

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

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a circular emblem. It features a central shield with a crown on top. The shield is divided into four quadrants, each containing a different symbol. The shield is surrounded by a circular border containing the university's name in Latin: "UNIVERSITAS CAROLINA GUATEMALENSIS".

**VULNERACIÓN AL DERECHO A LA FLUIDEZ VEHICULAR Y LIBRE
LOCOMOCIÓN, POR DISPOSICIONES DE AUTORIDADES DE TRÁNSITO, AL
COLOCAR, CON PREPOTENCIA, CONOS; EN RETENES INSTALADOS EN
LUGARES ESTRECHOS Y NO ADECUADOS PARA ESTAS ACCIONES**

KATERINE FABIOLA DÍAZ GARCÍA

GUATEMALA, MARZO DE 2024

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

**VULNERACIÓN AL DERECHO A LA FLUIDEZ VEHICULAR Y LIBRE
LOCOMOCIÓN, POR DISPOSICIONES DE AUTORIDADES DE TRÁNSITO, AL
COLOCAR, CON PREPOTENCIA, CONOS; EN RETENES INSTALADOS EN
LUGARES ESTRECHOS Y NO ADECUADOS PARA ESTAS ACCIONES**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

KATERINE FABIOLA DÍAZ GARCÍA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de:

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, marzo de 2024

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

DECANO:	M.Sc.	Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL I:	Lcda.	Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL II:	Lic.	Rodolfo Barahona Jácome
VOCAL III:	Lic.	Helmer Rolando Reyes García
VOCAL IV:	Br.	Javier Eduardo Sarmiento Cabrera
VOCAL V:	Br.	Gustavo Adolfo Oroxom Aguilar
SECRETARIO:	Lic.	Wilfredo Eliú Ramos Leonor

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



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala, 23 de mayo de 2023.

Atentamente pase al (a) Profesional, **ROBERTO ANTONIO FIGUEROA CABRERA**, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante **KATERINE FABIOLA DÍAZ GARCÍA**, con carné 201312058 intitulado: **VULNERACIÓN AL DERECHO A LA FLUIDEZ VEHICULAR Y LIBRE LOCOMOCIÓN, POR DISPOSICIONES DE AUTORIDADES DE TRÁNSITO, AL COLOCAR, CON PREPOTENCIA, CONOS; EN RETENES INSTALADOS EN LUGARES ESTRECHOS Y NO ADECUADOS PARA ESTAS ACCIONES.**

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.

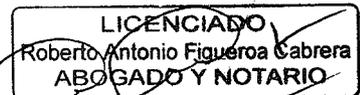
El dictamen correspondiente se debe emitir en un plazo no mayor de 90 días continuos a partir de concluida la investigación, en este debe hacer constar su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros 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.

CARLOS EBERTITO HERRERA RECINOS
 Jefe (a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



SAQO



Fecha de recepción 25 105 12023 (f)

Asesor(a)
 (Firma y sello)



Licenciado Roberto Antonio Figueroa Cabrera
Abogado y Notario
Colegiado: No. 11,027
Calzada Roosevelt 9-11 zona 11 Guatemala, C.A.
Teléfono No: 2473-6429 / 2471-7074 Cels.: 5576-9655 / 5750-0892.
Correo Electrónico: robertfigue@yahoo.com



Guatemala, 22 de agosto de 2023

**FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES**

RECIBIDO
22 AGO 2023

UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS

Hora:

Firma:

Dr. Carlos Ebertito Herrera Recinos
Jefe de Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala

Distinguido Dr. Herrera Recinos:

Atentamente me dirijo a usted para darle cumplimiento a la providencia de fecha veintitrés de mayo de dos mil veintitrés, por medio de la cual fui nombrado ASESOR de tesis de la bachiller KATERINE FABIOLA DÍAZ GARCÍA, titulada: "VULNERACIÓN AL DERECHO A LA FLUIDEZ VEHICULAR Y LIBRE LOCOMOCIÓN, POR DISPOSICIONES DE AUTORIDADES DE TRÁNSITO, AL COLOCAR, CON PREPOTENCIA, CONOS; EN RETENES INSTALADOS EN LUGARES ESTRECHOS Y NO ADECUADOS PARA ESTAS ACCIONES".

En cumplimiento de esta designación, he brindado la orientación requerida y se ha asesorado el tema con la debida acuciosidad, dando como resultado que: el desarrollo del trabajo de tesis, denota una investigación y estudios completos, su contenido científico y técnico de tesis, cumple con los requisitos del método científico de las ciencias sociales; a través de éste, se hacen observaciones; en cuanto a las técnicas empleadas, éstas tienen como objetivo exponer propuestas que se realizaron para llegar a resolver el problema a través de los pasos establecidos previamente, utilizando la recolección de datos, tales como: libros, diccionarios, la exposición de doctrina en páginas Web y ejerciendo el cronograma de actividades planteado en el plan de investigación.

La metodología y las técnicas de investigación que se han utilizado, se desarrollaron a través de un análisis crítico y descriptivo del contenido de la presente tesis y la realización de síntesis y deducciones para generar la conclusión discursiva; de manera que se utilizó el análisis de diversas leyes, doctrinas y la información de páginas de internet, que se relacionan con el tema investigado; todo ello, con el fin de llegar a la conclusión discursiva de que se deben buscar soluciones al problema señalado.

La redacción utilizada por la estudiante, es la correcta; apegándose a los requisitos de las normas mínimas establecidas en el Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, y del Examen General Público.

La contribución científica de las ciencias sociales, son las normas, principios, fuentes y doctrinas; en donde la bachiller hace sus propias aportaciones, para comprobar y llegar a

Licenciado Roberto Antonio Figueroa Cabrera
Abogado y Notario
Colegiado: No. 11,027
Calzada Roosevelt 9-11 zona 11 Guatemala, C.A.
Teléfono No: 2473-6429 / 2471-7074 Cels.: 5576-9655 / 5750-0892.
Correo Electrónico: robertfigue@yahoo.com

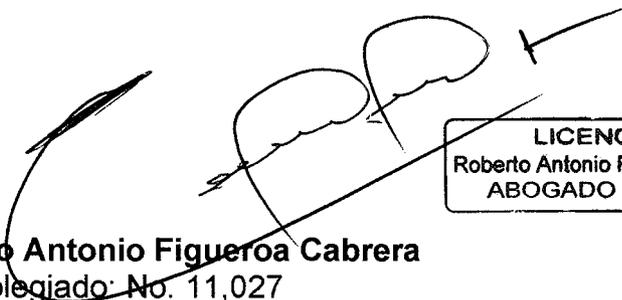


cumplir con los objetivos planteados. La conclusión discursiva, resume los resultados obtenidos y sugerencias; en la cual se da la importancia del estudio sobre algo tan valioso como lo es la solución al problema; dándole la consideración que amerita al ser estudiada, haciendo notar la necesidad de que se controle el problema señalado. La bibliografía consultada se extrajo de fuentes de autores nacionales e internacionales, así como páginas del internet.

En síntesis, el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a las exigencias científicas y técnicas que se deben cumplir, de conformidad con la normativa respectiva; la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, la conclusión discursiva, bibliografía utilizada son congruentes con los temas desarrollados dentro de la investigación.

Indico que, no me une parentesco alguno con la bachiller. En tal virtud emito DICTAMEN FAVORABLE al referido trabajo de tesis, a efecto de que continúe con el trámite respectivo, ya que el estudio desarrollado cumple con los requisitos establecidos en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis y de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

Atentamente,


LICENCIADO
Roberto Antonio Figueroa Cabrera
ABOGADO Y NOTARIO

Lic. Roberto Antonio Figueroa Cabrera
Colegiado: No. 11,027



Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Ciudad de Guatemala, veintinueve de enero de dos mil veinticuatro.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante KATERINE FABIOLA DÍAZ GARCÍA, titulado VULNERACIÓN AL DERECHO A LA FLUIDEZ VEHICULAR Y LIBRE LOCOMOCIÓN, POR DISPOSICIONES DE AUTORIDADES DE TRÁNSITO, AL COLOCAR, CON PREPOTENCIA CONOS; EN RETENES, INSTALADOS EN LUGARES ESTRECHOS Y NO ADECUADOS PARA ESTAS ACCIONES. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

CEHR/AFCV





PRESENTACIÓN

Es lamentable que en Guatemala cada vez se incrementa de forma desorganizada el tránsito vehicular, dentro del país ya que se ha convertido en un sufrimiento para la población el movilizarse a diario a su trabajo o a cualquier actividad en virtud que se deben perder horas en el congestionamiento vehicular. Esto sucede debido a que no existen estrategias que puedan resolver esta situación y el tránsito vehicular cada año se aumenta y no se han buscado soluciones para poder resolver este problema que afecta a toda la población.

Este estudio corresponde a la rama del derecho administrativo. El período en que se desarrolla la investigación es de mayo de 2021 a marzo de 2022. Es de tipo cualitativa. El sujeto de estudio es vulneración al derecho a la fluidez vehicular y libre locomoción, por disposiciones de autoridades de tránsito, al colocar, con prepotencia, conos; en retenes instalados en lugares estrechos y no adecuados para estas acciones.

Concluyendo con el aporte científico de que, es urgente que el Estado busque soluciones en conjunto con las municipalidades y sus departamentos de tránsito, así como unir esfuerzos con todos los sectores, para encontrar una solución pronta a esta situación en virtud que en la actualidad circulan un millón cien mil vehículos a diario en las horas pico, las cuales se alargan cada vez más y es importante buscar soluciones antes que sea imposible la movilización para toda la población. Por lo tanto, es un punto vital el buscar estrategias que resuelva esta situación que cada año se complica aún más.



HIPÓTESIS

La hipótesis planteada para este trabajo fue que, existe vulneración al derecho a la fluidez vehicular y libre locomoción, por disposiciones de autoridades de tránsito, al colocar, con prepotencia, conos; en retenes instalados en lugares estrechos y no adecuados para estas acciones, en virtud de que la falta de una capacitación adecuada en varios aspectos de los agentes de tránsito que a diario se desempeñan en las calles y avenidas del país, como lo es en el conocimiento de la ley de tránsito y como aplicarla de forma correcta y no con prepotencia, también otro aspecto importante a capacitar es brindarles puntos estratégicos y las horas en las que pueden colocar retenes tomando en cuenta las horas pico y la alta carga vehicular que a diario se moviliza a nivel nacional, para lograr ser agentes de cambio y ayuda en lugar de ser obstáculos que vulneran los derechos de los ciudadanos.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

En el desarrollo de esta investigación se comprobó la premisa hipotética establecida de que en Guatemala, existe vulneración al derecho a la fluidez vehicular y libre locomoción, por disposiciones de autoridades de tránsito, al colocar, con prepotencia, conos; en retenes instalados en lugares estrechos y no adecuados para estas acciones, en virtud que debido a la alta carga vehicular que a diario se vive en el país es necesario buscar puntos estratégicos y horas especiales para colocar este tipo de retenes y evitar perjudicar a toda la población que tiene la necesidad de moverse dentro de un panorama bastante complicado diariamente.

Por esta razón es urgente capacitar mejor a los agentes de tránsito para que sean personas que apoyen a mejorar la fluidez de la carga vehicular y no que representen lo contrario como sucede ahora, además es importante que tengan los conocimientos suficientes sobre la ley de tránsito para aplicarla de forma correcta y no continuar aplicándola con prepotencia en virtud que, en lugar de ayudar, lo que hacen es perjudicar la movilidad en las comunidades.

