jurisprudencia de los conceptos, siendo uno de sus más destacados miembros, con el devenir de los años la abandonó para transformarse en uno de sus principales detractores; conocido es su célebre llamado a que los juristas “desciendan del cielo de los conceptos a la tierra, para tomar contacto directo con la realidad”.<sup>21</sup>

Thaller en el tratado general de teoría y práctica del derecho comercial, innovó intentando poner en contacto la actividad jurídica con la economía política. Por su parte, Planiol en el tratado elemental de derecho civil, buscó que la ciencia jurídica se

---

<sup>19</sup> <https://earchivo.uc3m.es> (consultado: 15 de abril de 2017)

<sup>20</sup> **Ibid.**

<sup>21</sup> Jhering, Rudolf Von. **Bromas y veras en la ciencia**. Pág. 204



conectara con la historia, economía, política y legislación comparada. Finalmente, Duguit puede ser considerado el ala dura del antiformalismo francés. Tanto así que autores como Hernández Gil lo sitúan como uno de los exponentes del sicologismo jurídico, es decir, aquella corriente que se caracteriza por buscar imponer su enfoque respecto de que el derecho, es un hecho social, planteándose derechamente antinormativista, y situándose por ello, en el extremo opuesto al pensamiento formalista.

“Además de Jhering, es una referencia obligada en cuanto a los autores que inspiraron las obras del movimiento François Geny; en esta misma línea se menciona a Julius Von Kirchmann, quien medio siglo antes de que aparecieran las obras más importantes del movimiento escribió el sugerente ensayo la falta de valor de la jurisprudencia con el cual valida la teoría anti formalista”.<sup>22</sup>

#### **f. Teoría d Herman Héller**

Esta teoría considera al Estado como una unidad de dominación independiente en lo externo y lo interno y que actúa de modo continuo con medios de poder propios y delimitados en lo personal y territorial.

“La justificación de la existencia del Estado consiste en que, con el desarrollo de la civilización se hace necesaria la existencia de una organización estatal que establezca, aplique y ejecute el derecho”.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> **Ibid.** Pág. 206.

<sup>23</sup> <http://www.libertyk.com/blog-articulos> (consultado: 16 de abril de 2017)



Basados en esta teoría se puede determinar que lo que se busca es el control por parte del Estado para normar las conductas y velar por el bien común de una sociedad que cada día es más cambiante, por lo cual es determinante que el derecho evolucione constantemente juntamente con el Estado para poder ser un derecho positivo y que su aplicación sea total y con apego a las necesidades del pueblo a través de la delegación de esta función por parte de la representatividad que cada Estado ha marginado para su ejecución directa.

#### **g. Teorías organicistas**

Esta teoría determina que “las personas jurídicas son realidades vivas, capaces naturalmente de ser sujetos de derecho”.<sup>24</sup> Determinando que la naturaleza de la teoría organicista a recae sobre el amparo de la ley.

Cabe mencionar que esta teoría se fundamenta en todas aquellas personas que nacen del apego a la ley y que estas adquieren derechos y cumplen obligaciones según la legislación por la cual surgen a la vida jurídica.

#### **h. Teoría de Hegel sobre el Estado**

El Estado es “la substancia ética consciente de sí misma, la reunión del principio de la familia y la sociedad civil”.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> <https://prezi.com/cj0wdnbc1wzu/teorias-politicas-sociales/> (consultado: 16 de abril de 2017)

<sup>25</sup> Abbagnano, N. *Enciclopedia delle scienze filosofiche*. Pág. 10



Hegel determina que el Estado es dotado de un espíritu y que lo comparte con cada uno de sus habitantes por lo cual en los aportes a esta teoría determina que "en cuanto espíritu vivo, el Estado es como una totalidad organizada que se distingue en actividades particulares; éstas, procediendo de un único concepto de la voluntad racional, producen perennemente el resultado de esta organización. Así mismo acota que la Constitución es la estructuración del poder del Estado".<sup>26</sup>

Se puede aseverar que Hegel no estaba tan lejos de la realidad ya que todo Estado al momento de crear una constitución se amparó en el bien común y realizando así en la medida de lo posible el resguardo de los derechos de cada habitante de la región para la cual sería promulgada, por lo cual Hegel determina que "la Constitución es la justicia existente, como realidad de la libertad en el desarrollo de todas sus determinaciones racionales".<sup>27</sup>

Estas expresiones de Hegel sintetizan su pensamiento sobre el Estado y la ley. El Estado es el único ente que, por medio de la formulación de la ley y el ejercicio del poder, expresa la plenitud de la racionalidad y la libre voluntad. Las personas, las familias y la comunidad religiosa están totalmente subordinadas a la ley y el poder del Estado.

La aplicación de las teorías de Hegel hasta sus últimas consecuencias ha llevado, en el siglo pasado, a los abusos de los totalitarismos del nazismo y el comunismo, a los

---

<sup>26</sup> **Ibíd.** Pág. 12.

<sup>27</sup> **Ibíd.** Pág. 14.



campos de concentración, a las limpiezas étnicas, a la selección genética, a la eliminación de la religión de toda forma de vida pública.

Hegel no fue el primero en formular la teoría del totalitarismo del Estado. Ya en el mundo griego se encuentran estos principios, a menudo en oposición a la primacía de la persona, la familia y la comunidad religiosa.

La primacía de la persona, la familia y la comunidad religiosa respecto del Estado se configura como primacía de la ley natural sobre la ley positiva; al legislar, ésta debe tener como referencia la primera y garantizar la dignidad y la libertad de las personas, la familia y las iglesias. La libertad religiosa y de la iglesia es la referencia última y la garantía de la dignidad y el respeto de los derechos del hombre.

A través de la afirmación incondicionada de la ley positiva, el concepto totalitario del Estado aflora de manera sutil también en el sistema democrático. Los parlamentos aprueban por mayoría el homicidio de niños, de ancianos y enfermos, la manipulación genética, la gestión del cuerpo humano, la vida sexual, las uniones homosexuales. Una suerte de insistencia explícita al legislar contra la familia tradicional, la inviolabilidad de la persona y la vida humana, la libertad de la iglesia, disimula la intención de afirmar el dominio total sobre el hombre.

El ejercicio del poder es exigido por entes supranacionales y grupos económicos pertenecientes al mundo de las comunicaciones internacionales, quienes a menudo lograr influir sobre las legislaciones nacionales y locales, alcanzando su objetivo.



La creación de una teoría abre paso al análisis y estructuración de la adaptación que toda región puede necesitar con el pasar del tiempo y es notorio al momento que se determina el abuso del totalitarismo, donde no se buscaba el nacimiento de los abusos por parte del estado sino la tutela permanente para el respeto de los derechos.

#### **1.4. Objeto del Estado en Guatemala**

Cuando se habla de objeto se hace referencia a todo aquello que impulsa a un ente para realizar determinada acción, el objeto del Estado de Guatemala se encuentra consignado en el Artículo 140 de la Constitución Política de la República de Guatemala el cual establece que "Guatemala es un Estado libre, independiente y soberano, organizado para garantizar a sus habitantes el goce de sus derechos y de sus libertades. Su sistema de gobierno es republicano, democrático y representativo.

Se determina republicano porque nace de la república o bien su terminología madre que es el latín en el cual se denominaba la *res public* o cosa pública, así como su democracia por su fin mediato que es el bien común y que se beneficie a la mayoría de la población según las designaciones que se practiquen, y representativo porque toda esta función es delegada en un ente que representa al pueblo.

La Corte de Constitucionalidad consigna en la Gaceta No. 24, expediente No. 113-92, página No. 2, sentencia: 19-05-92 que "...Uno de los principios básicos del Estado de Derecho es el de la división o separación de poderes en que se atribuye primordialmente al Organismo Legislativo la función de crear leyes; al Organismo



Judicial la de aplicarlas y declarar los derechos en los casos controvertidos que se someten a su conocimiento y al Organismo Ejecutivo la facultad de gobernar y administrar; la división de poderes es la columna vertebral del esquema político republicano y es, además, el rasgo que mejor define al gobierno constitucional, cuya característica fundamental es la de ser un gobierno de poderes limitados. El sentido de la distribución del poder estatal en diversos órganos no es básicamente la de distribuir funciones entre ellos con el objeto de obtener un desempeño eficiente; su fin primordial es que al desarrollar separada y coordinadamente sus funciones, tales órganos se limiten recíprocamente, de forma que cada uno de ellos actúe dentro de la esfera de su competencia y constituya un freno o contrapeso a la actividad de los demás, es decir, que ejerzan entre sí un control recíproco con el objeto de enmarcarse dentro del régimen de legalidad. La Constitución Política de Guatemala adopta un sistema de división de poderes atenuado por la existencia de una mutua coordinación y de controles entre los diversos órganos, que al desempeñar las funciones estatales, se limitan y frenan recíprocamente; en los sistemas constitucionales modernos la división de poderes no implica una absoluta separación sino una recíproca colaboración y fiscalización entre tales órganos con el objeto de que los actos producidos por el Estado se enmarquen dentro de una unidad jurídico-constitucional..”

### **1.5. Órganos del Estado en Guatemala**

El Estado de Guatemala para el ejercicio de su función se dividen en tres Organismos, los cuales se encuentran debidamente normados en su actuar por la Constitución Política de la República de Guatemala, y las leyes especiales según su creación.





### 1.5.1. Organismo Ejecutivo

El Organismo Ejecutivo como su nombre lo indica es aquel que tiene como finalidad la ejecución de la norma por la cual se rige el Estado.

Esta función se encuentra contenida dentro del Artículo 182 de la Constitución Política de la República de Guatemala y en el cual se consigna que “el presidente de la República es el jefe del Estado de Guatemala y ejerce las funciones del Organismo Ejecutivo por mandato del pueblo.”