Entre los métodos que se emplearon para la validación de la hipótesis formulada, están: el analítico, el deductivo e inductivo y el dialéctico para la elaboración de razonamientos que sustentaron los aspectos científicos y jurídicos. Con lo que se pudo ampliar el conocimiento y perspectiva del tema en estudio.

ÍNDICE

Introducción.....	i
-------------------	---

CAPÍTULO I

1. Seguridad vial	1
1.1. Antecedentes de la seguridad vial	6
1.2. Historia de las señales de tránsito	8
1.3. Historia de la sanciones a la violación de las disposiciones viales ..	10
1.4. Educación vial	12
1.5. Cultura vial	12
1.6. Objeto de la educación vial	14

CAPÍTULO II

2. Antecedentes históricos de la seguridad vial en Guatemala	17
2.1. Definiciones de seguridad vial en Guatemala	20
2.2. Tipos de seguridad vial.....	23
2.3. Seguridad vial activa o primaria	23
2.4. Importancia de las señales de tránsito	26
2.5. Homologación internacional de la seguridad vial	27
2.6. Seguridad vial pasiva o secundaria.....	28
2.7. Seguridad vial terciaria.....	28

CAPÍTULO III

3. Sujetos que intervienen en la seguridad vial	33
3.1. Estado	33
3.2. Ministerio de Gobernación.....	34

3.3. Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil	36
3.4. Municipalidad.....	40
3.5. Juzgado de Asuntos Municipales	42
3.6. Entidad metropolitana reguladora de transporte	43
3.7. Policía Municipal de Tránsito.....	44
3.8. Dirección de Protección Vial.....	45
3.9. Dirección General de Transporte	47

CAPÍTULO IV

4. Vulneración al derecho a la fluidez vehicular y libre locomoción, por disposiciones de autoridades de tránsito, al colocar con prepotencia, conos; en retenes instalados en lugares estrechos y no adecuados para estas acciones.....	49
4.1. Fluidez vehicular.....	50
4.2. Generalidades de la fluidez vehicular.....	50
4.3. Tipos de fluidez vehicular	52
4.3.1. Flujo o fluidez continua	53
4.3.2. Flujo o fluidez discontinua	54
4.4. Libre locomoción	55
4.5. Vulneración al derecho de fluidez y libre locomoción por retenes ...	57
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	63
BIBLIOGRAFÍA	65



INTRODUCCIÓN

Guatemala es un país con un nivel alto en el parque vehicular existente, por tal razón, es conocido que es uno de los países con más problemas de movilidad para la población en virtud que en las últimas décadas ha habido un crecimiento desmedido de la carga vehicular que circula en las calles y avenidas tanto de la ciudad, como de los municipios y departamentos.

Por las anteriores razones, es evidente que es urgente que se tomen medidas al respecto por parte de las Municipalidades, a través de sus departamentos de tránsito, quienes tienen a su cargo el poder ordenar la circulación y para ello es necesario que se capacite de forma integral a los agentes que a diario se desempeñan en las calles a nivel nacional.

Lamentablemente, a los agentes de tránsito no se les brindan estrategias específicas como por ejemplo, en que puntos pueden colocar un retén o en qué horario es el ideal para hacerlo y no hacer más complicada la movilidad para todos los vehículos por colocar retenes en horas pico.

Para este informe se plantearon los siguientes objetivos: Como general, que el sistema que utilizan ahora los departamentos de tránsito vulnera los derechos de toda la población. Y, como específicos: analizar la forma en que se está capacitando a los agentes de tránsito en virtud que no están cumpliendo su función de ayudar a la población y se convierten en obstáculos que complican aun más la movilidad vehicular.



Cabe mencionar que, los métodos utilizados en la elaboración de esta tesis fueron analítico, el sintético, el deductivo e inductivo. Las técnicas utilizadas fueron: la documental y las fichas bibliográficas, con las cuales se recolectó información suficiente y de actualidad y la observación.

Esta tesis está integrada por cuatro capítulos, los cuales se detallan a continuación: en el primero, se trató lo referente a seguridad vial; en el segundo, antecedentes históricos de la seguridad vial en Guatemala; en el tercero, el tema sujetos que intervienen en la seguridad vial; asimismo, en el cuarto capítulo se desarrolla el tema de estudio que es, vulneración al derecho a la fluidez vehicular y libre locomoción, por disposiciones de autoridades de tránsito, al colocar, con prepotencia, conos; en retenes instalados en lugares estrechos y no adecuados para estas acciones.

Se espera que esta tesis sea de utilidad para que se prevean soluciones a problemas, como los manifestados en este informe; logrando el reconocimiento, por parte del Estado, las municipalidades y los departamentos de tránsito, y tomen en cuenta de la urgente necesidad de brindar importancia a buscar soluciones que ayuden a que haya una mejor movilidad y que no sean una tarea tan difícil desplazarse por las calles y avenidas del país y que se haga conciencia que es urgente capacitar mejor a los agentes de tránsito para que realmente signifiquen una ayuda a esta situación que sufre cada día la población



CAPÍTULO I

1. Seguridad vial

Para una mejor comprensión del tema es necesario conocer las siguientes definiciones

a) La seguridad

“Como tal, ha sido una piedra angular en el desarrollo de la humanidad en general. La búsqueda incesante del sentimiento de seguridad en todos sus estadios posibles ha sido una de las más importantes finalidades que impulsaron, o más bien, resaltaron el gregarismo en la especie humana.”¹

En la sociedad romana, era el hombre de familia, o por su locución en latín, el pater familias, quien en el ejercicio de la patria potestas tenía a su cargo el cuidado de todo lo que estuviere bajo su sub manu, o sea, bajo su mano, lo que incluía a su familia y sus bienes, utilizando sus propios recursos.

Según la doctrina; esta lucha ancestral por la seguridad y protección continúa hoy vigente en los seres humanos, en tanto miembros de una colectividad siguen promoviendo más y mejores métodos para garantizar esa seguridad.

¹ Aguilera, Elio Rafael. **Seguridad vial en Venezuela**. Pág. 9



Por esta lucha histórica que el ser humano ha depositado su confianza en la organización social del Estado, ya que más allá de las creencias ideológicas de sus habitantes, es un ente creado por el hombre con la finalidad de otorgar seguridad, en cualquiera de sus formas, a quienes moran en el mismo.

Lo anteriormente expuesto, es una consecuencia lógica, ya que el Estado como tal, es un ente generador de un marco institucional y normativo que establece las líneas directrices de los principios y procedimientos esenciales de la vida en colectividad.

Asimismo, la seguridad puede ser de diferentes formas ya que es una palabra que conlleva más bagaje de lo que una definición puede establecer, porque más allá del significado etimológico, la seguridad es un tema que puede analizarse desde el plano subjetivo, ya que lo que es seguridad para un individuo de un país de vías de desarrollo, por ejemplo, no lo va a ser para una persona de un país desarrollado, así como tampoco será lo mismo para el Estado en la programación de su agenda de gobierno, por mencionar algunas. A continuación, y más allá del plano personal y tornado el mismo de forma general y multifacética, la seguridad puede ser de las siguientes formas.

La seguridad también abarca el aspecto económico, donde el modelo de banca central que posee Guatemala procura garantizar la estabilidad monetaria, crediticia y cambiaria del país, condiciones favorables para el desarrollo ordenado de la economía nacional que promuevan la estabilidad en el nivel general de precios.



b) Vía

“La palabra vía es un término al cual se le han acuñado numerosos sinónimos, como, por ejemplo, calle, rúa, sendero, alameda, avenida, paseo, vereda, por mencionar algunos; aunque, con el paso del tiempo, se les ha ido dando una definición propia.”²

Asimismo, la palabra vía se puede utilizar en otros ámbitos ajenos a la presente investigación, ya que también se puede definir como un sistema o método, como por ejemplo, la vía procesal, judicial, etc.; hasta la vía en la cual se ingiere un medicamento, como por ejemplo, vía oral, intravenosa, etc.

Situando a la palabra vía en el contexto apropiado, inclusive el diccionario de la Real Academia Española tiene distintas acepciones al término, como por ejemplo; camino por donde se transita; espacio que hay entre los carriles que señalan las ruedas de los carruajes; el mismo carril; calzada construida para la circulación rodada, con lo cual se puede visualizar la problemática anteriormente mencionada; pero para efectos de la presente investigación, se tomará la primera acepción, la cual es camino por donde se transita.

Las primeras vías eran eminentemente peatonales, y no tenían finalidad específica

² Aguilera, Elio Rafael. **Op. Cit.** Pág. 11

alguna, o sea, no tenían un destino, ya que los grupos humanos aún no se asentaban en lugares específicos, viviendo en el nomadismo, porque lo que los caminos o vías, eran únicamente espacios físicos donde alguna vez transitó una o varias personas con la finalidad de encontrar alimento o un lugar para habitar temporalmente.

Luego, fue hace aproximadamente unos 9,000 años, debido a la revolución agrícola o neolítica, que implicó el primer periodo de cambios drásticos en la historia de la raza humana ya que cuestiones como la agricultura, la domesticación de animales, la invención de la alfarería y la industria textil, la aparición de tecnología compleja, la sofisticación de las creencias mágico religiosas y otros adelantos en el desarrollo de las comunidades humanas sucedieron durante esta época, provocando así un cambio drástico en la forma de vida de la humanidad, como por ejemplo el pasar de una forma de vida nómada, a una sedentaria.

Y fue con este cambio que los caminos adoptaron mayor importancia debido al sedentarismo mismo y la transformación de su economía, que consistía en caza, pesca y recolección, a una economía productora, que consistía en la agricultura y ganadería.

En Guatemala, fueron los mayas lo que iniciaron lo que podría considerarse como las primeras obras de infraestructura vial; ya que fue debido al florecimiento comercial, que la necesidad de crear rutas comerciales se intensificó en el área; ya que el mismo no fue exclusivamente interno, si no que interactuaron con otras regiones, con productos que no



producían ellos mismos.

Las investigaciones arqueológicas han demostrado que sostenían intercambio de mercancías con pueblos como lo son el de Yucatán, o con poblaciones del mar pacífico o el mar caribeño, donde la sal, conchas, caracoles o espinas de Mantarraya no eran endémicas del área; así como también con otros pueblos dentro de la región, por objetos como lo son la piedra de moler, el jade, plumas de quetzal y otros artículos provenientes de las áreas montañosas.

Pero, luego del análisis histórico anterior, en lo que respecta a las carreteras como las se conocen hoy en día, dicha carreteras comenzaron en la administración de Jorge Ubico, específicamente en el año de 1938, consistiendo en el tramo entre Guatemala y Amatitlán.

También durante la misma administración, se construyeron tramos como los existentes entre Asunción Mita y San Cristóbal, localizado en la frontera con El Salvador, así como también el puente Tamazulapa de 132 metros de longitud y 5.30 metros de ancho.

Otro aspecto relevante, fue la construcción de la carretera que comunicaba al país con el departamento de Petén, tramo cuyo inicio es en la aldea La Ruidosa, y concluyendo la misma en San Benito, pueblo localizado a orillas del lago Petén Itzá.



1.1 Antecedentes de la seguridad vial

Luego de observar las implicaciones y alcances de las palabras que conforman el término seguridad vial, se estudiará el origen, si no etimológico de la palabra, sí histórico, ya que la misma, se puede observar en muchos acontecimientos pasados, quizá sin el avance tecnológico y las disposiciones reglamentarias en lo que respecta al ámbito jurídico, pero sí de tal importancia que ya ocupó espacios de discusión en el senado romano, así como fue motivo de preocupación de la corona española, por mencionar algunos. Por lo anterior, se realizará la siguiente exposición.

“Es con la invención de la rueda, que inicia la seguridad vial realmente; el cual es un invento importantísimo en la historia de la humanidad. La rueda se cree que aparece por el año 4,000 antes de Cristo, invento que se le atribuye a los Sumerios.”³

Pero ésta se utilizó en numerosos inventos, siendo fundamental la presencia de la rueda, en cualquiera de sus formas y usos. Inclusive, la Revolución Industrial le debe en buena parte mérito a la misma, ya que es difícil imaginar un sistema mecanizado que no incluya la presencia de la rueda.

Pero es con la rueda, que se empiezan a crear medios de transporte, que transportaban tanto carga como humanos, ya sea de tracción humana o animal. Y es así, de manera

³ **Ibíd.** Pág. 15

breve, que inicia la necesidad de regular lo relativo a la seguridad vial por la falta de un ordenamiento vial, y vías para circular. Además, con este invento, se cambia radicalmente el destino, tanto económico como social de los pueblos en general.

De conformidad con los tratadistas, quienes establecen que en Sumer, localizada en la región de Mesopotamia, al sur de Babilonia, “existieron graves problemas de tráfico que tuvieron que soportar sus calles y sus habitantes, y que dieron lugar a la aparición, de lo que posiblemente fueron las primeras normas reguladoras de una circulación urbana, circulación urbana que estaba, al parecer, bastante colapsada por la alta afluencia de carruajes por las calles y caminos.”⁴

De lo anterior se puede concluir que los problemas que se ven en la actualidad, como por ejemplo el tráfico, no son un problema que surge con la invención del transporte motorizado.

Otro aspecto del cual se tiene información, es el antecedente de la violencia como solución a la problemática vial, la cual se observa en un origen bastante interesante ya que es Sófocles quien lo lleva a su obra Edipo Rey.

Según establece la obra, Edipo había comprobado que sus verdaderos padres eran

⁴ Montoro González Luis. **Educación vial**. Pág. 23

Pólipo y Merope, por lo que salió del reino para no cometer ninguna de las atrocidades que estaban establecidas, y un día vagando por un cruce o intercepción de tres caminos, se encontró con una caravana de hombres que custodiaban un carruaje, pero como el conductor lo empujó, Edipo lo atacó y finalmente mató a todas las personas que iban ahí menos a un siervo que logró escapar.

Por lo anterior, se cree que en realidad lo que sucedió fue un malentendido en lo que respecta el derecho a la vía, y que resultó en una discusión y posterior solución de manera violenta, cumpliendo así la predicción que había hecho el oráculo con respecto a que Edipo mataría a su padre.

1.2 Historia de las señales de tránsito

En lo que respecta a las señales de tránsito, el imperio Romano fue precursor en la temática. Como lo establece el autor; “las primeras señales ya las encontramos en la antigua Roma, donde existieron muchas, muy inteligentemente pensadas, claras precursoras de las señales verticales y horizontales actuales.”⁵

La dirección prohibida por ejemplo consistía en un palo que se introducía en un orificio, a la entrada de una calle, y que se cambiaba de zona en función del tráfico existente, lo

⁵ Montoro González Luis. **Op. Cit.** Pág. 25



que es un anticipo de la señalización electrónica-móvil actual.

“También se conocía algo similar a lo que sería la señal de STOP, mucho más bella y poética que la fría señal metálica actual. Era una estatua del dios Hermes-Mercurio, que se colocaba en los cruces de aquellas calles que eran especialmente peligrosos, y en donde los carros, por las características del terreno, iban a mayor velocidad.”⁶

De la cita anterior, se puede observar que la necesidad de crear estas disposiciones visuales ha existido desde hace bastante tiempo, ya que la importancia de las mismas radica en que son la ilustración de disposiciones legales, las cuales tienen la característica de ser visuales para que su seguimiento no sea restringido para ninguna persona.

Aún en el imperio romano, el congestionamiento vial fue tratado promoviendo la peatonalización como solución a la misma; solución que muchas urbes actualmente están promoviendo. Dentro de las soluciones estaban el volver peatonales ciertas rutas, dejando la circulación de carruajes únicamente por las noches.

Como dato interesante acerca de la normativa anterior, cabe resaltar que la población en general se quejó acerca de las ruidosas carrozas o carruajes que no permitían a la

⁶ **Ibíd.** Pág. 26



población conciliar el sueño, tema que inclusive llego a tratarse en el senado romano

1.3 Historia de la sanciones a la violación de las disposiciones viales

También existen antecedentes históricos en lo que respecta a las sanciones para aquellos conductores que violaran las disposiciones en materia vial. Aunque el caso que se expondrá a continuación es un poco extremo, pero adecuado al contexto histórico que se vivía en la España medieval.

En lo referente a estacionarse indebidamente, establece la doctrina que “el Patriarca Arzobispo Virrey y Capitán General de Valencia, Don Juan de Ribera, dictó una disposición, mediante la cual se imponía pena de excomuni3n mayor, a todo aquel que dejara aparcado o transitara con su carro, desde el mediodía al anochecer, por las calles por las que habían de pasar las procesiones de San Vicente Mártir, San Vicente Ferrer, del Corpus y de Nuestra Señora de Agosto.”⁷

Como se puede observar, en los tiempos anteriores la temática del parqueo era un tema sumamente importante y digno de regular, lo mismo que se ha querido lograr hoy en día en las diferentes áreas del país.

⁷ **Ibíd.** Pág. 27



Ahora, en España, durante el reinado de los reyes católicos surgen figuras relacionadas con la seguridad vial, siendo antecedentes de figuras actuales. Existieron términos como el portazgo, que según la Real Academia Española, lo define como “derechos que se pagan por pasar por un sitio determinado de un camino o el pontazgo, que es derecho que se paga en algunas partes para pasar por los puentes o el montazgo, que consistía en tributo pagado por el tránsito de ganado por un monte.

Las palabras definidas anteriormente son precedentes de la figura del peaje, que consiste en derecho de tránsito, pero en la actualidad, más que un derecho de tránsito, es en sí una tarifa que pagan los medios de transporte, ya sean terrestres, fluviales o marítimos, con la finalidad de poder utilizar la infraestructura de la vía de comunicación.

Inclusive, en lo que respecta a la solución de conflictos en materia de tránsito para la época, como lo era lo relativo a los peajes, era el juez conservador de la Real Cabaña de Carreteros quien resolvía en nombre de la corona española.

Otro tema relevante actualmente, y que lo ha sido a lo largo de la historia es la conducción de vehículos o carruajes, de acuerdo a la época, bajo los efectos del alcohol. Terminante prohibido en la actualidad, no es una solución novedosa, ya que Isabel la Católica, dictó las normas correspondientes para, de alguna manera, castigar a aquellos que lo hicieran.



1.4 Educación vial

La educación vial también conocida como educación para la seguridad vial es el proceso de adquisición, desarrollo e integración de las capacidades o competencias destinadas a promover la seguridad en el tránsito, mejorar las relaciones y conductas viales, y prevenir los siniestros en las vías evitando o minimizando los daños, cuidando el ambiente y salvando vidas.

Es un proceso permanente de instrucción y aprendizaje desde la etapa del preescolar y durante toda la vida en materia de seguridad vial y promoción de una cultura vial, en la sociedad, que incluye a las estrategias de prevención, políticas de precaución y normas legales en la materia; a través de conocimientos, destrezas, habilidades, hábitos, valores y actitudes.

La educación vial considerada parte de la educación ciudadana es de carácter multi e interdisciplinario, nutriéndose de estudios, investigaciones y aportes de varias disciplinas, como el derecho, la ética, la sociología, la psicología, la estadística, la mecánica, la economía, la ingeniería y las ciencias de la salud, entre otras.

1.5 Cultura vial

Se denomina cultura vial a la manera en cómo los seres humanos viven, sienten, piensan



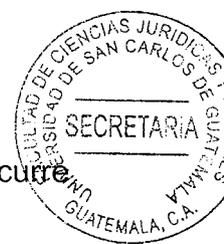
y actúan en, desde y para el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento lo que incluye a aceras, calzadas, paseos y pasos peatonales, ciclovías, parques públicos, plazas, etc.

Es decir, es el modo de proceder interactuando en la vía pública, mismo que debería basarse en el respeto y la cortesía, entre otros valores ciudadanos. Toda comunidad o sociedad posee su propia cultura vial, la cual no es buena ni mala de por sí, sino susceptible de ser perfeccionada.

La cultura vial tiene como propósito ayudar a todas aquellas personas que transitan a conocer sus derechos y obligaciones para que la víctima no sea perjudicada por no saber las normas que lo protegen y obligan. Además, es necesario que se inculque desde los hogares mediante una educación responsable relacionada con la movilidad.

El objetivo de la cultura vial es prevenir siniestros entre los mismos vehículos o personas que transitan en la calle. Esto se logra a través de la educación, la concienciación y las normas, principalmente enfocados en la vida de cada individuo en tránsito, ya sean conductores, pasajeros, peatones, ciclistas, trabajadores viales, agentes, etc.

Los siniestros viales suceden por diversos motivos, más su denominación no toma en consideración la existencia o no de víctimas, ni tampoco su previsibilidad. El concepto se



refiere a aquellos hechos susceptibles de ser evitados por el ser humano, lo que no ocurre con los accidentes, por ser estos últimos hechos fortuitos.

Cualquier incidente negativo en la vías de transporte es considerado un siniestro, mientras que los accidentes son solamente una pequeña parte de los mismos, aquellos que hayan tenido lugar por obra casual o sin mediar responsabilidad humana.

A menudo, las conductas de transgresión de las normas de tránsito durante la circulación por el espacio público en calidad de conductores, ciclistas, pasajeros o transeúntes aparecen naturalizadas, sobre todo en cuanto al respeto de las señales y a los reglamentos más actuales.

Esto se generalizó en algunos países a partir de hechos como el aumento del parque de rodados motos, autos, camionetas, transporte público, etc., la pavimentación masiva de las calles o la adopción de nuevos sentidos de circulación; a lo que debe sumarse la inadecuada o insuficiente educación vial de la ciudadanía.