El legislador amparado en el derecho delimita el actuar del órgano ejecutor y determina que sí “el presidente de la República actuará siempre con los ministros, en consejo o separadamente con uno o más de ellos” con la finalidad de que la actuación y la toma de decisiones sea aplicada de la mejor manera posible. Otorgando así al presidente el cargo de Comandante General del Ejército, determinando que representa la unidad nacional y deberá velar por los intereses de toda la población de la República.

...Del análisis de la disposición contenida en el segundo párrafo del Artículo 182 de la Constitución Política de la República de Guatemala, se desprende: “UNO: Es aplicable el precepto que contiene la obligación de actuar 'siempre con' los Ministros en Consejo o separadamente con uno o más de ellos, a la norma contenida en el Artículo 178 de la Constitución, pues no existe contradicción en lo que al veto se refiere, ya que éste, de conformidad con el artículo relacionado, conlleva devolver el Decreto vetado al Congreso, en virtud de Acuerdo tomado en Consejo de Ministros. DOS: En cuanto a



las funciones atribuidas al presidente de la República en el Artículo 183 de la Constitución, será aplicable el segundo párrafo del Artículo 182 de la misma, según la naturaleza del acto... un simple acto de comunicación interorgánica... no requiere firma de ningún Ministro de Estado...” Opinión Consultiva emitida a solicitud del presidente de la República, Gaceta No. 35, expediente No. 51994, página No. 5, resolución: 02-03-95.

### **1.5.2. Organismo Legislativo**

La función legislativa es “la actividad que formula las normas generales que deben, en primer término, estructurar el Estado y, en segundo lugar, reglamentar las relaciones entre el Estado y los ciudadanos y las relaciones de los ciudadanos entre sí”.<sup>28</sup>

Derivado del concepto antes descrito se puede evidenciar que la función del Organismo Legislativo es la estructuración del Estado a través de la creación de la norma la cual deberá en su promulgación ser aplicada y ejecutada por el órgano designado.

De conformidad con el Artículo 157 de la Constitución Política de la República de Guatemala la potestad legislativa corresponde al Congreso de la República, la que debe ejercerse dentro del marco de la Constitución Política de la República de Guatemala que es la ley fundamental en que se sustenta el ordenamiento jurídico, con el fin primordial de realizar el bien común (Artículos 1, 152 y 171 inciso a) de la Constitución Política de la República de Guatemala). Sobre esta declaración del texto constitucional se basa el régimen democrático y representativo vigente del que dimanar

---

<sup>28</sup> Gerardo Prado, G. **Teoría del estado**. Pág. 182.



dos consecuencias: a) el reconocimiento de que el Congreso de la República es el depositario de la potestad legislativa en su ejercicio ordinario; y b) la jerarquía especial de las leyes emitidas por el mismo, como expresión de la voluntad soberana del pueblo a través de sus representantes, sometida a la supremacía de la Constitución...”

### **1.5.3. Organismo Judicial**

Este es el órgano encargado por mandato del Estado para la aplicación de la justicia dentro del territorio guatemalteco y que deberá prestar auxilio a los demás cuando estos lo soliciten según las necesidades que surgen dentro del actuar de cada órgano.

La función de impartir justicia se ha delegado al Organismo Judicial y la cual toma su base legal en el Artículo 203 de la Constitución Política de la República de Guatemala en el cual se consignan que “la justicia se imparte de conformidad con la Constitución y las leyes de la República. Corresponde a los tribunales de justicia la potestad de juzgar y promover la ejecución de lo juzgado. Los otros Organismos del Estado deberán prestar a los tribunales el auxilio que requieran para el cumplimiento de sus resoluciones.”



## CAPÍTULO II

### 2. Dirección General de Caminos

La Dirección General de Caminos -DGC- es una dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, creada el 28 de mayo de 1920 mediante Acuerdo Gubernativo emitido por el presidente de la República Carlos Herrera y sus funciones están establecidas en el Acuerdo Gubernativo No. 520-99, Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

La Dirección General de Caminos es la responsable de la administración de la red vial registrada del país, lo que implica la planificación, diseño, ejecución y supervisión de obras de construcción, ampliación rehabilitación y mantenimiento de las carreteras del país.

#### 2.1. Historia de la institución

La obra vial de Guatemala se inició en los primeros años del período colonial, la capitania se comunicaba con el resto del reino por caminos de herradura, que en general eran escabrosos y difíciles; eran interrumpidos por ríos y barrancos.

No obstante, se construyeron entonces algunos puentes de mampostería que todavía hoy causan admiración, como el que se erigió sobre el río Los Esclavos, terminado en 1592. Esta obra tiene una longitud de 150 metros con tres de ancho, apoyándose en



seis arcos, sobre pilares que durante cuatro siglos resistieron las torrenciales acometidas de ese río.

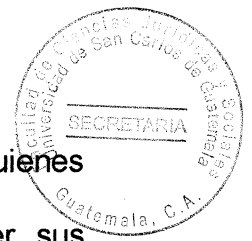
“El 28 de enero de 1538 su majestad Carlos I ordenó la construcción y conservación de caminos y puentes para que pudieran transitar carretas, y evitar que los indígenas cargaran. En Real Cédula del 20 de enero de 1541 se ordenó a los Ayuntamientos que tuvieran bajo su cuidado la construcción y conservación de caminos. El licenciado Cerrato presentaría, el 9 de noviembre de 1548, un proyecto para la construcción de varios caminos en la provincia de Guatemala. En junio de 1549 dispuso el rey que se enviaran a Guatemala bestias de carga, y ordenó a Cerrato que se gastaran de su Real Hacienda mil pesos oro para abrir caminos al Golfo y al Mar del Sur”.<sup>29</sup>

La Corte aprobó el proyecto de Cerrato y el 7 de junio de 1550 se anunció a su majestad que se había iniciado la construcción de una vía que comunicaría la capital con las costas del norte. El 18 de julio de 1560, el rey pidió que se le informara acerca del camino que la audiencia proyectaba construir entre el Golfo Dulce y Guatemala, para acortar la distancia entre Puerto Caballos y la capital del reino. La obra se terminó en 1576 y en mayo de aquel año su majestad aprobaba la construcción de la ruta que conduciría de la capital al puerto del Golfo.

“Para 1615 avanzaba la construcción del camino entre Guatemala y Santo Tomás de Castilla, bajo los auspicios del conde de la Gomera. Para tener mejor comunicación con Iztapa, el Cabildo había dispuesto, el 31 de julio de 1538, abrir un camino de carretas,

---

<sup>29</sup> <http://www.caminos.civ.gob.gt/historia.html> (consultado: 27 de abril de 2017)



de modo que pudiera ir una y venir otra, salvo en los estrechos. Se ofreció a quienes abrieran el privilegio de comerciar con las carretas por dos años o vender sus derechos.<sup>30</sup>

El 22 de agosto de dicho año propuso tomarlo Antonio Salazar, pidiendo se doblase a cuatro años la concesión, porque la carretada hasta el mar no pasaba de veintisiete pesos. El Cabildo le concedió tres años y Salazar aceptó tales condiciones el 31 de enero de 1539. El camino que construyó Salazar era una vereda por donde podían pasar las carretas tiradas por bueyes y mulas.

El mariscal de campo don Alonso Arcos y Moreno dispuso, en el mes de octubre de 1754, que se llevara a cabo el reconocimiento de un posible camino desde Guatemala hasta Omoa. Este camino se inició desde Omoa y el 31 de octubre de 1755 se unió en Gualán, con el trazo hecho por Pedro Truco que saliendo de la capital pasaba por Mixco.

Pese a todos los antecedentes anotados, la primera legislación sobre caminos fue promulgada en Guatemala, durante la administración de don Mariano Gálvez. En ella se ordenaba la construcción de una vía hacia el norte, que incorporaría a El Petén y El Lacandón. Además, se disponía la construcción de otro camino que, saliendo de Escuintla, llegara a los puertos de San José e Iztapa, por donde se haría un gran comercio con el exterior, llevando en trenes de carretas los productos nacionales y retornando con los ultramarinos.

---

<sup>30</sup> **Ibid.**



La Sociedad Económica de Amigos del País y el Consulado de Comercio fueron las instituciones que en aquella época estimularon la construcción de caminos. Durante el largo gobierno de Vicente Cerna, solo se hizo la carretera nueva hacia la Antigua, construida por el Consulado de Comercio y que es la que pasa por la garganta de San Rafael.

A esta institución se le debe, también, el mejoramiento de la ruta hacia el puerto de San José. Puede decirse que este camino y otro tipo de infraestructuras, así como los que van a la Antigua, a El Salvador, que es la actual carretera y el que se dirigía hacia los Altos, eran los únicos importantes. Del norte, quizá de Izabal o de Santo Tomás, salía otra gran carretera de la que se encuentran tramos empedrados en la sierra de las Minas.

Esta vía era la salida hacia las Antillas y el Hemisferio Occidental, comunicación que se lograba únicamente tomando la ruta fluvial del Motagua hasta Gualán, por donde salía la producción de grana, añil y palo del Brasil de la entonces floreciente Chiquimula, que era también el mercado de los ultramarinos de la península española. Para tomar el camino terrestre en Quirigüá y Los Amates, se usaba igualmente la ruta de Livingston, El Golfete e Izabal.

En el año 1871, el presidente Barrios mostró interés en la obra vial y dio principio a la red que aún se utiliza. Se intensificó la construcción de la carretera al Golfo y la de Mataquescuintla, que tenía por objeto unir Chiquimula pasando por Jalapa e iba por toda la crestería de la sierra, para evitar el paso de los ríos.



Se mejoró bastante la carretera a Occidente y para evitar la gran cantidad de vueltas desde las cumbres de Chichoy a Los Encuentros, se trazó un nuevo camino que partiendo de Tecpán, llegara a Sololá. Se promulgó nueva legislación sobre caminos y leyes de expropiación para la construcción de estos. Se abrió la carretera a Champerico – Retalhuleu, que debía llegar a Huehuetenango.

También se amplió la carretera que conduce a El Salvador por Jalpatagua y se comenzó la construcción en la Conora para llegar al Corregimiento de Jutiapa. Además, se emprendió el camino de Cobán hacia el puerto fluvial de Telemán sobre el Polochic el de San Agustín Acasaguastlán hacia la bahía de Amatique, sobre la margen izquierda del Motagua.

En los períodos presidenciales de Barillas y Reyna Barrios se consideraba al ferrocarril como el mejor medio de transporte, si bien durante aquellas dos administraciones se mejoraron sensiblemente los caminos que iban de Quetzaltenango a San Marcos, a Huehuetenango y principalmente los que se dirigían a la costa.

La dictadura de Manuel Estrada Cabrera dio gran impulso a dos carreteras: la que se dirigía al Atlántico y desde Guatemala pasaba por El Fiscal y Agua Caliente, en donde se construyó un puente de hierro y madera de 56.20 metros de largo por 3.80 de ancho para terminar en San Antonio La Paz, porque el ferrocarril del Norte ofrecía un transporte más cómodo. La otra carretera, que salía de la estación del ferrocarril en Jalapa, pasaba por Sansare, Jalapa, El Progreso Jutiapa y llegaba hasta el final de Asunción Mita.





En esa administración se abrió el tramo Cuesta de los Pucuyos y se construyó el puente de las Lajas. Durante la prolongada dictadura de Estrada Cabrera los caminos no se desarrollaron debidamente, quizá porque el dictador temía que sirvieran para facilitar alzamientos o porque fuera su creencia que rutas y caminos contribuirían a perder la vida local de los pueblos. De cualquier manera, las carreteras de hace 90 años eran difícilmente transitables.

Para entonces, un viaje desde Chimaltenango a la ciudad de Guatemala duraba dos días o más. Desde Jutiapa o Chiquimula se tardaban hasta cinco días. Y desde Cobán o Quetzaltenango se hacía tan pesado el viaje, que los viajeros de la ciudad de Los Altos preferían muchas veces utilizar la vía marítima, para lo cual embarcaban en Champerico y desembarcaban en San José, todo lo cual representaba seis o siete días de viaje.

A la caída de Estrada Cabrera solamente se mejoró el camino de Antigua Guatemala y se estudió el trazo definitivo del que iba hacia El Salvador pasando por Jalpatagua. Se establece la Dirección General de Caminos en el Palacio del Poder Ejecutivo en Guatemala el 28 de mayo de 1920.

La creación de la Dirección de Caminos se da derivado debido a la necesidad de construcción y mantenimiento, en buenas y modernas condiciones, de los caminos públicos, para atender como es debida las múltiples actividades de la nación, y principalmente a la agricultura la cual se puede considerar como la base de la riqueza pública del país.



En tal virtud, se debía organizarse la oficina técnica respectiva, la que se ocuparía de estudiar la manera más adecuada de realizar tales propósitos y llevar a la práctica los proyectos que se sometían a su consideración.

Pasados los primeros tiempos de Caminos, una vez que se produjo el golpe de Estado que hizo subir a la presidencia al general José María Orellana, llegó una época en que se empezaron a construir caminos con bases más técnicas. Por aquel entonces se formalizó la separación de las actividades de caminos de la Dirección General de Obras Públicas y se creó la actual Dirección General de Caminos, la cual en el año de 1923 comenzó a depender del Ministerio de Agricultura.

Durante las administraciones de los generales Orellana y Chacón el impulso dado a los trabajadores de carreteras fue bastante importante, sobre todo teniendo en cuenta la inexistencia de transportes, maquinaria y talleres. Los elementos de trabajo eran, por entonces, la piocha, el azadón, la barreta y la carretilla de mano.

En el año 1928, la Dirección General de Caminos contaba con 20 camiones, 2 trituradoras, 2 compresoras, 2 aplanadoras (una de las cuales provenía de 1898 y se había traído para los trabajos del boulevard 30 de junio), y una cuchilla niveladora. A pesar de esta escasez de elementos mecánicos, se trabajó en 2,500 kilómetros de caminos.

Durante la dictadura del general Jorge Ubico, se amplió la red vial, se construyeron caminos nuevos y se comenzó a asfaltar las carreteras.



Gran aficionado a promover la obra pública, Ubico también ordenó construir un número bastante elevado de puentes de hierro, concreto y mampostería, y tener el cuidado de realizar buena labor de mantenimiento de carreteras.

El primer pavimento construido en la República de Guatemala correspondió al tramo carretero Guatemala-Amatitlán y fue puesto en servicio en el año de 1938, durante la Administración de Ubico. Corresponde al mismo período el pavimento del tramo entre Asunción Mita y San Cristóbal Frontera, en la frontera con El Salvador, construyéndose también el Puente Tamazulapa de 132 metros de longitud y 5.30 de ancho.

Aproximadamente en el año 1941, se comenzó a utilizar equipo mecánico en la construcción de carreteras.

La primera beneficiada fue la obra denominada Ruta Militar de Emergencia (RUME), que al finalizar la II Guerra Mundial pasó a denominarse Carretera Internacional del Pacífico (CIPA). Además, en aquella construcción ya fueron aplicados principios técnicos.

En sus inicios denominada Ciudad de Ayutla (hoy denominada Tecún Umán), en la frontera con México. El 2 de agosto de 1969 fue inaugurado el pavimento de Puente Arroyo a La Mesilla, en la frontera con México, que corresponde a la Carretera Interamericana con un costo de tres millones 950 mil quetzales. Gracias a ello quedó terminada en su totalidad la parte de esta ruta correspondiente a la República de Guatemala, siendo su longitud de 504 kilómetros.



En el año 1951 se iniciaron los trabajos de la Ruta al Atlántico o sea la CA-9 Norte, a efecto de unir los Puertos de Barrios y Santo Tomás de Castilla (en la bahía de Amatique) con la capital de la República. Su longitud es de 304 kilómetros. Tiene 62 puentes cuyas luces suman 2,171 metros. El más importante es el denominado Puente Belice, con 240 metros de longitud.

La inauguración de esta vital carretera tuvo lugar el 29 de noviembre de 1959 y su costo fue de 46 millones 882 mil quetzales, la cual se consideró como una inversión millonaria para la época.

El 1° de noviembre de 1964 dio principio la construcción de una carretera pavimentada que, arrancando en el kilómetro 86 (El Rancho) de la Ruta al Atlántico, terminaría en la ciudad de Cobán, con una longitud de 128 kilómetros y un ramal hacia la ciudad de Salamá. Esta carretera es conocida actualmente como CA-14 o Carretera Rancho-Cobán. El pavimento de su último tramo para llegar a San Pedro Carchá, se inauguró el 8 de junio de 1974.

En 1977 se realizó la comunicación con el Petén mediante carretera, la que se inició físicamente en octubre de 1964. Esta ruta parte del lugar denominado La Ruidosa (kilómetro 245 de la CA-9 Norte), terminando en el pueblo de San Benito a orillas del lago Petén Itzá, era una carretera de tierra transitable en todo tiempo su longitud es de 245 kilómetros. Durante los primeros años seguidos a su terminación, el paso sobre el Río dulce se hacía mediante *Ferry Boat* (transbordador). Fue inaugurada durante el mes de abril del año 1970.



Como toda institución surge a la vida jurídica derivado de las necesidades que las sociedades cambiantes van permutando en el hacer diario, de la necesidades que el país meritaba para su desarrollo se da la creación de la Dirección General de Caminos y partiendo de ese punto se da el desarrollo de una forma más entendible y con finalidades clara con bases fundamentales en el bien común del territorio al cual se suscribe el Acuerdo de creación.

## **2.2. Características**

La Dirección General de Caminos es la encargada de realizar, mantener, actualizar y ejecutar planes regionales de construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de carreteras y obras conexas de acuerdo a los programas correspondientes y políticas establecidas por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura Vivienda.

Así mismo vela por evaluar periódicamente las necesidades nacionales de la infraestructura de transporte por carretera coordinadamente con las demás dependencias del Estado que tengan relación con el sector transporte, aplicando criterios económicos y técnicos que le permitan establecer prioridades dentro de sus programas de ejecución.

La Dirección General de Caminos está encargada de mantener las carreteras en óptimas condiciones de transitabilidad en toda época del año y proporcionar el mantenimiento adecuado a los puentes de la red vial del país.



Estudiar, analizar y evaluar las solicitudes de proyectos de construcción, rehabilitación y mejoramiento de caminos, puentes y obras conexas para considerar la posibilidad de su inclusión en programas de inversión social. Ejecutar las obras de infraestructura vial de interés colectivo, de acuerdo con los planes que promuevan el desarrollo y el aprovechamiento racional de los recursos del país, para el bienestar de la población. Ejecutar en forma inmediata las actividades tendientes a subsanar los problemas viales, ocasionados por emergencias y catástrofes nacionales.

Por delegación del ministerio del ramo, son atribuciones el suscribir contratos de supervisión, construcción, rehabilitación y mejoramiento de obras de infraestructura vial, así como servicios, verificando que el contenido de los mismos favorezca al Estado y que dichos instrumentos contractuales cumplan con los requerimientos que para el efecto establecen las leyes.