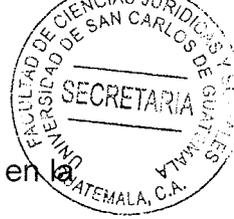
1.6 Objeto de la educación vial

Entre los más importantes se puede mencionar



- a) Evitar los accidentes de tráfico tanto de peatones como de conductores.
- b) Crear actitudes de prevención, y conocer y emplear técnicas defensivas en relación al tráfico.
- c) Conocer las normas de circulación peatonal en carretera y tener un comportamiento adecuado como peatón en el uso de las vías públicas y fomentar actitudes de convivencia ciudadana.
- d) Utilizar adecuadamente y con sentido de responsabilidad los transportes particulares y colectivos como viajeros.
- e) Crear actitudes de respeto a las normas y hacia los agentes de circulación como servidores en la vigilancia y ordenación del tráfico.
- f) Interpretar situaciones y crear hábitos de prudencia en relación al tráfico
- g) Conocer y practicar las primeras medidas de seguridad en caso de accidente así como las normas de socorrismo y primeros auxilios.
- h) Identificar los principales grupos de riesgo y analizar dónde, cómo y cuándo se producen los accidentes de tráfico
- i) Comportarse de manera responsable en la conducción de bicicletas y ciclomotores teniendo conciencia de los peligros que pueda suponer y respetando las normas y señales relativas a la circulación de tales vehículos.
- j) Valorar las campañas institucionales en relación a la mejora de la seguridad del tráfico.

La educación vial corresponde a un conjunto de acciones orientadas a la enseñanza de las reglas, leyes y normativas que los peatones, conductores y pasajeros deben cumplir



en la vía pública, y cuya importancia se basa en la garantía de un tránsito seguro y en la disminución del riesgo de daño a personas y bienes.

A instancias de la educación vial se enseñan las normas que regulan el correcto tránsito por las vías de una ciudad, caminos y las rutas, y el comportamiento responsable que deben desarrollar cada uno de sus actores principales, automovilistas, peatones, ciclistas, entre otros.

El objetivo primordial es ordenar el tránsito y evitar la sucesión de accidentes que se cobren víctimas fatales. Lamentablemente, los accidentes viales han ido in crescendo en la mayor parte del mundo como consecuencia de la falta de educación y de responsabilidad en la circulación.

En conclusión a educación vial, por caso, debe ser promovida y enseñada por los gobiernos a través de la supervisión de cursos de manejo, exámenes de conducir y campañas de concientización en los medios de comunicación masiva.



CAPÍTULO II

2. Antecedentes históricos de la seguridad vial en Guatemala

Como se ha podido analizar, la Seguridad Vial ha existido desde hace muchos años atrás alrededor del mundo, específicamente desde los albores del derecho que regula la materia. Guatemala, tampoco es ajena a la suscitación de la necesidad de regular el tema en cuestión.

A lo largo de la historia del país, la Seguridad Vial ha ido evolucionando con el transcurso de los años. Se analizará y tratará a Guatemala ya como un país independiente, en el desarrollo de la presente temática.

Fue en el año de 1849 en la que el Ministerio de Gobernación de la época decretó la creación de un impuesto para los carruajes, que eran un medio de transporte únicamente accesible para las clases altas, ya que la mayoría de calles eran peatonales.

Luego, ya por el año de 1911, específicamente el 20 de abril, la Policía Nacional, publica una revista, en la cual da a conocer lo que pudiera considerarse como el primer reglamento para la circulación de vehículos en Guatemala.



Como tema relevante y novedoso, se reguló lo relativo a la obtención del permiso de conducir, llamado en la actualidad licencia de conducir. Pero dicho permiso no se obtenía de la manera en la cual se obtiene actualmente, donde la persona, a groso modo, debe aprobar un examen de aptitudes, que evalúa tanto las aptitudes físicas, como lo es el examen de la vista obligatorio en la emisión de la primera, como en la renovación de la misma, así como también las aptitudes teóricas y prácticas de la persona que desea obtener el permiso.

En esa época, dicha publicación establecía que para la obtención del mismo, se necesitaría la autorización previa de la Jefatura Política, previo informe de un ingeniero, en el cual establecería circunstancia muy distintas a las que en la actualidad se evalúan, como por ejemplo, emitiría opinión acerca de las condiciones de prudencia, que se entiende como, según la Real Academia Española, una de las cuatro virtudes cardinales, que consiste en discernir y distinguir lo que es bueno o malo, para seguirlo o huir de ello. Así como también acerca de las aptitudes, teóricas como prácticas del solicitante, y también su orden al manejar, siendo este último criterio totalmente discrecional al ingeniero en cuestión.

Posteriormente, exactamente el 4 de junio de 1927, se publicó en el Diario Oficial, el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional, el cual tenía un contenido eminentemente social, y dirigido a la seguridad de las personas por las vías de circulación, pudiendo ser este un antecedente directo de la seguridad vial en Guatemala.



Dicho cuerpo legal se regula medidas para garantizar la seguridad y los intereses de los mismos, así como también la conservación de las calles y caminos transitables; regulaba también, cuestiones referentes al ornato para capitalización y mejoramiento de las vías de comunicación.

También, dentro de dicho cuerpo legal, se regula la autorización para que personas ajenas a los propietarios del vehículo pudieran conducirlo, siempre y cuando éste tuviere el permiso correspondiente, emitido por la Oficina de Tráfico de la ciudad capital y las comisarías de la Policía Nacional en los departamentos, respectivamente.

Luego, con el transcurso de los años, y el evidente crecimiento demográfico y consiguientemente, también vehicular, se publicó en el Diario Oficial un nuevo Reglamento de Tránsito, con fecha del 20 de noviembre de 1952, que consecuentemente derogó el Reglamento de Trafico de la Policía Nacional, y su reformas, cuerpo legal descrito de forma sumaria anteriormente.

Dentro de las regulaciones más relevantes del cuerpo legal en cuestión, era una especie de antecedente de la Inspección Técnica Vehicular, que, en esa época, tenía como finalidad vigilar el estado en el cual se encontraba el vehículo, velando por su funcionamiento y conservación.



Ahora, en la actualidad, la Inspección Técnica Vehicular es una supervisión de naturaleza técnica, siempre de carácter preventivo, que tiene como finalidad la reducción de contaminación ambiental y los índices de accidentes a consecuencia de desperfectos mecánicos los cuales ocasionan inseguridad vial.

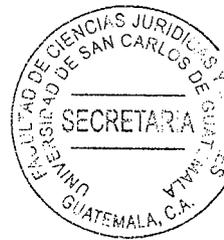
2.1 Definiciones de seguridad vial en Guatemala

Luego de conocer los antecedentes históricos de la seguridad vial, se procederá a proporcionar distintas definiciones acerca de lo que es la misma, para poder terminar de entender en qué consiste.

Según el autor, otorga, una definición bastante clara y concisa, pero no por eso menos acertada de lo que es la seguridad vial y establece que es la “no producción de accidentes.”⁸

De la anterior definición, el autor hace el análisis siguiente. “Expresada así, esta definición es utópica, ya que siempre cabe la posibilidad de que se produzca algún accidente, y más si se tiene en cuenta que entre los elementos que intervienen en el tráfico se encuentra el hombre, sobre el que recae la capacidad de decidir y con ella la de equivocarse, y al que, en última instancia, no podrá coartarse su libertad y poder de

⁸ Menéndez Díez Fernando. **Formación superior en prevención de riesgos laborales**. Pág. 5



acción.

“En otras palabras, la seguridad vial nunca será una realidad de valores absolutos, puesto que accidentes de tránsito siempre existirán. A lo que cabe aspirar y ello es un derecho de los ciudadanos y un deber de todas las administraciones públicas es que los accidentes de tránsito disminuyan y sus consecuencias sean lo menos dañosas para el individuo y para la sociedad.”⁹

De la cita anterior, se pueden obtener valiosos aportes, ya que ve como elementos intrínsecos a su definición, cuestiones relativas a tres puntos en específico; como por ejemplo las acciones y mecanismos que deben tomar tanto las personas que circulan ya sea de manera motorizado como peatonal, así como también las instituciones estatales, que se desarrollará con posterioridad en el siguiente capítulo, con la finalidad de crear un ambiente de seguridad al momento de circular los caminos o carreteras, previniendo así accidentes de tránsito.

Otra definición de seguridad vial, según el Ministerio de Obras Públicas y Tráfico de Costa Rica se define como; la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito.

⁹ Menéndez Díez Fernando. **Op. Cit.** Pág. 7

De la anterior definición se puede extraer la seguridad vial es una disciplina, o más bien una rama de la seguridad con un enfoque multidisciplinario, ya que interactuando con la misma se encuentran la accidentología vial, que tiene entre sus finalidades el análisis de las causas de los accidentes de tránsito, así como también las medidas o mecanismos para reducir las consecuencias negativas o nocivas de los mismos y proveer datos estadísticos para el estudio de accidentes de tránsito.

Entonces, la seguridad vial podría definirse como “el cumplimiento de las acciones y mecanismos por parte de las personas que circulan por la vía pública, al momento de interactuar con los demás usuarios, previniendo así los accidentes de tránsito desde un enfoque multidisciplinario.”¹⁰

De lo cual se extrae la importancia de la palabra prevenir como elemento más relevante, ya que la prevención de los accidentes, que conllevan una alta tasa de mortalidad a nivel mundial, pueden ser reducidos mediante el conocimiento de las técnicas de manejo defensivo y de las disposiciones legales.

Los factores que interactúan en un accidente de tránsito son el humano, el ambiental y el mecánico, siendo dos de los tres factores totalmente previsibles, como lo son el factor humano y mecánico.

¹⁰ *Ibíd.* Pág. 13

También resalta la importancia de la normativa en materia vial, que cobra importancia cuando lo que éstas defienden son principios constitucionales como la seguridad de los habitantes de la república, así como también el derecho a la vida.

2.2 Tipos de seguridad vial

La seguridad vial es, como se ha estudiado anteriormente, bastante compleja y conlleva una serie de comportamientos, tanto humanos, técnicos, mecánicos como estatales, que conducen a la obtención de la misma.

Se divide en tres grandes grupos, seguridad vial activa o primaria, la cual se divide en humana, vehicular y vial; seguridad vial pasiva o secundaria y seguridad vial terciaria; las cuales se van a desarrollar a continuación.

2.3 Seguridad vial activa o primaria

“La seguridad vial activa o primaria, de forma general, es un conjunto de acciones que se realizan desde la actividad humana, y la existencia de elementos mecánicos en los vehículos, que pueden accionarse preventivamente para intentar evitar los accidentes de tráfico, y que requieren la intervención de la voluntad humana para que el resultado



pretendido sea lo más favorable posible.”³⁶ de la misma se pueden extraer los elementos siguientes.”¹¹

La seguridad vial activa, puede ser humana, la cual consiste en el conjunto de acciones que una persona, ya sea conductor, pasajero o peatón, puede realizar para la prevención de los accidentes de tránsito.

Dentro de las mismas, está la educación vial, que por ser tema central en la presente investigación se desarrollará en un capítulo específico. También está el adecuar la conducta que observa el sujeto al momento de transitar por las vías a la normativa existente en la materia; así como también la creación de normativa para suplir lagunas legales o simplemente modernizar la misma con la finalidad de obtener seguridad, pero de la norma en general. En un capítulo aparte se hará el análisis de la norma jurídica y su importancia, así como también la importancia de su conocimiento y posterior cumplimiento.

Otro aspecto importante es la velocidad con la cual se conducen las personas por las diferentes vías, ya que las vías en específico tienen límites en cuanto a la velocidad. Para determinar dicha velocidad, se utilizan parámetros como por ejemplo, el área donde se ubica, ya que la velocidad máxima en una calzada no es la misma en un área escolar, o

¹¹ **Ibíd.** Pág. 17

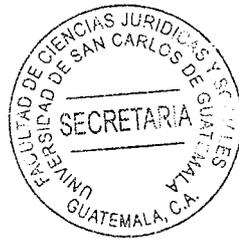


también se auxilia de la Ingeniería vial, donde se analizan cuestiones como el peralte de una curva es determinante en la fijación del límite de velocidad, así como también del desempeño del vehículo por la carretera.

El departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil de Guatemala establece los siguientes límites; “dentro del área urbana, en las autopistas: 90 KM/h Vías rápidas: 80 KM/h Arterias principales: 60 KM/h Arterias secundarias: 50 KM/h Caminos y vías locales: 40 KM/h Vías residenciales y zonas escolares: 30 KM/h Vehículos pesados y aquellos que lleven remolques: 10 KM/h. Ahora, en el área extraurbana, regula lo siguiente: Autopistas: 100 KM/h Vías rápidas: 90 KM/h Carreteras principales: 80 KM/h Carreteras secundarias: 60 KM/h Caminos y vías locales: 40 KM/h Vías residenciales y zonas escolares: 30 KM/h Vehículos pesados y aquellos que lleven remolques: 20 KM/h.

La seguridad vial activa, también puede ser vehicular, ya que ésta consiste en el conjunto de elementos mecánicos de los cuales disponen los medios de transportes los cuales, operados eficientemente por la persona que conduce el medio de transporte, responden a la voluntad de éste con la finalidad de evitar un accidente de tránsito.

Dentro de estos mecanismos se encuentran los frenos, los cuales según la real academia española, son un mecanismo que sirve en las máquinas y carruajes para moderar o detener el movimiento, así como también los neumáticos, que según la real academia española, son una pieza de caucho con cámara de aire o sin ella, que se monta sobre



una llanta de una rueda o los espejos retrovisores, el alumbrado, entre otros.

La seguridad vial activa, también puede ser vial, ya que ésta se refiere a aquellos elementos ajenos al conductor que se encuentran incorporados a la vía misma, siempre con la misma finalidad de evitar accidentes de tráfico, como por ejemplo las señales de tránsito.

2.4 Importancia de las señales de tránsito

Debido a la importancia de las señales de tránsito, es relevante desarrollar las mismas en el presente trabajo de investigación dado que se crea una obligación entre el usuario de la vía con las leyes de tránsito, ya que las señales de tránsito son la legislación vial en imágenes.

Las señales de tránsito, según el departamento de tránsito de la policía nacional civil de Guatemala, son definidas como; indicadores que tienen como objetivo advertir e informar con antelación a los usuarios de una vía pública, de determinadas circunstancias de la vía pública y en otros casos para reglamentar el comportamiento a observar y para seguridad del usuario mismo.



Estas son indispensables en la vía pública, ya que con ellas los sujetos involucrados siguen un lineamiento generalizado el cual coadyuva con la obtención de la convivencia social necesaria para que las vías transitables sean seguras.

Además, es importante señalar que las mismas se encuentran homologadas internacionalmente, con la finalidad de crear un lenguaje visual universal, evitando problemas como lo son el lenguaje y las limitaciones de lectura. Estas también son indicadores de normas jurídicas de cumplimiento obligatorio.

2.5 Homologación internacional de la seguridad vial

Debido a su homologación internacional, la Guía Nacional de Educación y Seguridad Vial, de Argentina, establece una clasificación de la señalización vial: existen señales verticales, las cuales se subclasifican en de reglamentación o prescripción, prevención, y las de información; también pueden ser longitudinales, transversales y de marcas especiales; existen también luminosas, como por ejemplo los semáforos para vehículos, de giro vehicular con flechas, peatonal y especiales y señales luminosas vehiculares; también son transitorias, como lo son las reglamentarias, de prevención, de información y otras señales temporarias; pueden ser manuales, como las que realizan los agentes de tránsito y el conductor para solicitar cambio de carril; y también sonoras, como las bocinas, sirenas y silbatos.



2.6 Seguridad vial pasiva o secundaria

Continuando con el desarrollo de la temática principal del presente apartado, la seguridad vial también es pasiva, ya que surge al momento de haber ocurrido el accidente de tránsito, por lo que su razón de ser es realmente minimizar o reducir las consecuencias de los accidentes de tránsito, por lo que éstos son ajenos al conductor y propios del vehículo como tal.

Dentro de esta clase de seguridad vial, se encuentran dispositivos tales como cinturones de seguridad, reposacabezas, bolsas de aire, sistemas de retención infantil, paragolpes o parachoques, cierre automático de la inyección de combustible para impedir incendios, depósito de combustible y elementos auxiliares diseñados para evitar el derrame de combustible en caso de colisión, entre otros.

2.7 Seguridad vial terciaria

Seguridad terciaria ayudará a salir del vehículo. O, si no se puede hacer, por lo menos se lo pondrá fácil a los rescatadores. Lo primero a tener en cuenta es que el vehículo no se convierta en una jaula de la que no podamos salir de ninguna forma.

La seguridad terciaria es la encargada de activarse después de un accidente, de manera que no pase a consecuencias mayores. Algunos sistemas de la seguridad terciaria evitan que el vehículo después de sufrir un accidente, éste se incendie. Fundamentalmente se basa en localizar por medio de GPS el lugar del accidente para que de esa manera pueda llegar en el menor tiempo la ayuda necesaria.

Al momento de tener un accidente de gran magnitud, lo recomendado es apagar el motor, ya que contiene líquidos inflamables como la gasolina, solo en segundos se auto inflama. Existen casos que las piezas del motor se dañan, pero la inyección de combustible sigue activada lo cual es un peligro demasiado grande.

a. Depósito de combustible

Es un elemento que deber ser diseñado para no derramar el combustible al tener un accidente, tanto la bomba de gasolina como las cañerías deben estar selladas.

b. Corte de inyección de combustible

Este sistema ayuda al corte de gasolina logrando así un apagado automático del motor.

Algunos de los sistemas de seguridad terciaria tratan de evitar que tras un accidente pueda originarse un incendio. Para ello se han diseñado depósitos de combustible que evitan que los diferentes líquidos del vehículo lleguen a derramarse tras la producción de un accidente o dispositivos que cierran la inyección de combustible al detectar un impacto.



Otros sistemas evitan que el habitáculo se convierta en una trampa mortal para sus ocupantes tras el accidente. Los nuevos diseños en los automóviles permiten que las puertas se abran sin dificultad tras un accidente. Al mismo tiempo, las hebillas de los cinturones deben permitir una fácil y rápida apertura para evitar que los ocupantes del vehículo queden atrapados en su interior.

Además de los sistemas con anterioridad mencionados, de vital importancia pese a la escasa atención que en ocasiones les prestamos, en la actualidad se está trabajando en la mejora de un nuevo dispositivo de seguridad terciaria.

Se trata del sistema, concebido con la misión principal de acelerar el tiempo de llegada de los servicios de emergencia después de ocurrir un accidente. El dispositivo se activa automáticamente en el caso de que se produzca un accidente, realizando una llamada a los servicios de emergencia y enviando a la vez información sobre el accidente, como puede ser la severidad del mismo o la localización exacta del vehículo.

Este sistema resulta útil en todos los accidentes, dado que es un sistema de seguridad terciario de ayuda al conductor. No obstante, el tipo de accidentes en los que resulta de especial ayuda es en aquellos producidos en lugares apartados, donde no se puede encontrar a nadie que pueda llamar a los servicios estudios desarrollados se ha concluido que en Europa aproximadamente 2500 vidas podrían salvarse anualmente si los servicios de emergencia fueran avisados con mayor rapidez.



Los sistemas y dispositivos relativos a la seguridad terciaria comienzan a actuar después de que el accidente se produzca y tratan de conseguir que la gravedad de éste sea la menor posible. No obstante, en caso de accidente, todos los medios disponibles deben ser utilizados para conseguir ayuda por parte de los ocupantes que no hayan resultado heridos de gravedad o de testigos del accidente uso de los postes SOS si la carretera dispone de ellos, teléfonos móviles, etc.

La seguridad terciaria, los distintos dispositivos que se integran dentro de esta categoría son aquellos que, una vez sufrido el accidente, tratan de impedir que ocurran fenómenos que agraven la situación, por ejemplo aquellos que facilitan el rescate.

En esta categoría se puede citar la función de apagado automático del motor, un diseño del depósito de combustible pensado para evitar derramamientos, desactivación de mecanismos de seguridad pasiva desinflado del air-bag, fácil apertura de las hebillas de los cinturones de seguridad, llamada automática a un centro de emergencias, puertas diseñadas para su fácil apertura o para evitar que se deformen, o incluso algo tan simple como la hoja de rescate, una ficha con datos útiles sobre nuestro vehículo que ayudará a los equipos de emergencias.

A manera de conclusión, se puede observar que la seguridad vial es más que vehículos transitando por las vías y multas por el incumplimiento de las disposiciones legales. Abarca cuestiones históricas que han servido de inspiración y sustento para la regulación



vial; así como también técnicas, que al unificarlas crean la seguridad vial como se conoce actualmente.

Pero más allá de disposiciones, se necesita de sujetos encargados de velar por otorgar seguridad vial a los ciudadanos del país, que pueden ser tanto instituciones estatales como privadas que trabajan conjuntamente para conseguir la misma debido a la importancia que reviste el tratamiento de la misma por los beneficios que esta produce, como lo es el sentimiento de tranquilidad, el derecho a la vida, el derecho de libre locomoción, por mencionar algunos.



CAPÍTULO III

3. Sujetos que intervienen en la seguridad vial

Como se pudo observar en el capítulo anterior, la seguridad vial es bastante extensa, ya que involucra cuestiones multidisciplinarias, auxiliándose de ciencias que le dan un auge para un mejor entendimiento, así como también de cuestiones sustantivas, como la legislación en la materia.

En el presente capítulo se nombrará y estudiará a los sujetos que intervienen en todos los aspectos relacionados a la consecución de la misma. Se analizará a los entes estatales responsables, así como también personas jurídicas que se dedican a la seguridad vial, tanto en el plano nacional como internacional, así como también de organismos internacionales que cooperan en la temática.

3.1 Estado

“El Estado es una entidad producto de la acción humana, con la finalidad de velar por el cumplimiento de sus fines para los que fue creado, pudiéndose resumir en el otorgamiento del bien común a los habitantes que se encuentran dentro del territorio



delimitado, bajo un ordenamiento jurídico y político común.”¹²

Y en esa búsqueda de realización colectiva, se crean instituciones las cuales persiguen fines específicos, y las instituciones públicas que se desarrollaran a continuación tienen con como objetivo general el otorgar seguridad vial a los habitantes del país.

De conformidad con el Artículo 140 de la Constitución Política de la República de Guatemala establece; “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.”

3.2 Ministerio de Gobernación

Atendiendo a la rectoría sectorial, el Ministerio de Gobernación es el ente encargado de suministrar gobernabilidad al país, ya que es el rector de la política interna, por lo que su actuar debe estar regido por principios tales como el respeto a la Constitución Política de la República de Guatemala, las leyes del ordenamiento interno y los derechos humanos, entre otros.

¹² Aguilera, Elio Rafael. **Seguridad vial**. Pág. 21



Pero debido a que su actuar debe mostrar apego a la legislación interna, el Artículo cuatro de la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, establece que “le compete al Ministerio de Gobernación el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, a través del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, donde de acuerdo a su ley normativa, específicamente en el Artículo 10, se establece que la misma será la encargada de coordinar y regular la relativo a las obligaciones del Departamento de Tránsito, la cual está regida por la ley de la materia.