Realizar y aprobar cuando corresponda estudios de factibilidad técnicos, económicos, ambientales y de ingeniería de detalle, de los proyectos desarrollados por la Dirección General de Caminos, en especial, los que serán presentados a organismos financieros internacionales para el otorgamiento del financiamiento respectivo.

Formular el presupuesto, velando porque la ejecución del mismo se realice de conformidad con las normas presupuestarias y la legislación vigente en materia fiscal.





### CAPÍTULO III

#### **3. Ley para la Circulación por Carreteras Libre de cualquier Tipo de Obstáculos, Decreto 08-2014 del Congreso de la República de Guatemala**

La normativa fue creada por el legislador con el fin de velar por los derechos de locomoción de cada uno de los habitantes en el territorio nacional, normativa que ha sido objeto de mucha controversia derivado de la aplicación de la costumbre como medio de derecho en algunos departamentos de Guatemala.

En este orden de ideas se hace vinculante mencionar la conflictividad que pueda existir en el cumplimiento de la norma expresa, con el ser diario de cada región que compone el territorio de Guatemala y que conlleva a velar por los derechos constitucionales que a cada ser humano corresponder solo por el hecho de existir.

La existencia de esta normativa nace derivado de la necesidad del paso que deben tener las unidades de emergencia que prestan sus servicio en las diferentes regiones y que se ven forzados a bajar la marcha y algunas veces a parar totalmente las unidades de emergencia por los distintos obstáculos que presentan las diferentes vías o carreteras que conectan con los centros asistenciales.

Derivado de la información copilada para el objeto de estudio algunas personas indican que estos obstáculos son colocados por accidentes ocurridos y que únicamente se busca la prevención de futuros accidentes de la misma magnitud.





También se hace el aporte derivado de uno de los principios del derecho como es la costumbre, en algunos departamentos de Guatemala la aprobación de los obstáculos o reductores de velocidad nacen del alcalde con la previa autorización de la comunidad en la cual ha sido violentado algún individuo por percances con los automotores.

La aplicación de la Ley ha sido nula, ya que la creación de la norma no es efectiva sin la correcta tutela del Estado para velar el cumplimiento de la misma, ya que a pesar de existir una sanción por no acatar la norma, este aun no sienta ningún precedente en materia de jurisprudencia o bien de la acción normativa que deben hacer cumplir las diferentes instituciones que imparten justicia.

### **3.1. Historia de las carreteras**

Las primeras calzadas modernas en la historia de la civilización fueron las construidas por los romanos cuya técnica perduro hasta el siglo XVIII en que Gautier y Tresaguet en Francia introducen variaciones continuadas en el siglo XIX por Telford y McAdam, ambos escoceses. Estos cuatro hombres pueden ser considerados como los padres de la moderna técnica de construcción de calzadas.

Los primeros constructores de caminos aplicaron su técnica probablemente en la misma región de oriente medio donde apareció la rueda y el animal de tiro.

Las carreteras fueron los primeros signos de una civilización avanzada. Los mesopotámicos fueron uno de los primeros constructores de carreteras hacia el año



3500 a.C. Le siguieron los chinos, los cuales desarrollaron un sistema de carreteras en torno al siglo XI a.C., y construyeron la Ruta de la Seda (la más larga del mundo) durante 2.000 años; los incas de Sudamérica construyeron una avanzada red de caminos que no se consideran estrictamente carreteras, ya que la rueda no era conocida por los incas.

Estas llamadas carreteras recorrían todos los Andes e incluían galerías cortadas en rocas sólidas. En el siglo I, el geógrafo griego Estrabón registró un sistema de carreteras que partían de la antigua Babilonia; los escritos de Heródoto, historiador griego del siglo V a.C., mencionan las vías construidas en Egipto para transportar los materiales con los que construyeron las pirámides y otras estructuras monumentales levantadas por los faraones. Aún existen algunas de las antiguas carreteras. Las más antiguas fueron construidas por los romanos.

La vía Apia empezó a construirse alrededor del 312 a.C., y la vía Faminia hacia el 220 a.C. En la cumbre de su poder, el imperio romano tenía un sistema de carreteras de unos 80.000 km, consistentes en 29 calzadas que partían de la ciudad de Roma, y una red que cubría todas las provincias conquistadas importantes, incluyendo Gran Bretaña.

Las conocidas calzadas romanas tenían un espesor de 90 a 120 centímetros, y estaban compuestas por tres capas de piedras argamasadas cada vez más finas, con una capa de bloques de piedras encajadas en la parte superior. Toda persona tenía derecho a usar las calzadas, según la ley romana, pero los responsables del mantenimiento eran los habitantes del distrito por el que pasaba.



Este sistema era eficaz para mantener las calzadas en buen estado mientras existiera una autoridad central que lo impusiera; con la ausencia de la autoridad central del imperio romano durante la edad media (del siglo X al XV), el sistema de calzadas nacionales empezó a desaparecer.

El gobierno francés instituyó un sistema para reforzar el trabajo local en las carreteras a mitad del siglo XVII, y con este método construyó aproximadamente 24.000 km de carreteras principales. Más o menos al mismo tiempo, el gobierno instituyó un sistema para conceder franquicias a compañías privadas para el mantenimiento de las carreteras, permitiendo a las compañías que cobraran un peaje o cuotas por el uso de las mismas.

Se hicieron perfeccionamientos en los métodos y técnicas de construcción de carreteras durante las tres primeras décadas del siglo XIX. Los ingenieros británicos, Thomas Telford y John Loudon McAdam, y un ingeniero de caminos francés, Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, fueron los responsables.

El sistema de Telford implicaba cavar una zanja e instalar cimientos de roca pesada. Los cimientos se levantaban en el centro para que la carretera se inclinara hacia los bordes permitiendo el desagüe. La parte superior de la carretera consistía en una capa de 15 centímetros de piedra quebrada compacta.

El de McAdam mantenía que la tierra bien drenada soportaría cualquier carga. En el método de construcción de carreteras de McAdam, la capa final de piedra quebrada se



colocaba directamente sobre un cimiento de tierra que se elevaba del terreno circundante para asegurarse de que el cimiento desaguaba.

El sistema de McAdam, llamado macadamización, se adoptó en casi todas partes, sobre todo en Europa. Sin embargo, los cimientos de tierra de las carreteras macadamizadas no pudieron soportar los camiones pesados que se utilizaron en la I Guerra Mundial. Como resultado, para construir carreteras de carga pesada se adoptó el sistema de Telford, ya que proporcionaba una mejor distribución de la carga de la carretera sobre el subsuelo subyacente. El declive de las carreteras tuvo lugar en el periodo de expansión del ferrocarril en la última mitad del siglo XIX.

“Es en este periodo donde se introduce el ladrillo y el asfalto como pavimento para las calles de las ciudades”.<sup>31</sup>

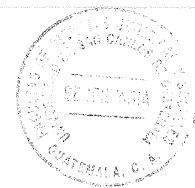
### **3.2. Infraestructura vial en Guatemala**

“La infraestructura vial es todo el conjunto de elementos que permite el desplazamiento de vehículos en forma confortable y segura desde un punto a otro”.<sup>32</sup>

A nivel general, las vías se agrupan en dos categorías principales: vías urbanas y vías interurbanas tomando en cuenta los conceptos generales existe el primero de los tipos que corresponde con las calles y el segundo está formado por las carreteras. En las carreteras, la circulación es a motor, con nudos y accesos separados en el espacio y

<sup>31</sup> <http://www.arqhys.com/contenidos/carreteras-historia.html> (consultado: 03 de mayo de 2017)

<sup>32</sup> <http://pavimyvias77.blogspot.com/> (consultado: 03 de mayo de 2017)



recorridos medios y largos, mientras que en las calles, la circulación es mixta, las intersecciones y accesos son frecuentes y los recorridos son generalmente cortos.

La red vial de Guatemala ha sido estructurada y la misma está compuesta por tres tipos de carreteras:

- a. Las de primer orden, que son las asfaltadas, entre las cuales destacan: La Carretera Panamericana que enlaza Guatemala con México y El Salvador, la Carretera Interoceánica que une Puerto Barrios y Puerto Quetzal, y la Costanera que corre paralela a la costa del Pacífico, algunas de estas rutas también son autopistas de cuatro y seis carriles, como la que va de la capital del país hacia Antigua Guatemala, y la que une la capital con Puerto Quetzal, pasando por Escuintla.
- b. Las de segundo orden, que son asfaltadas también, y no suelen ser tan anchas ni estar tan bien cuidadas como las del primer orden, pero complementan las redes principales y dan acceso a las áreas productivas de la costa sur, parte del altiplano y el nordeste del país.
- c. Las de tercer orden o de terracería, que solo son transitables en tiempo seco.

Actualmente la red vial está compuesta por 15,187.7 kilómetros de carreteras pavimentadas y accesibles para el transporte de carga y de pasajeros. En los últimos 15 años, el sistema vial ha crecido a una tasa de 4% anual, y durante este tiempo se



han alcanzado importantes mejoras, como la construcción de autopistas y la expansión a cuatro carriles, de las principales carreteras de acceso a fronteras que limitan el territorio.

“La ciudad de Guatemala cuenta con diversas carreteras y autopistas que la conectan al resto del país, por medio de varias autopistas, como la autopista Palín-Escuintla y la de Guatemala-Aguas Calientes, y las carreteras que la conectan al occidente del país, específicamente a los departamentos de Quetzaltenango, San Marcos, Huehuetenango y Quiché.

Además, en los últimos cinco años, se han vuelto a pavimentar las autopistas de la ruta al Pacífico (CA-2) y la ruta Panamericana (CA-1).”<sup>33</sup>

### **3.3. Inspecciones viales**

Son todos aquellos controles que deben ejercer el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda a través de la Dirección General de Caminos, con la finalidad de verificar que todas las carreteras hábiles del país se encuentren en condiciones para ser transitadas o bien para determinar que tramos deben ser reparados por el deterioro de las mismas.

Estos controles a implementar deben ser planteados cada año para ser incluidos dentro del presupuesto nacional y así poder cumplir a cabalidad las reparaciones que el

---

<sup>33</sup> <http://www.deguate.com/artman> (consultado: 03 de mayo de 2017)



sistema vial necesita para su correcto funcionamiento y prever a los habitantes de la comunicación en diferentes sectores que promocionan el avance, crecimiento y desarrollo de las regiones en Guatemala.

La problemática de la vías en Guatemala es alarmante derivado que cada tramo según se plasma en los informes y proyectos de la Dirección General de Caminos ascienden a más de seis mil kilómetros por departamento que necesitan una reparación para que puedan ser utilizadas correctamente y sirven como enlace dentro de la economía del país.

Como mencionan algunos tratadistas, en materia la locomoción debe ser garantizada por el Estado pero esta se encuentra limitada cuando el mismo no prevé la situaciones de riesgo o no tiene previsto el mantenimiento de las mismas ya que esto implica un grave riesgo para la población.

### **3.4. Informes emitidos por la Dirección General de Caminos**

A partir de las declaraciones de Políticas Generales de Actuación, relacionadas a su vez con la Política de Desarrollo Vial para Guatemala, establecida por el Gobierno de la República, la Dirección General de Caminos determina que, "es posible definir de qué manera se concentran estas políticas directoras en Políticas Básicas o Estrategias que rijan la actuación del Ministerio de Comunicación, Infraestructura y Vivienda (C.I.V.) y particularmente de la Dirección General de Caminos (D.G.C.). Ambas Políticas se interrelacionan puesto que cualquier decisión que afecte a la economía en su totalidad



tiene efectos sobre sus distintos sectores económicos ya que la política que afecte sólo a un sector, repercute también sobre el conjunto”.<sup>34</sup>

El apartado anterior identifica las Políticas Generales de Actuación desde la óptica de su aplicación a las necesidades del país. De una forma más específica, se pueden redefinir desde una posición más operativa. Así la política de conseguir la integración regional y suprarregional de la red de carreteras libres de obstáculos

### **3.5. Importancia de la emisión de la Ley**

Todo cuerpo legal derivado de las necesidades del pueblo tiene un fin primordial, el bien común, todas aquellas propuestas de ley nacientes se deben a la constante evolución de las poblaciones así como del derecho mismo. El legislador determina que es necesaria la emisión de una normativa jurídica que coadyuve y garantice la seguridad y libre transitabilidad en las carreteras, con la finalidad que la circulación de vehículos se lleve a cabo sin contratiempos de ninguna naturaleza, por lo que se hace imprescindible evitar, a cualquier costa, la construcción de obstáculos, montículos u otros artefactos que impidan la libre circulación de vehículos.

### **3.6. Objeto de la Ley**

Según lo consignado en el Decreto 08-2014, Ley para la Circulación por Carreteras Libre de Cualquier Tipo de Obstáculos establece que “la presente Ley tiene por objeto

---

<sup>34</sup> <http://www.caminos.civ.gob.gt> (consultado: 03 de mayo de 2017)





garantizar que puedan circular sin tropiezo alguno, los vehículos que transitan por las carreteras del país. Para efectos de esta Ley, se entiende por carreteras del país, las Carreteras Centroamericanas (CA), las Rutas Nacionales (RN), las Rutas Departamentales (RD), las rutas de nomenclatura especial y los caminos rurales, cuya construcción y mantenimiento están a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a través de la Dirección General de Caminos y de la Unidad de Conservación Vial.”

### **3.7. La libertad de tránsito y de locomoción**

La libertad de tránsito y residencia también se conoce como libertad de locomoción o desplazamiento, es la facultad de las personas para trasladarse por cualquier lugar, entrando en el territorio del Estado, permaneciendo en este, fijando su domicilio, cambiándolo, movilizarse de un lugar a otro, y salir del país sin mayores restricciones, salvo por razones de sanidad, mandato judicial o aplicación de derecho migratorio.

La libertad de tránsito se encuentra relacionada a la libertad de las personas, ya que es una de las consecuencias necesarias del principio general de libertad personal como garantía para el libre desarrollo de la personalidad en un Estado democrático.

En principio se trata de una libertad negativa, sobre la que el Estado debe abstenerse de interferir sobre el libre albedrío de la persona. La libertad de tránsito puede limitarse por razones de salubridad, seguridad pública restringiendo el acceso de la persona a un área prohibida. Por lo que la regla general es el libre desplazamiento por cualquier parte



del territorio nacional sin formalidad administrativa o control estatal, sin considerar la amplitud del viaje o su objetivo.

Se diferencian tres categorías en la libertad de locomoción:

- a. La decisión de desplazarse desde el punto de origen o de partida.
- b. La locomoción propiamente dicha por el trayecto determinado.
- c. La decisión de establecerse en el punto de destino.

La libertad de tránsito o locomoción también puede entenderse en sentido negativo o pasivo, la libertad, es decir, no ser obligado a desplazarse a un punto al que no se quiere ir, o por el que se le obliga y no se quiere pasar para llegar a donde se quiere transitar.

### **3.8. Limitaciones administrativas a la libertad de locomoción**

Las modalidades de reglamentación administrativa de la libertad de tránsito son:

- a. Régimen de declaración previa, por el que los administrados se ven obligados a realizar ciertas declaraciones ante las autoridades, con carácter informativo o para controlar su desplazamiento.
- b. Régimen preventivo, en los que se necesita una autorización administrativa para ejercer la libertad, bajo dos modalidades, autorización previa (licencia) y prohibición (transporte pesado, bicicletas, autopistas).



- c. Régimen represivo, en la que se tipifican expresamente las conductas penalmente típicas (ordenes de arraigo, arresto domiciliario).

En consecuencia, la libertad de tránsito se ve limitada por dos teorías del derecho administrativo como lo son la de la utilización de los bienes de dominio público (bajo los principios de igualdad y gratuidad) o y la de policía administrativa (principios de legalidad, proporcionalidad).

La Ley principal que establece limitaciones administrativas a la libertad de locomoción interior es la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República. La Ley se emite cumpliendo el deber fundamental del Estado, garantizando la seguridad de las personas, especialmente en lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, por lo que las limitaciones administrativas se establecen en función de dicho criterio: la seguridad de las personas, para lo cual, la Ley considera tránsito, a todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de, la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías, publicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas, y se aplican a toda persona y vehículo que se encuentre en territorio nacional.

A los efectos de interpretación sistemática del concepto vía pública, el Artículo 2, señala que se integra por las carreteras, caminos, calles y avenidas, calzadas, viaductos y sus respectivas, áreas de derecho de vía, aceras, puentes, pasarelas; 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 o de la comunidad.

En ese sentido, las principales normas limitativas de la libertad de tránsito son las siguientes:

- a. Derecho de vía. Se trata de una limitación de orden técnico-funcional para disponer la prioridad en la marcha o paso en un cruce de vías para determinadas personas.
- b. Licencia de conducir. Es una limitación de carácter preventivo, debe portarse al momento de conducir el vehículo y exhibirse a las autoridades de tránsito, quienes no pueden requerir otra información sobre las circunstancias del desplazamiento con dicho motivo, salvo sospecha de delito.
- c. Prohibiciones de utilización o uso de una vía pública. Queda prohibido lo siguiente:
  1. 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;
  2. Colocar o mantener en la vía pública signos, demarcaciones o elementos que limiten o alteren las señales de tránsito;
  3. Alterar, destruir, deteriorar o remover señales de tránsito; y
  4. Colocar en los signos de tránsito anuncios o propaganda de cualquier índole; salvo autorización expresa de la autoridad correspondiente.



El principio es de uso libre o libre circulación o tránsito por una vía pública, salvo autorización previa y expresa de la autoridad competente para obstaculizar el paso, cerrar o limitar, transitoria o permanentemente, además, tampoco se permite cualquier cambio o injerencia en la señalización de las vías públicas por los particulares, por ser esta una cuestión de orden público, salvo autorización administrativa excepcional.

Lo que se complementa con la facultad administrativa de poder retirar de la vía pública cualquier cosa, vehículo, chatarra, material y propaganda que obstaculicen la circulación de personas y vehículos.



## CAPÍTULO IV

### **4. Importancia de la emisión del Reglamento del Decreto número 8-2014 del Congreso de la República de Guatemala, Ley para la Circulación por Carreteras Libre de Cualquier Tipo de Obstáculos**

Derivado de los hechos que se han formulado en los diferentes puntos del país, se hace necesaria la emisión del Reglamento del Decreto número 8-2014 debido a la inobservancia por parte del ente rector. Según la iniciativa, el primer fin de la norma es dejar las carreteras libres de obstáculos y se prohíbe la colocación de estos sin el permiso del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, en las carreteras centroamericanas, nacionales, departamentales, rutas de nomenclatura especial y caminos rurales.

Pero cabe mencionar que la normativa es expresa en delimitar la prohibición de determinados obstáculos, pero la realidad en el cumplimiento de la misma es nula, ya que actualmente se mantiene un número alto de obstáculos denominados túmulos que no han sido removidos de las diferentes carreteras del país.

Diferentes representantes de esta problemática indican que el incumplimiento de la norma se debe a la falta de presupuesto ya que retirar los obstáculos implica un alto costo, y otros argumentan que existen procedimientos establecidos para cada departamento en los cuales se debe contar con la aprobación de los alcaldes y los habitantes del pueblo.