Según la Dirección General de la Policía Nacional Civil, la Policía Nacional Civil; es la institución encargada de proteger la vida, la integridad física y la seguridad de las personas y sus bienes, de velar por el libre ejercicio de los derechos y libertades, así como prevenir, investigar y combatir el delito, preservando el orden y la seguridad pública.

La misión de la Policía Nacional Civil responde al espíritu de los acuerdos de paz y a los postulados de un servicio de policía para la sociedad. Dicha misión constituye el marco funcional de la Policía Nacional Civil y cumplirla es su principal desafío.

De la definición anterior se puede extraer que la Policía Nacional Civil, en su misión eminentemente social y de servicio al país, es el contralor de la libertad y la seguridad de los ciudadanos, además de ser la fuerza armada de seguridad dentro del territorio de la república, y que como nota histórica, la misma fue creada en 1997.



3.3 Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil

“La misión de esta institución es la de ser garante de la administración y ejecución del Sistema de Seguridad Vial de la Nación. Según la Ley de Tránsito, específicamente en el Artículo 6 del cuerpo legal en cuestión, se establecen las facultades que le competen al Departamento de Transito.”¹³

Dicho Artículo establece lo siguiente; “El Ministerio de Gobernación mediante acuerdo gubernativo organizará el Departamento de Tránsito, el que será dirigido por un Jefe y un Subjefe nombrados por el titular del ramo, a propuesta del Director General de la Policía Nacional, contará con las dependencias y delegaciones que sean necesarias para el debido cumplimiento de la ley. También mediante acuerdo ministerial se creará y organizará la Policía de Tránsito, como parte integrante de la Policía Nacional, y con funciones especializadas de tránsito, a la cual le corresponderá aplicar la presente ley y por lo tanto sus integrantes están facultados para dirigir el tránsito y aplicar las sanciones instituidas en esta ley.”

Esta institución también tiene a su cargo planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional; salvo lo que compete con exclusividad a las municipalidades del país que afecten su jurisdicción exclusivamente, como se verá en el

¹³ Aguilera, Elio Rafael. **Op. Cit.** Pág. 27



apartado siguiente del presente trabajo de investigación.

También tienen a su cargo elaborar el reglamento para la aplicación de la Ley de Tránsito, razón por la cual se creó el Acuerdo Gubernativo número 273-98 por el Presidente de la República, con la finalidad de ordenar y regular el tráfico.

Se encargan de organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito; ya que la función de otorgar la seguridad vial se ve apoyada por personas jurídicas de naturaleza pública y privada que coadyuvan a la Dirección de Tránsito en la consecución de sus metas y en la ejecución de sus facultades.

De la misma manera pueden también emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir; la cual lo realiza a través de Maycom que es la única empresa autorizada para la realización de la presente facultad, la cual se analizara a continuación. Dentro de sus obligaciones también deben de organizar, llevar y actualizar el registro de conductores así como también de vehículos.

Están obligados a diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos; siempre respetando la homologación internacional en lo que respectan las señales de tránsito, con la finalidad de hacer de la vía pública un ambiente más seguro y



libre de accidentes comprensibles para la universalidad de conductores y peatones.

Este departamento también deben recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta ley disponer de ellos conforme a la misma; los cuales se destinan de acuerdo al régimen financiero que se encuentra regulado en los Artículos 44 y 45 de la Ley de Tránsito.

Artículo 44. “Los ingresos provenientes de la aplicación de la presente ley tendrán el carácter de fondos privativos de la Dirección General de la Policía Nacional; Dirección que por sí o por intermedio del Departamento de Tránsito los recaudará y dispondrá de ellos conforme esta ley. Quedan a salvo los fondos recaudados por los tribunales con ocasión del conocimiento de asuntos de tránsito, los cuales integran el presupuesto del Organismo Judicial.”

Artículo 45. “Cuando el Ministerio de Gobernación traslade la administración del tránsito a una municipalidad, los ingresos provenientes de la aplicación de sanciones, especialmente multas, sus recargos y gastos serán recaudados por las municipalidades. En este caso, los ingresos recaudados tendrán el carácter de fondos privativos y el municipio los destinará exclusivamente para el diseño, mantenimiento y mejoramiento de las actividades de tránsito, incluyendo obras de infraestructura vial.”



En el caso de los fondos que se obtenga de la aplicación de la Ley respectiva, los mismos tendrán el carácter de fondos privativos de la Dirección General de la Policía Nacional, dependencia que por sí o por intermedio del Departamento de Tránsito los recaudará y dispondrá de ellos conforme a la ley en cuestión.

De lo anterior, queda a salvo los fondos recaudados por los tribunales con ocasión del conocimiento de asuntos de tránsito, los cuales integran el presupuesto del organismo judicial.

Otra facultad es la de aplicar las sanciones previstas en la Ley; las cuales se encuentran reguladas en el Artículo 31 de la Ley de Tránsito, las cuales son: “amonestación y multa, la cual se impone mediante el Departamento de Tránsito a quienes no observen, violen o incumplan las disposiciones de la ley y sus reglamentos especialmente respecto al lugar, oportunidad, forma, modo y velocidades para circular en la vía pública.”

Según el Artículo 32 del mismo cuerpo legal, las amonestaciones consistirán en “perforación de la licencia en los espacios previstos para tal efecto y las multas se graduarán entre un mínimo equivalente a un salario diario mínimo del campo, vigente al momento de cometer la infracción, hasta un máximo equivalente a un salario diario mínimo del campo para la actividad agrícola del café vigente al momento de cometer la infracción, multiplicado hasta por mil, conforme lo norme el reglamento.”



Continuando con las facultades del Departamento de Tránsito, tiene la de diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial; la cual es el punto de partida del presente trabajo de investigación, ya que la educación vial es de suma importancia para la consecución de la seguridad vial, porque mediante el conocimiento de la normativa legal relativa a la materia, se haría un mejor uso de las vías, así como también la transformación de las mismas en un lugar seguro y ordenado, que garantice el cumplimiento de nuestros derechos, mediante la actuación responsable, pero sobre todo consiente, que le imponen al conductor o peatón las obligación legales para circular.

Y por último, todas las funciones otorgadas por la ley y las que le asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito, debido a que el tránsito es un organismo viviente, que evoluciona, no sólo en cantidad o número, sino también en tecnología, que debe estar actualizando la normativa respectiva por la naturaleza dinámica de la misma, para otorgar al conductor o peatón, derechos garantizados en la Constitución Política de la República de Guatemala, tales como el derecho a la vida, entre otros.

3.4 Municipalidad

Según el Artículo 2 del Código Municipal, Decreto número 12-2002 y sus reformas, se establece que el municipio es “la unidad básica de la organización territorial del Estado y espacio inmediato de participación ciudadana en los asuntos públicos. Se caracteriza primordialmente por sus relaciones permanentes de vecindad, multiétnicidad,



pluriculturalidad, y multilingüismo, organizado para realizar el bien común de todos los habitantes de su distrito.”

Como se puede observar, de la definición legal anteriormente expuesta, el municipio es quien ejerce el gobierno en dicha circunscripción territorial, ya que entre sus funciones, según el Artículo 253 de la Constitución Política de la República de Guatemala, el cual establece que; “entre las funciones les corresponde elegir sus propias autoridades, obtener y disponer de sus recursos y atender los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de sus fines, para lo cual emitirán las ordenanzas y reglamentos respectivos, necesarios para cumplir con la finalidad del mismo.”

Situando a la misma en contexto, su incursión en el tema de la seguridad vial surge a raíz de la facultad que tiene el Organismo Ejecutivo de trasladar la competencia administrativa en materia de tránsito a las municipalidades que cuenten con las condiciones necesarias para poder llevar a cabo dicha función, las cuales se describen en el Artículo 5 del Reglamento de la Ley de Tránsito, que consisten en una “solicitud escrita del Alcalde Municipal; además, presentar un documento que compruebe la creación del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, así como también otro que compruebe la creación de la Policía Municipal de Tránsito y por último, documentos fehacientes que comprueben que la municipalidad solicitante cuenta con recursos necesarios, proyectos, planes o programas de tránsito; y obras de infraestructura vial ejecutadas o en proceso de ejecución.”



De lo anterior se puede ver que existe un trámite eminentemente administrativo para el traslado de la competencia en materia de tránsito a las municipalidades, así como para la creación de la Policía Municipal de Tránsito, respectivamente, el cual, luego de cumplido con los requisitos, el Ministerio de Gobernación resolverá en un plazo de treinta días, contados a partir de la fecha en que se reciba la solicitud, previo dictamen favorable del Departamento de Tránsito. Si la resolución ministerial es favorable, el Ministro de Gobernación dispondrá la redacción del Acuerdo Gubernativo correspondiente.

3.5 Juzgado de Asuntos Municipales

Según el Código Municipal, en su Artículo 162, establece que “el juez de asuntos municipales ejerce jurisdicción y autoridad en todo el ámbito de la circunscripción municipal de que se trate, conforme a las normas de la Constitución Política de la República de Guatemala, de este Código y demás Leyes ordinarias, ordenanzas, reglamentos y demás disposiciones municipales y leyes de la materia, así como el derecho consuetudinario correspondiente.”

Las municipalidades, con la finalidad de ejecutar sus ordenanzas, reglamentos y demás disposiciones, pueden crear Juzgados de Asuntos Municipales, siempre y cuando cuente con recursos y la necesidad en sí de crearlos.



De la misma manera, el mismo cuerpo legal establece en su Artículo 165 establece que “el juez de asuntos municipales es competente para conocer, resolver y ejecutar lo que juzgue, específicamente en el inciso “f” “de las infracciones a la ley y reglamentos de tránsito, cuando la municipalidad ejerza la administración del mismo en su circunscripción territorial.”

Dicha Facultad es un claro ejemplo de la autonomía que gozan las municipalidades para asuntos de su competencia, haciendo cumplir de esta forma con sus reglamentos municipales y demás ordenanzas que emane de la misma.

3.6 Entidad metropolitana reguladora de transporte

En la Ciudad capital de Guatemala, existe la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana, conocida como EMETRA, la cual tiene como finalidad otorgar soluciones viales para mejorar la seguridad vial y la circulación vehicular, así como también establecer los estándares mínimos en lo que respecta la presentación del servicio de transporte público.

Para cumplir con dichos objetivos, cuenta con una intendencia de operaciones, que coadyuva a la superintendencia general que tiene como funciones realizar estudios de campo; planificación de estrategias; diseño de planes operativos; diseño de órdenes de



servicio y seguridad; la cual lo cumple con el auxilio de unidades especializadas, tales como la unidad nocturna, vía pública y alcaldías auxiliares.

También cuenta con una intendencia de tránsito, la cual enlaza la función, tanto operativa como administrativa de la policía municipal de tránsito. Cuenta con un departamento de semáforos, la cual se encuentra bajo la responsabilidad de la secretaria técnica, que da mantenimiento a 436 semáforos en cruces que regulan el tránsito en el casco urbano, mediante soporte técnico proveído por especialistas en aéreas como al electricidad, electrónica, programación y técnicas de soldaduras.

Pueden también proveer información acerca de multas, obstaculización de vehículos en la vía pública, congestionamientos, abusos de autoridad de agentes, llamadas de auxilio, entre otras.