La Ley faculta al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, por medio de la Dirección General de Caminos a retirar sin previo aviso cualquier obstáculo que impida la circulación de vehículos. Aunque como se menciona en el párrafo anterior esta actuación se ve limitada por los pobladores de la región quienes argumentan la colocación de obstáculos con la finalidad de prevenir futuros accidentes.

A partir de la vigencia de la norma, solo el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda podrá colocar ciertos obstáculos denominados en el cuerpo legal bajo el presupuesto de circunstancias especiales y crear pasos peatonales. Es importante determinar que este Reglamento deviene a la concientización de los habitantes para el uso adecuado de las vías así como del aprovechamiento de pasarelas para evitar accidentes y así evitar la colocación de obstáculos en las carreteras.

Para el retiro de esos obstáculos, sin previo aviso, la Dirección General de Caminos debe recibir el apoyo de la Policía Nacional Civil con el fin de mantener controlado el orden público.

La norma limita a las policías municipales de tránsito al control solo en el casco urbano de su municipio y no en rutas que crucen su jurisdicción por lo tanto la autoridad que debe estar a cargo por competencia y jurisdicción es la Policía Nacional Civil.

El diputado oficialista por el departamento de Guatemala Luis Contreras, quien presidió la Comisión de Comunicaciones en el año dos mil trece, gestionó el dictamen favorable



e indicó que “la norma era necesaria para regular áreas donde se han colocado indiscriminadamente túmulos, sin regulación ni estudio técnico y que han provocado accidentes”.<sup>35</sup>

“El cuerpo legal también propugna porque no se obstruya la libre circulación de vehículos por ninguna persona o grupo de personas que no estén facultados por ley para el efecto”.<sup>36</sup>

Algunos tratadistas discuten este precepto derivado de los derechos constitucionales existentes del derecho de reunión y manifestación los cuales son regulados para garantizar el orden público.

Es importante la creación del Reglamento de la normativa vigente, con este Reglamento se podrá hacer expreso y más amplio a que se refiere el legislador con obstáculos en las vías de transporte ya que en ningún momento el legislador puede contravenir la disposiciones previamente plasmadas y contenidas en la Constitución Política de la República de Guatemala según los preceptos del derecho de la supremacía constitucional.

Tal y como argumento el procurador de los derechos humanos, Jorge de León Duque, la ley debe verse con cuidado para que no pueda malinterpretarse y caer en una inconstitucionalidad.

---

<sup>35</sup> <http://www.prensalibre.com/noticias> (consultado el 03 de mayo de 2017)

<sup>36</sup> **ibid.**





#### 4.1. Significado de carretera

“Para determinar el origen etimológico del término carretera, nos remontamos al latín comprobando que emana de la palabra *carrus*, que era un vehículo de dos ruedas. Un vocablo al que se uniría una serie de sufijos para crear el concepto que ahora nos ocupa como el sufijo –eta, que es sinónimo de carreta”.<sup>37</sup>

Es el medio físico por el cual se pueden comunicar dos o más sectores con el fin de aumentar el desarrollo social y las vías de comunicaciones directas e indirectas para toda la población.

También es considerada como “vía de comunicación, generalmente interurbana, proyectada y construida fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles”.<sup>38</sup>

#### 4.2. Significado de obstáculos

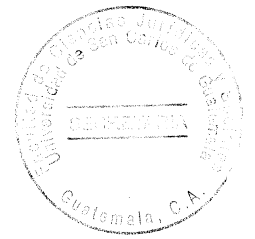
Etimológicamente obstáculo proviene del latín *obstaculum*, *obstaculi* que significa todo aquello que limita el paso o visión de una persona o automotor en su andar.

Es también una “cosa que impide pasar o avanzar hacia un lugar o situación que impide el desarrollo de una acción”.<sup>39</sup>

<sup>37</sup> Cabanellas de Torres, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pág. 159.

<sup>38</sup> <https://www.google.com.gt/que+es+una+carretera> (consultado: 03 de mayo de 2017)

<sup>39</sup> **Ibid.**



### **4.3. Antecedentes de las carreteras en Guatemala**

El 18 de noviembre de 1958 se inauguró por el presidente Miguel Ydigoras Fuentes el Puente Belice, quien junto a su esposa Maria Teresa Laparra de Ydigoras, en la ceremonia de inauguración rompieron simbólicamente una botella de champagne, y la develación de una placa conmemorativa en bronce, con la leyenda Puente Belice del pueblo de Guatemala a sus compatriotas beliceños.

Su construcción final fue en el año de 1959 y se realizó con dos grandes fundiciones de concreto las cuales sostienen las estructuras de hierro en forma de arcos, que se encuentran unidas por más de 45 mil remaches y que atraviesan el puente, estos arcos fueron diseñados en Alemania y construido de acero en los Estados Unidos de América.

El Puente Belice se empezó a construir en el mes de julio de 1951, tuvo un costo total de Q.1,500,000.00 y fue construido para una capacidad de soporte de 27 toneladas, su construcción estuvo a cargo de la empresa alemana Krupp, quien tuvo a su cargo la responsabilidad final de su montaje, bajo la supervisión del ingeniero Ernesto Erdmenger, la obra civil de subestructura estuvo a cargo del ingeniero Juan de Dios Aguilar. El Puente Belice fue diseñado en Alemania, y su estructura en acero, fue fabricada en los Estados Unidos, la cual para tener la capacidad para sostener una capacidad total de 27 toneladas, fue necesaria la utilización de 45,000 remaches, originalmente el Puente Belice contó con las medidas de 240 metros de largo por 18.28 metros de ancho en dos carriles funcionales en doble sentido de oriente a poniente y



viceversa, fue construido en sus bases con las mejores especificaciones técnicas antisísmicas de la época.

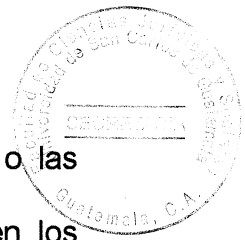
“En el acto de inauguración también quedó inaugurada la carretera CA-09, que durante más de cinco décadas fue conocida como Carretera o Ruta al Atlántico, hasta cambiar de nombre en el año 2012 por el de Carretera Jacobo Arbenz Guzmán. Originalmente el trazo de la carretera al Atlántico tuvo como objetivo unir los puertos de Barrios y Santo Tomas de Castilla en la Bahía de Amatique, y estos con la ciudad capital”.<sup>40</sup>

El avance de Guatemala ha sido grande aunque limitado en cuanto al presupuesto que han sido empleado y a los fondos que son desviados por finalidades criminales en la malversación de fondos del Estado, cabe mencionar que el avance histórico sería aún más grande con la implementación correcta de los fondos en la infraestructura y el desarrollo del país.

#### **4.4. Derecho de vía**

En los antecedentes de los cuerpos legales el derecho de vía fue consignado en el Reglamento Sobre el Derecho de Vía de los Caminos Públicos y su Relación con los Predios que Atraviesan en el cual se consideran caminos públicos a las carreteras nacionales o de primer orden, las departamentales o de segundo orden, las municipales o de tercer orden y los caminos de herradura y vecinales que a la fecha son utilizados para el tránsito de personas, ganado y vehículos.

<sup>40</sup> <https://guatemaladeayer.blogspot.com/2011/6/historia-del-puente-belice.html> (consultado: 03 de mayo de 2017)



Así también, se denominaba derecho de vía “al derecho que tiene el Estado o las municipalidades, según el caso, sobre la faja de terreno en que se construyen los caminos, y por regla general, en ella se comprenderán dos paredes o cercas, dos banquetas, dos cunetas y un pavimento que es la carretera propiamente dicha”.<sup>41</sup>

Así mismo, podemos encontrar el derecho de vía en el Artículo 12 del Decreto 132-96, Ley de Tránsito, en el cual se consigna “Derecho de vía. 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.”

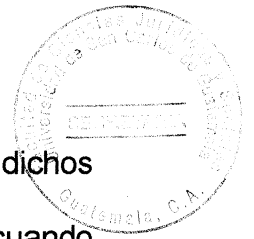
El derecho de vía cada vez se ve más limitado para la población guatemalteca derivado de los supuestos que ciertas agrupaciones presentan con el fin de cerrar calle o colocar obstáculos para evitar la circulación de transporte pesado o bien de limitar el acceso a personas que puedan causar daño o menosprecio al patrimonio de cada sector.

En algunos lugares la apropiación se efectúa con el cierre de una calle sin el permiso municipal, con lo que se convierte en privada y para poder ingresar las personas deben presentar documento de identificación.

A simple vista parece ser algo sencillo o simple de comprender, amparado en los derechos que la Constitución Política de la República de Guatemala otorga a cada ser humano es evidente la limitación de la locomoción de las personas y que aunado a todo

---

<sup>41</sup> <http://www.caminos.civ.gob.gt/file/Desc-ReglamentoDerechoVia.pdf> (consultado :03 de mayo de 2017)



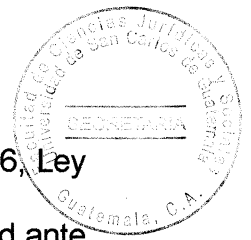
esto en algunas circunstancias limita el acceso de los elementos de socorro a dichos territorios ocasionando así daños mayores o el atraso de la asistencia médica cuando se es necesaria.

La Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 26 delimita la libertad de locomoción indicando que “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.” Este precepto legal está bien establecido, no existe ninguna duda sobre el mismo.

#### **4.5. Fundamento legal del derecho de vía**

El Reglamento Sobre el Derecho de Vía de los Caminos Públicos y su relación con los predios que atraviesan, aprobado en 1942, durante el gobierno de Jorge Ubico, en el Artículo 3 estipula que para carreteras nacionales el derecho de vía debe ser de 25 metros, 12.5 metros de cada lado. Para carreteras departamentales el derecho de vía es de 20 metros, 10 metros de cada lado; para carreteras municipales, 15 metros, 7.5 metros de cada lado y para caminos de herradura y vecinales, seis metros tres metros de cada lado.

Se adhiere al fundamento de derecho la Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo 12 en el cual se determina el derecho de locomoción y establece que toda persona tiene el derecho de transitar libremente así como salir y entrar al país.



Así mismo, encontramos regulado el derecho de vía en el Decreto número 132-96, Ley de Tránsito, el Artículo 12 consigna “Derecho de vía. 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.”

#### **4.6. Dirección General de Caminos**

La Dirección General de Caminos -DGC- es una dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, creada el 28 de mayo de 1920 mediante Acuerdo Gubernativo emitido por el presidente de la República Carlos Herrera y sus funciones están establecidas en el Acuerdo Gubernativo No. 520-99, Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

La Dirección General de Caminos es la responsable de la administración de la red vial registrada del país, lo que implica la planificación, diseño, ejecución y supervisión de obras de construcción, ampliación rehabilitación y mantenimiento de las carreteras del país.

##### **4.6.1. Objeto**

El objeto principal es establecer que el país pueda contar con una adecuada infraestructura vial, a través de la elaboración y aplicación de planes y proyectos de acuerdo a las políticas de desarrollo integral del Ministerio del ramo.

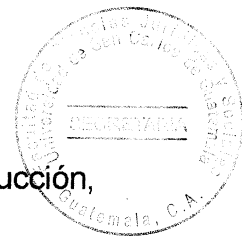


El objeto por el cual fue creada la Dirección General de Caminos es para fortalecer el desarrollo de carreteras así como de infraestructura para el avance del país, a través de las diferentes comisiones para su revisión, inspección y reporte según sea el caso.

#### **4.6.2. Como ente inspector**

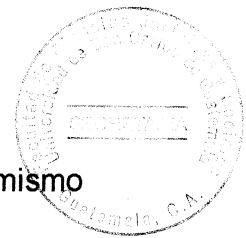
De conformidad con el Artículo 8, del Acuerdo Gubernativo No. 520-99 de fecha 29 de junio de 1999, publicado en el Diario de Centro América el día 16 de agosto de 1999, Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, las funciones de la Dirección General de Caminos son:

- a. Realizar, mantener, actualizar y ejecutar planes regionales de construcción, rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de carreteras y obras conexas de acuerdo a los programas correspondientes y políticas establecidas por el Ministerio del Ramo.
- b. Evaluar las necesidades nacionales de la infraestructura de transporte por carretera coordinadamente con las demás dependencias del Estado que tengan relación con el sector transporte, aplicando criterios económicos y técnicos que le permitan establecer prioridades dentro de sus programas de ejecución.
- c. Mantener las carreteras en óptimas condiciones de transitabilidad en toda época del año y proporcionar el mantenimiento adecuado a los puentes de la red vial del país que estén bajo su responsabilidad.



- d. Estudiar, analizar y evaluar las solicitudes de proyectos de construcción, rehabilitación y mejoramiento de caminos, puentes y obras conexas para considerar la posibilidad de su inclusión en programas de inversión social.
- e. Ejecutar las obras de infraestructura vial de interés colectivo, de acuerdo con los planes que promuevan el desarrollo y el aprovechamiento racional de los recursos del país, para el bienestar de la población.
- f. Ejecutar en forma inmediata las actividades tendientes a subsanar los problemas viales, ocasionados por emergencias y catástrofes nacionales.
- g. Por delegación del Ministerio del Ramo, suscribir contratos de supervisión, construcción, rehabilitación y mejoramiento de obras de infraestructura vial, así como servicios, verificando que el contenido de los mismos favorezca al Estado y que dichos instrumentos contractuales cumplan con los requerimientos respectivos.
- h. Realizar y aprobar cuando corresponda estudios de factibilidad técnicos, económicos, ambientales y de ingeniería de detalle, de los proyectos desarrollados por la Dirección General de Caminos, en especial, los que serán presentados a organismos financieros internacionales para el otorgamiento del financiamiento.
- i. Ejecutar el control de pesos y dimensiones de vehículos automotores.





- j. Formular el presupuesto de la Institución, velando porque la ejecución del mismo se realice de conformidad con las normas presupuestarias y la legislación vigente en materia fiscal.

#### **4.6.3. Informes relativos a la contrariedad en la normativa**

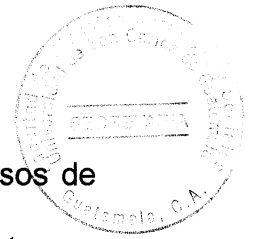
Los informes presentados por varios asesores técnicos de la Dirección General de Caminos indican que “en Huehuetenango la ruta más afectada por los túmulos es la que conduce a La Mesilla, La Democracia, Huehuetenango, donde hay 126 túmulos, en una ruta de 90 kilómetros”.<sup>42</sup>

Derivado del párrafo anterior podemos determinar que esto conlleva al atraso de ingreso de unidades de emergencia así como la saturación de tránsito vehicular, causando un deterioro a la economía donde el gasto de combustible hace mayor el cobro del servicio.

Según los asesores de la Dirección General de Caminos se encuentra más de un obstáculo por cada kilómetro y esto hace que los vehículos se dañen. Los túmulos son vigas puestas en el suelo y los automotores tienen que parar, y es donde los asaltan, según denuncias en el Ministerio Público. La forma arbitraria donde han colocado los túmulos no solo es en Quiché, sino que en todo el país, y esto nos ha ocasionado a los transportistas pérdidas económicas, sociales y de tiempo. Derivado de los estudios realizados se determinó que en algunas áreas son justificables los obstáculos en la vía

---

<sup>42</sup> [http://www.prensalibre.com/noticias/quitar-tumulos\\_0\\_1102089818.html](http://www.prensalibre.com/noticias/quitar-tumulos_0_1102089818.html) (consultado: 03 de mayo de 2017)



pública por el hecho de velar por la seguridad de los ciudadanos por los excesos de velocidad que reportan algunos pilotos del transporte público así como los conductores.

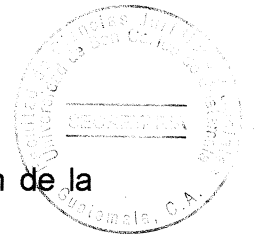
Cada hecho suscitado conlleva a la colocación de obstáculos en las carreteras por lo cual deben ejercer controles para regular el exceso de velocidad. El control debe ser ejercido por las autoridades correspondientes, en este caso el Departamento de Tránsito, aunque según los legisladores existe un problema de jurisdicción para que dicha autoridad pueda ejercer el control respectivo, aunque la función puede ser delegada en la Policía Nacional Civil y sancionar a las personas que abusen del exceso de velocidad.

El viceministro del Ministerio de Comunicaciones, argumenta que para dar cumplimiento para implementar la Ley de Circulación por Carreteras Libres de Obstáculos en vigencia se requiere cerca de 55 millones, determinando que no se cuenta con el presupuesto para dar cumplimiento a la norma.

#### **4.7. Sanciones impuestas por la contrariedad de la norma**

Las sanciones impuestas al quebrantamiento de la norma se encuentran consignadas en el Decreto número 08-2015, Ley para la Circulación por Carreteras Libre de cualquier Tipo de Obstáculos en los Artículos siguientes:

Artículo 6. Sanciones administrativas. Se impondrá multa de un mil (Q.1,000.00) a cinco mil Quetzales (Q.5,000.00) a quien coloque o construya talanqueras, garitas, barandas,



túmulos, toneles u otros obstáculos en las carreteras del país, sin autorización de la Dirección General de Caminos. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a través de la Dirección General de Caminos, impondrá las sanciones aquí previstas y recaudará los recursos por este concepto, los cuales pasarán a formar parte de sus fondos privativos.

Se consigna en el Artículo 158 del Código Penal, Decreto número 17-73 del Congreso de la República, lo siguiente: “Artículo 158. Responsabilidad de otras personas. Se impondrá multa de un mil (Q.1,000.00) a cinco mil Quetzales (Q.5,000.00) y será sancionado con prisión de un año, quien pusiere en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos mediante el derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o destrucción, total o parcial, de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicadores de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos. De igual manera, serán sancionados con dicha pena, quienes creen retornos viales o realicen cualquier recorte a los arriates centrales de las carreteras CA, RN, RD; sin que medie autorización de la Dirección General de Caminos, así como los incitadores de colocación de túmulos, toneles u otros obstáculos en las carreteras del país, sin autorización de la relacionada Dirección, o quienes con sus actos impidan el retiro de los mismos.”

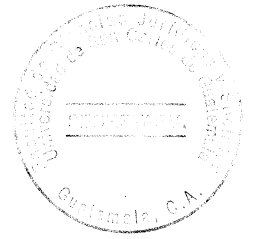


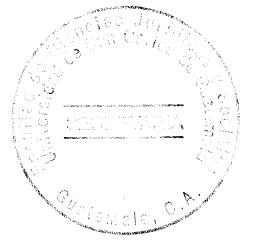
## CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La implementación de la normativa legal en materia de eliminación de obstáculos en las vías públicas se hace necesario, derivado de la violación a la locomoción de los particulares, a los cuales se les ve afectados en algunos casos económicamente y en otros casos en el acceso al auxilio pronto de los elementos que prestan asistencia, así mismo se evidencia que la colocación excesiva de obstáculos en la vía pública incentiva a la población al apoderamiento de las vías públicas.