3.7 Policía Municipal de Tránsito

Es una institución eminentemente de carácter civil, regido por los principios de jerarquía y subordinación, desempeñando sus funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y las Leyes relacionadas con la seguridad pública; todo esto a través de las unidades que la conforman, ejerciendo dirección y control.



En los asuntos de su competencia, con la finalidad de lograr que el municipio de Guatemala posea un tránsito vehicular y peatonal ordenado, logrando lo anterior con base en la ejecución de su labor y el conocimiento y educación vial de las personas que transitan, independientemente de la forma, por las vías de la ciudad capital.

Dentro de sus funciones principales están las siguientes

- a) Supervisar y regular el tránsito en la ciudad. Montaje de operativos varios
- b) Operativos de control de buses y taxis
- c) Apoyo a eventos socioculturales, recreativos y deportivos
- d) Ejecución de planes operativos y órdenes de servicio
- e) Apoyo a infraestructura, señalización y cambios de vía
- f) Prevención de accidentes y orientación a los conductores; en los cambios efectuados por la comuna

De lo anterior se puede visualizar a groso modo la función de la Policía Municipal de Tránsito que consiste en dirigir, controlar y administrar el tránsito conforme a la Ley y Reglamento de Tránsito, dentro del Municipio de Guatemala.

3.8 Dirección de Protección Vial

La Dirección General de Protección y Seguridad Vial tiene como misión disminuir



accidentes, y a la vez otorgar seguridad vial a las personas que circulan por las vías del país, ya sean peatones o conductores.

Dicha misión la cumple mediante la instrucción o capacitación, divulgación de consejos para otorgar la misma, acercamiento con las comunidades para estar al tanto de las necesidades y requerimientos de las mismas, aplicación de las leyes en la materia que buscan la creación de un espacio de tránsito libre de accidentes, presencia física mediante agentes debidamente instruidos con valores como los que establece el sitio web de la institución, tales como justicia, honestidad, disciplina, responsabilidad, integridad, respeto y espíritu de servicio y ordenamiento vial, en todo el territorio del país.

Dentro de los objetivos de la institución en cuestión, buscan el funcionamiento de forma eficaz del transporte terrestre, así como también ayudar a la autoridad de tránsito respectiva, con la finalidad de otorgar fluidez al tránsito vehicular, donde se encuentren ejecutando obras o proyectos de infraestructura a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, así como también en autopistas, calzadas, carreteras principales o secundarias u otras donde la autoridad de tránsito les haya delegado dicha responsabilidad.

Otro servicio es la de prestar asistencia a los conductores por fallas mecánicas con la finalidad de garantizar la fluidez del tránsito vehicular, lo cual como dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, cuenta con más de 200



brigadistas de provincial para operativos de control y apoyo, por lo cual vela por la seguridad vial en carreteras.

3.9 Dirección General de Transporte

Según el sitio web de la institución, se establece como misión de la misma que es la “entidad rectora del servicio de transporte extraurbano de pasajeros, legalmente facultada para llevar a cabo la eficiencia en el registro, regulación y control de este servicio que impulsa la economía nacional y contribuye a la realización del bien común mediante el Acuerdo Gubernativo número 893-92 de fecha 17 de noviembre de 1992 que se emitió el reglamento de transporte extraurbano de pasajeros por carretera.”

De la anterior explicación, se puede sustraer que lo que se busca con la creación de la presente dirección es garantizar calidad en la elaboración de informes, registros y controles con la finalidad que la competencia entre portadores sea leal y regida por principios tales como el orden.

Corresponde a la Dirección General de Transporte Terrestre la ordenación general, en el ámbito de las competencias del Estado, en materia de transporte por carretera, servicios de transporte ferroviario y transporte por cable y, en particular, el ejercicio de las siguientes funciones



- a) La ordenación general y regulación del sistema de transporte terrestre, que incluye la elaboración de los proyectos normativos mediante los que se establezcan las reglas básicas del mercado ferroviario y de transportes por carretera, así como el resto de las normas que resulten necesarias para el correcto desenvolvimiento de dichos mercados.
- b) La participación en la elaboración de normas de la Unión Europea y otras organizaciones internacionales, así como la propuesta de transposición de las directivas comunitarias sobre competencias de la Dirección General en coordinación con otros organismos y entidades del Departamento.
- c) La secretaría del Consejo Nacional de Transportes Terrestres.
- d) La coordinación de las Juntas Arbitrales del Transporte y la resolución de conflictos competenciales entre ellas.
- e) La elaboración de reglas de coordinación relativas al ejercicio de las competencias delegadas por el Estado en las comunidades autónomas en materia de servicios de transporte ferroviario y por carretera.

En conclusión los verdaderos cambios en la temática de la seguridad vial la deben hacer los sujetos que intervienen en la misma, como es el caso del Estado que es el principal actor en las políticas públicas. El Estado por medio de sus organismos e instituciones deben crear medidas adecuadas para el tránsito vehicular en el municipio de Guatemala como el caso del Congreso de la República con la creación de normativa relativa al tema vial.



CAPÍTULO IV

4. Vulneración al derecho a la fluidez vehicular y libre locomoción, por disposiciones de autoridades de tránsito, al colocar con prepotencia, conos; en retenes instalados en lugares estrechos y no adecuados para estas acciones

“Hay muchas aproximaciones matemáticas que intentan modelar el flujo de tránsito vehicular en términos de alguna de sus características. Todas ellas responden con cierto grado de apego a la realidad, midiendo alguna o algunas características del flujo vehicular.”¹⁴

Los modelos macroscópicos se enfocan en captar las relaciones globales del flujo de tránsito, tales como velocidad de los vehículos, flujo vehicular y densidad de tránsito. Por su naturaleza, son modelos continuos, que hacen uso extensivo de ecuaciones diferenciales.

Dentro de los modelos macroscópicos existen modelos puramente empíricos, denominados modelos de capacidad y nivel de servicio, que renuncian al planteamiento preciso de ecuaciones diferenciales y se limitan a establecer relaciones empíricas entre

¹⁴ *Ibíd.* Pág. 35



las principales variables bajo control del diseñador.

Los modelos microscópicos se enfocan en la descripción del comportamiento del flujo del tráfico vehicular describiendo las entidades discretas individuales y atómicas que interactúan unas con otras en este caso cada vehículo individual.

Los modelos mesoscópicos o cinéticos definen una función que expresa la probabilidad de que un vehículo a determinada velocidad se encuentre en cierto tiempo en determinada posición. Utilizan por lo general métodos de la mecánica estadística.

4.1 Fluidez vehicular

“El tránsito vehicular también llamado tráfico vehicular, o simplemente tráfico es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista. Antes de cualquier diseño geométrico de una vía se deben conocer las características del tránsito que va a ocupar esa carretera o calle.”¹⁵

4.2 Generalidades de la fluidez vehicular

Mediante el análisis de los elementos de flujo vehicular se pueden entender las

¹⁵ **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales.** Pág. 113



características y el comportamiento del tránsito, requisitos básicos para el planteamiento de un proyecto y operación de carreteras, calles y sus obras complementarias dentro del sistema de transporte.

Con la aplicación de las leyes de la física y las matemáticas, el análisis del flujo vehicular describe la forma como circulan los vehículos en cualquier tipo de vialidad, lo cual permite determinar el nivel de eficiencia de la operación.

Uno de los resultados más útiles del análisis del flujo vehicular es el desarrollo de los modelos microscópicos y macroscópicos que relacionan sus diferentes variables como el volumen, la velocidad, la densidad, el intervalo y el espaciamiento. Estos modelos han sido la base del desarrollo del concepto de capacidad y niveles de servicio aplicado a diferentes tipos de elementos viales.

El objetivo, al abordar el análisis del flujo vehicular, es dar a conocer algunas de las metodologías e investigaciones y sus aplicaciones más relevantes en este tema, con particular énfasis en los aspectos que relacionan las variables del flujo vehicular, la descripción probabilística o casual del flujo de tránsito, la distribución de los vehículos en una vialidad y las distribuciones estadísticas empleadas en proyecto y control de tránsito.

Al mismo tiempo este análisis referente al flujo vehicular atendiendo a que muchas veces



el tráfico es provocado por las mismas autoridades, al colocar retenes en espacios inadecuados, dichos espacios causan tráfico en las diferentes vías del país.

4.3 Tipos de fluidez vehicular

Los términos flujo continuo y flujo discontinuo solo describen el tipo de camino y no la calidad del flujo de tránsito que en un determinado momento circula por el mismo. Así por ejemplo, una autopista que, en un momento dado, experimenta un alto grado de congestión, sigue siendo un camino de flujo continuo pues las causas que originan esa congestión son internas de la corriente de tránsito.

Las autopistas y sus componentes operan bajo las más puras condiciones de flujo continuo ya que no solo en ellas no existen interrupciones fijas al tránsito, sino que además los accesos y egresos son controlados y limitados a las ubicaciones de las ramas de entrada y salida.

Los caminos multicarril y los de dos carriles también pueden operar bajo las condiciones de flujo continuo en tramos largos ubicados entre puntos en los cuales existen elementos de control que producen la interrupción de la corriente vehicular.



En el análisis de los caminos con flujo discontinuo debe tomarse en cuenta en el impacto de las interrupciones fijas. Así por ejemplo, un semáforo limita el tiempo disponible para los distintos movimientos del tránsito de la intersección en la cual están emplazados. En consecuencia la capacidad queda limitada no solo por el espacio físico proporcionado por la intersección, sino también por el tiempo disponible para los distintos movimientos de la corriente de tránsito.

También puede ser por retenes colocados por las autoridades en lugar no adecuados reduciendo los carriles y causando así un caos vehicular, provocando con esto una contaminación ambiental también.

4.3.1 Flujo o fluidez continua

Es aquel en que el vehículo que va transitando por la vía solo se ve obligado a detenerse por razones inherentes al tráfico. Es el tráfico de las carreteras. Los vehículos se detienen cuando ocurre un accidente, cuando llegan a un destino específico, paradas intermedias, etc.

Los caminos que poseen las características de flujo continuo no tienen elementos externos a la corriente del tránsito, tales como semáforos, que puedan interrumpir el mismo. Cuando se tiene un camino que opera en estas condiciones, las características



de operación de los vehículos que por él circulan son el resultado de la intersección entre los vehículos existentes en la corriente de tránsito y entre los vehículos y las características geométricas y del medio ambiente en el cual se desarrolla el camino.

En otras palabras, el flujo continuo es la circulación de vehículos donde no existen intersecciones con semáforos o con señales de alto, prácticamente se está indicando que el flujo continuo se da en las carreteras.

4.3.2 Flujo o fluidez discontinua

Es el característico de las calles, donde las interrupciones son frecuentes por cualquier motivo, siendo una de estas los controles de tránsito de las intersecciones como son los semáforos, los ceda el paso, etc.

Aunque hoy en día la fluidez discontinua no solo sucede en las calles sino también en las carreteras, cuando son colocados conos, para crear retenes, provocando tráfico vehicular en donde debería de haber flujo continuo.

Los caminos que poseen las características de flujo interrumpido poseen elementos fijos que pueden interrumpir la corriente vehicular. En esos elementos se incluyen los



semáforos, las señales de alto y cualquier otro dispositivo de control del tránsito, cuya presencia origina la detención periódica de los vehículos o la disminución significativa de su velocidad independientemente de los volúmenes de tránsito existentes.

4.4 Libre locomoción

La libertad de locomoción es un derecho fundamental en consideración a la libertad inherente a la condición humana, cuyo sentido más elemental radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos.

“La libertad de locomoción comprende en su sentido más elemental, la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos; para que exista una violación al derecho fundamental de locomoción respecto del libre tránsito por las vías públicas, debe tratarse de una vía pública; debe privarse a las personas del libre tránsito por esa vía y se debe lesionar el principio del interés general.”¹⁶

La libertad de locomoción conlleva implícito dos aspectos esenciales. En primer lugar, se trata de un derecho constitucional que tiene una importancia particular por sus especiales

¹⁶ **Ibíd.** Pág. 89



condiciones de materialización y ejercicio que lo convierten en un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como, por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud.

En segundo lugar, establece de forma expresa que la libertad de locomoción tiene sus limitaciones en la ley. En efecto, el legislador puede legítimamente imponer limitaciones a la libertad de locomoción, siempre y cuando éstas sean razonables.

En este sentido, la jurisprudencia constitucional ha indicado que, por la naturaleza de la libertad de locomoción, las mínimas medidas de afectación como la sola circunstancia del cierre de una vía implica afectar o limitar el derecho a circular libremente, y que tal situación sólo es admisible si existe una justificación legal y constitucionalmente razonable para ello.

En el caso concreto, la medida complementaria y correctiva de bloqueo o traslado del vehículo. Se trata de una disposición que impone una restricción a un derecho libertad de locomoción y disposición del vehículo, en favor de un fin constitucionalmente relevante a través de un medio que no está prohibido y es adecuado, bloqueo o retiro de vehículos por cualquier otro medio y es efectivamente conducente para lograr el fin buscado.

Por lo anterior, declara exequible la expresión o abandonados en áreas destinadas al

espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo, provocando tráfico y violando el derecho a la libre locomoción para los demás que van en la vía.



El Artículo 26 de la Constitución Política de la República de Guatemala, regula: “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. No podrá expatriarse a ningún guatemalteco, ni prohibírsele la entrada al territorio nacional o negársele pasaporte u otros documentos de identificación. Los guatemaltecos pueden entrar y salir del país sin llenar el requisito de visa. La ley determinará las responsabilidades en que incurran quienes infrinjan esta disposición.”

4.5 Vulneración al derecho de fluidez y libre locomoción por retenes

Retén es un concepto con varios usos. En algunos países, el término se emplea para denominar al puesto que permite supervisar o realizar un cierto control. Por ejemplo: “Al llegar al retén, nos pidieron los documentos y recién después nos permitieron seguir avanzando, estuvimos dos horas detenidos en un retén, la policía armó un retén para controlar los vehículos que entraban y salían de la ciudad”.¹⁷

Los retenes policiales son un recurso que las autoridades utilizan para tener control de la

¹⁷ **Ibíd.** Pág. 97



criminalidad y aunque son procedimientos que se usan con frecuencia, causan inquietud en el ciudadano.

Los retenes de la Policía Nacional Civil están normados en el Manual de Procedimientos Policiales donde se establece bajo qué parámetros y criterios deben actuar los agentes, aunque según expertos, algunas normas carecen de una estandarización.

Por ejemplo, en este manual se habla que los retenes deben estar conformados por, al menos, ocho agentes. Pero también se toma en cuenta el caso de que sean menos los policías y según la misma Policía Nacional Civil al ser consultados, hay ocasiones en que los retenes puedan funcionar con solo dos agentes.

En algunos países, el término se emplea para denominar al puesto que permite supervisar o realizar un cierto control. La policía metropolitana o los guardas de tránsito en algunas ciudades arman puestos de control vehicular.

Con el fin de revisar que todos los conductores cumplan con la documentación actualizada, algunos retenes se hacen para verificar antecedentes de los automotores, también están ubicados en zona de alto tráfico y zonas de control de velocidad.



Las autoridades pueden detener y consignar al conductor de un vehículo cuando incumple en los siguientes casos

- a) Al fallar una prueba de alcoholemia, influencias de drogas, estupefacientes o sustancias ilícitas que alteren los estados de conciencia.
- b) Si el vehículo está estacionado en lugares prohibidos como fuera de la calzada.
- c) En caso de que el vehículo esté implicado en un hecho de tránsito en el que hayan lesionados o fallecidos.
- d) Cuando el vehículo está se le acuse de estar involucrado en un caso de daños a la propiedad ajena. Si hay una reparación inmediata de mutuo acuerdo, deberá celebrarse frente a un notario.
- e) Si el auto circula sin placas o posea las placas ocultas.
- f) Cuando el conductor no posea tarjeta de circulación o con datos distintos a los del vehículo.

Los retenes pueden estar activos las 24 horas del día. De hecho, no hay una restricción de horario que estipule que debe aplicarse entre las 6 de la mañana hasta las 6 de la tarde.

Para que los oficiales puedan proceder al retén, este debe ubicarse en la vía pública y en un espacio con iluminación. Los agentes deben explicarle al conductor las razones por las cuales ha sido detenido, de lo contrario este debe preguntarle al oficial.



Entre los elementos policiales que están en el puesto de control debe haber al menos una mujer policía, para que revise a las conductoras y vele porque se le respeten sus derechos.

Los agentes deben estar debidamente uniformados y el código o número de registro en el uniforme con su nombre tienen que ser visibles.

No es necesario bajarse del vehículo a menos que el oficial se lo pida. De lo contrario únicamente debe presentar los papeles en orden: la licencia vigente, el Documento Personal de Identificación en caso de llevar acompañantes, también deberán portarlo por ley, y junto con la tarjeta de circulación.

Es importante recalcar que, los agentes no pueden, en ninguna circunstancia, pedir dinero o cualquier beneficio económico por dejar ir al vehículo. Asimismo, si el vehículo y sus pasajeros están debidamente identificados y con documentos al día, no pueden retenlos sin razón alguna. Una vez verificado el vehículo y pasajeros, el agente debe de permitir que el vehículo se retire.

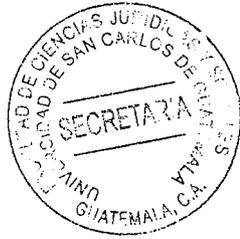
Los puestos de registro y control de la Policía Nacional Civil y de la Policía Municipal de Tránsito se han incrementado en las calles en los últimos días, a fin de verificar el pago del impuesto de circulación o para prevenir delitos, como traslado de armas o dinero

ilícito.



Estos puestos de registro si bien sirven para combatir la delincuencia y prevenir delitos, muchas veces los agentes policiales colocan los puestos de registro en lugar que provocan tránsito, como en las carreteras en donde solo existen dos carriles, creando con esto un complot en la circulación vehicular.

Para concluir la vulneración al derecho de fluidez vehicular y la libre locomoción que surge de los retenes colocados por la Policía Nacional Civil o Policía de Tránsito en lugares en los que afecta las vías de tránsito creando así un caos vehicular, es una de las razones por las que el derecho a la fluidez vehicular es vulnerado, trayendo consigo diferentes dificultades y perjudicando a muchos ciudadanos que se dirigen especialmente a sus trabajo, al colegio o escuela o inclusive una emergencia médica.





CONCLUSIÓN DISCURSIVA

Ante la premisa que en Guatemala existe vulneración al derecho a la fluidez vehicular y libre locomoción, por disposiciones de autoridades de tránsito, al colocar, con prepotencia, conos; en retenes instalados en lugares estrechos y no adecuados para estas acciones, se puede decir que esto ocurre debido a la falta de preparación y capacitación que reciben los agentes de tránsito, quienes toman decisiones a criterio personal y debido a la alta carga vehicular que desde hace años existe en el país, se complica demasiado la movilidad cuando se toman decisiones de este tipo.

El problema se presenta cuando no existe una adecuada capacitación para los agentes que se desempeñan diariamente en las calles y avenidas del país, en virtud de que para realizar retenes deberían existir puntos estratégicos que no afecten tanto la movilidad del parque vehicular que actualmente existe en Guatemala. Por lo tanto, se hace necesario que se tome en cuenta que la función de un agente de tránsito es precisamente ayudar a que exista fluidez en el tránsito y no actuar como obstáculo de este, mucho menos que sea el agente el que provoque más congestionamiento vial. Es necesario que se busquen políticas y esfuerzos en común para que los agentes de tránsito puedan ejercer su función sin prepotencia y tener los conocimientos suficientes sobre la ley de tránsito para aplicarla de forma correcta sin vulnerar los derechos de la población que necesita moverse de un lugar a otro de una forma más eficiente y también es necesario cambiar la mala percepción que tiene la población hacia los agentes de tránsito debido a sus actitudes abusivas y que solo perjudican a la población.





BIBLIOGRAFÍA

- ANDERSON, Nelss. **Sociología de la comunidad urbana**. Una perspectiva mundial-
México Fondo de cultura económica 1993
- ARONOCIVI, Carol. **La construcción de la comunidad**, editorial universitaria de Buenos
Aires Argentina 1965
- BULL, Alberto. **Congestión de Tránsito: El problema y cómo enfrentarlo**, Editorial
Santiago de Chile CEPAL 2003
- FERNANDEZ VÁSQUEZ, Rodrigo. **La estructura de las capitales centroamericanas**,
San José Costa Rica, EDUCA 1988
- GARCIA RAMOS, Domingo. **Iniciación al urbanismo**, UNAM. México 1961
- GRUEN, Víctor. **Corazón de nuestras ciudades; la crisis urbana: diagnóstico y
curación**. Buenos Aires, Editorial Marymar 1977
- HALL, Helman. **La ciudad en el mundo futuro**. Editorial Edisar, Buenos Aires 1976
- HOMO, León. **La Roma Imperial y el urbanismo en la antigüedad**. UTHEA México
1656
- JEANNERET GRIS, Charles. **El urbanismo de los tres establecimientos humanos**,
Poseidón Argentina 1964
- LEWIS, David. **El crecimiento de las ciudades**. Barcelona 1974
- LLORD, Rodwin. **Países y ciudades; comparación de estrategias para el crecimiento
urbano**
- MENA GARCÍA, Ma. Del Carmen. **La ciudad en un cruce de caminos: Panamá y sus
orígenes urbanos**. Escuela de Estudio hispano americanos de Sevilla 1992
- PRADILLA, Emilio. **Arquitectura, urbanismo y dependencia neocolonial**. Editorial
SIAP 1973



ROGOTTI, Giorgio. **Urbanismo la composición**. Editorial Labor España 1962
SAARINEN, Eiel. La ciudad; su crecimiento, su declinación y su futuro. Editorial
Limusa Welley 1967

TORRE VILLAR, Ernesto de la. **Guía bibliográfica para la historia y desarrollo de la
arquitectura y urbanismo en México**. Editorial México UNAM 1978

VIOLICH, Francis. Y Juan B. ASTICA. **Desarrollo de la comunidad y el proceso de
planificación urbana en la América Latina**. Los Ángeles, University of California,
Latín American Center 1971

Legislación:

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

Ley para el fortalecimiento de la seguridad vial. Decreto 45-2016 del Congreso de la
República de Guatemala

Ley de tránsito y su reglamento. Decreto 132-96 del Congreso de la República de
Guatemala.