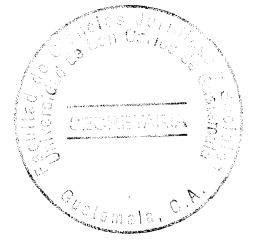
La eliminación de los obstáculos no contraviene ninguna disposición o viola algún derecho existente ya que son bienes jurídicos tutelares diferentes tales como el derecho de reunión y de manifestación que es sujeto de discusión para algunos tratadistas de derecho los cuales argumentan que la implementación de la normativa impone o veda los derechos antes mencionados indicando que ninguno puede ser limitado sino es por ley.

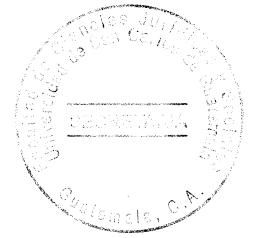
Derivado de la supremacía constitucional la aplicación de la norma es vinculante ya que se busca el bien común en el cual se puede llevar a cabo la locomoción de cada individuo sin menoscabar su patrimonio como se ve afectado al momento de la colocación excesiva de obstáculos en la diferentes carreteras, dando así el cumplimiento a la normativa y aplicando las sanciones que la ley señala para todas aquellas personas que violen o contradigan las disposiciones que el legislador ha previsto según las necesidades que la población presenta.





## ANEXOS





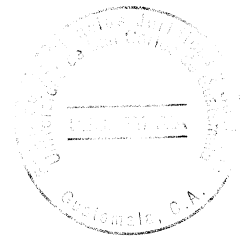
## ANEXO I

### **Ministerios del Organismo Ejecutivo**

Para el despacho de los negocios del Organismo Ejecutivo, existen los Ministerios que la ley establece, con las atribuciones y la competencia que la misma ley establece, la rama ejecutiva del gobierno guatemalteco cuenta con catorce Ministerios los cuales se desglosan de la siguiente manera:

1. Ministerio de Relaciones exteriores.
2. Ministerio de Desarrollo Social.
3. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación de Guatemala.
4. Ministerio de Defensa Nacional
5. Ministerio de Cultura y Deporte
6. Ministerio de Gobernación
7. Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales
8. Ministerio de Educación
9. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda
10. Ministerio de Energía y Minas
11. Ministerio de Finanzas Públicas
12. Ministerio de Trabajo y Previsión Social
13. Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social
14. Ministerio de Economía

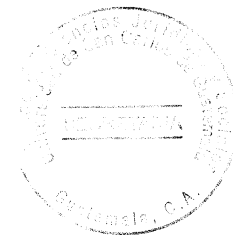




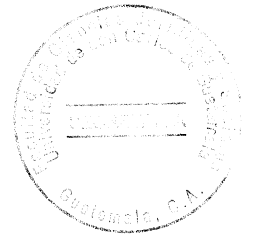
## Dependencias del Organismo Ejecutivo

El Organismo Ejecutivo se organiza según el Artículo 5 de la Ley del Organismo Ejecutivo, de la siguiente forma:

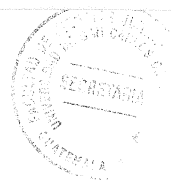
1. Presidente de la República de Guatemala
2. Vicepresidente de la República de Guatemala
3. Secretarías de la Presidencia de la República de Guatemala
  - a. Secretaría General de la Presidencia
  - b. Secretaría Privada de la Presidencia
  - c. Secretaría de Coordinación Ejecutiva de la Presidencia
  - d. Secretaría de Comunicación Social de la Presidencia
  - e. Secretaría de Inteligencia Estratégica del Estado
  - f. Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia
  - g. Secretaría de Asuntos Administrativos y de Seguridad de la Presidencia
  - de la República Secretaría de la Paz de la Presidencia de la República
  - h. Secretaria de Bienestar Social de la Presidencia
  - i. Secretaría Presidencial de la Mujer
  - j. Secretaría de Asuntos Agrarios de la Presidencia de la República
  - k. Secretaría de Seguridad Alimentaria y Nutricional
  - l. Secretaría Nacional de Ciencia y Tecnología
  - m. Secretaría de Obras Sociales de la Esposa del Presidente de la República
  - n. Secretaría Nacional de Administración de Bienes en Extinción
4. Ministerios de Estado



- a. Ministerio de Relaciones exteriores.
  - b. Ministerio de Desarrollo Social.
  - c. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación de Guatemala.
  - d. Ministerio de Defensa Nacional
  - e. Ministerio de Cultura y Deporte
  - f. Ministerio de Gobernación
  - g. Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales
  - h. Ministerio de Educación
  - i. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda
  - j. Ministerio de Energía y Minas
  - k. Ministerio de Finanzas Públicas
  - l. Ministerio de Trabajo y Previsión Social
  - m. Ministerio de Salud y Asistencia Social
  - n. Ministerio de Economía
5. Gobiernos Departamentales
- a. Gobernación Departamental de Alta Verapaz
  - b. Gobernación Departamental de Baja Verapaz
  - c. Gobernación Departamental de Chimaltenango
  - d. Gobernación Departamental de Chiquimula
  - e. Gobernación Departamental de El Progreso
  - f. Gobernación Departamental de Escuintla
  - g. Gobernación Departamental de Guatemala
  - h. Gobernación Departamental de Huehuetenango
  - i. Gobernación Departamental de Izabal



- j. Gobernación Departamental de Jalapa
- k. Gobernación Departamental de Jutiapa
- l. Gobernación Departamental de Petén
- m. Gobernación Departamental de Quetzaltenango
- n. Gobernación Departamental de Quiché
- o. Gobernación Departamental de Retalhuleu
- p. Gobernación Departamental de Sacatepéquez
- q. Gobernación Departamental de San Marcos
- r. Gobernación Departamental de Santa Rosa
- s. Gobernación Departamental de Sololá
- t. Gobernación Departamental de Suchitepéquez
- u. Gobernación Departamental de Totonicapán
- v. Gobernación Departamental de Zacapa



## BIBLIOGRAFÍA

- ABBAGNANO, N. **Enciclopedia delle scienze filosofiche**. 1ª ed. Francia: (s.E.), 2009.
- ALLAN, Kenneth. **Teoría social y sociología contemporánea**. 1ª ed. Nueva York, Estados Unidos: Ed. TRD, 2006.
- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. 11 ed. España: Ed. Heliastás SRL, 1993.
- FIGUEROA, L. H. **Derecho administrativo**. 1ª ed. Guatemala, Guatemala: Ed. Lex Iuris Corporación, 2008.
- GERARDO PRADO, G. **Teoría del estado**. Guatemala, Guatemala: Ed. Praxis, 2009.
- JELLINEK, George. **Teoría general del estado**. 2ª ed. España: Ed. Fondo de Cultura Económica, 2000.
- JHERING, Rudolf Von. **Bromas y veras en la ciencia**. 4ª ed. Madrid, España: Ed. Civitas, 1994.
- KELSEN, Hans. **Teoría general del derecho y del estado**. 1ª ed. México, México: Ed. Universidad Nacional Autónoma de México, 1995.
- MIJANGOS CONTREAS, José Luis. **Guía sobre prácticas parlamentarias**. 1ª ed. Guatemala: Ed. Legis, 2013.
- MOLINA BETANCUR, Carlos Mario. **Derecho constitucional general**. 1ª ed. Medellín, España: Ed. Universidad de Medellín, 2006.
- PACHECO, Francisco Antonio. **Introducción a la teoría del estado**. 2ª ed. México: Ed. EUNED, 2007.
- TAMANAHÁ, Brian Z. **En torno al estado de derecho**. 10ª ed. Colombia: Ed. Nacional, 2009.



TARDÍO, José. **Lecciones de derecho administrativo**. 1ª ed. Madrid, España: Ed. Club Universitario, 2011.

TRAYTER, Joan. **Derecho administrativo: parte general**. 1ª ed. España: Ed. Atelier libros, 2015.

VÁSQUEZ, J. M. **Su historia y evolución desde un punto de vista sociológico**. 3ª ed. Madrid España: Ed. Unión, 2014.

<https://earchivo.uc3m.es> (consultado: 15 de abril de 2017)

<http://fsantosbenites.galeon.com/> (consultado 06 de enero de 2017)

<http://guatemaladeayer.blogspot.com/2011/6/historia-del-puente-belice.html>(consultado: 03 de mayo de 2017)

<http://pavimyvias77.blogspot.com/> (consultado: 03 de mayo de 2017)

<http://prezi.com/cj0wdnbc1wzu/teorias-politicas-sociales/> (consultado: 16 de abril de 2017)

<http://www.arqhys.com/contenidos/carreteras-historia.html> (consultado: 03 de mayo de 2017)

<http://www.caminos.civ.gob.gt/file/Desc-ReglamentoDerechoVia.pdf> (consultado: 03 de mayo de 2017)

<http://www.caminos.civ.gob.gt/historia.html> (consultado: 27 de abril de 2017)

<https://www.caminos.civ.gob.gt> (consultado: 03 de mayo de 2017)

<http://www.deguate.com/artman> (consultado: 03 de mayo de 2017)

<http://www.google.com.gt/que+es+una+carretera> (consultado: 03 de mayo de 2017)



<http://www.libertyk.com/blog-articulos> (consultado: 16 de abril de 2017)

<http://www.prensalibre.com/noticias> (consultado: 03 de mayo de 2017)

<http://www.prensalibre.com/noticias/quitar-tumulos> (consultado el 03 de mayo de 2017)

**Legislación:**

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

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

**Ley para la Circulación por Carreteras Libre de cualquier Tipo de Obstáculos.** Decreto 08-2014 del Congreso de la República de Guatemala, 2004.