

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



**ADOPTAR MÉTODOS EFECTIVOS DE ORIENTACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL
PEATONAL Y QUE SU APLICABILIDAD SEA A CARGO DEL MINISTERIO DE
EDUCACIÓN Y LA MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA**

LEVÍ ABSALOM ALVAREZ RAMOS

GUATEMALA, AGOSTO DE 2024

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

**ADOPTAR MÉTODOS EFECTIVOS DE ORIENTACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL
PEATONAL Y QUE SU APLICABILIDAD SEA A CARGO DEL MINISTERIO DE
EDUCACIÓN Y LA MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

LEVÍ ABSALOM ALVAREZ RAMOS

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, agosto 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: Vacante
VOCAL II: Lic. Rodolfo Barahona Jácome
VOCAL III: Lic. Helmer Rolando Reyes García
VOCAL IV: Lic. Javier Eduardo Sarmiento Cabrera
VOCAL V: Br. Gustavo Adolfo Oroxom Aguilar
SECRETARIO: Lic. Wilfredo Eliú Ramos Leonor

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Lic. Edwin Orlando Xitumul Hernández
Vocal: Lic. Milton Roberto Estuardo Riveiro González
Secretario. Lcda. Evelyn Johanna Chávez Juárez

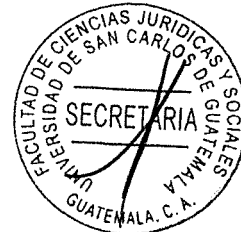
Segunda Fase:

Presidente: Lic. Otto Rene Vicente Revolorio
Vocal: Lcda. Jennifer María Isabel Soliz Revolorio
Secretario. Lcda. Gloria Isabel Lima (Único apellido)

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).



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



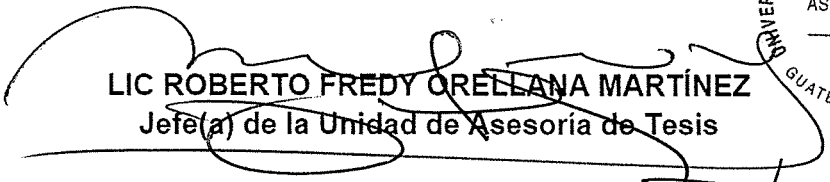
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
29 de noviembre de 2016.

Atentamente pase al (a) Profesional, MAIDA ELIZABETH LÓPEZ OCHOA
_____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
LEVÍ ABSALOM ALVAREZ RAMOS, con carné 200411508,
intitulado ADOPTAR MÉTODOS EFECTIVOS DE ORIENTACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL PEATONAL Y QUE SU
APLICABILIDAD SEA A CARGO DEL MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y LA MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA.

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.


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



Fecha de recepción 21 / 07 / 2021. f) _____


Asesor(a)
(Firma y Sello)

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Edificio S-7, Ciudad Universitaria Zona 12 - Guatemala, Guatemala

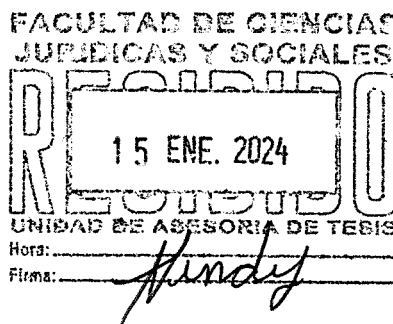


Guatemala, 5 de julio de 2021

Licenciado:

Fredy Orellana Martínez

**Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su Despacho**



Respetable licenciado Orellana:

Como asesora de tesis del bachiller Leví Absalom Álvarez Ramos, con carné 200411508, de conformidad con el nombramiento de fecha 29 de noviembre de 2016, he procedido a asesorar metódicamente y técnicamente al estudiante en el desarrollo de su tesis titulada **"ADOPTAR MÉTODOS EFECTIVOS DE ORIENTACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL PEATONAL Y QUE SU APLICABILIDAD SEA A CARGO DEL MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y LA MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA"** me permito manifestarle que dicho trabajo contiene:

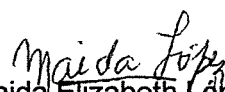
1. El investigador Álvarez Ramos plantea su objetivo general y la pregunta de investigación que al finalizar este trabajo queda demostrado que el ordenamiento jurídico guatemalteco no establece los métodos necesarios para una correcta educación vial peatonal a ejecutar tanto por la Municipalidad de Guatemala como por el Ministerio de Educación. Por lo anterior, el investigador propone una coordinación interinstitucional entre el Ministerio de Educación y la Municipalidad de Guatemala a fin de establecer nuevos métodos de enseñanza de educación vial peatonal.
2. El contenido científico y técnico de la tesis se basó en recabar información científica, utilizando el método analítico sintético, el cual es el adecuado para esta investigación, realizando un análisis jurídico de la normativa que se aplica para establecer los métodos de enseñanza educativa adecuados para el tema vial peatonal. Concluye el investigador, que, para una correcta educación vial peatonal, no existe normativa específica, siendo esta necesaria.
3. La metodología y técnica de investigación utilizadas, encuadran con las enumeradas en su plan de investigación, empleando técnicas de recopilación de información correctas, como se desprende de la bibliografía utilizada, la metodología empleada en el desarrollo de la investigación es ajustada a la redacción que se utiliza, haciendo referencia a la necesidad de implementar nuevos métodos de enseñanza de educación vial peatonal a través de la

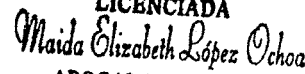
Municipalidad de Guatemala y el Ministerio de Educación, necesidad que ha provocado altos índices de hechos de tránsito vehicular y peatonal a nivel departamental y nacional.

4. El investigador se rigió a todas las reglas que constan en el reglamento de la Unidad de Asesoría de Tesis, así como a las observaciones y sugerencias que hizo la asesora en el transcurso de su desarrollo.
5. La redacción es concisa y se adecúa a los requerimientos y nivel académico que corresponde, en la mayora del trabajo de investigación se aprecia el uso constante de síntesis del contenido utilizado, el cual ha sido elaborado de manera adecuada y con terminología correcta.
6. La conclusión discursiva es acorde a lo expresado en el cuerpo capitular de la investigación, la que es precisa en señala que no existen métodos efectivos de enseñanza educativa vial peatonal implementados por el Ministerio de Educación y la Municipalidad de Guatemala, por lo que, según el autor de la tesis, la población está expuesta a altos índices de hechos de tránsito, que en muchos de los casos llegan a significar la muerte de los involucrados.
7. La bibliografía utilizada corresponde al tipo de investigación realizada, ya que de la misma se desprende la falta de métodos efectivos aplicables a la educación vial peatonal aplicables en Guatemala, tanto a nivel departamental como nacional.

En virtud del estudio de la investigación efectuada por el autor de la tesis, manifiesto que contiene aportes jurídicos y técnicos, realizando una propuesta efectiva, tanto para la Municipalidad de Guatemala como para el Ministerio de Educación, implementando la coordinación interinstitucional y aplicando las sanciones necesariamente justas para hacer efectivos los métodos de enseñanza vial peatonal en el territorio guatemalteco.

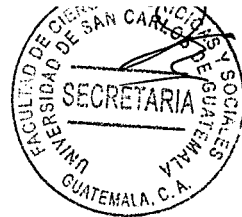
Por lo anteriormente expuesto y por encontrarse el trabajo de tesis asesorado, científica y técnicamente desarrollado en su contenido, y en virtud que la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, la conclusión discursiva y bibliografía utilizada son congruentes con los establecido en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de la Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, emito el presente **DICTAMEN FAVORABLE**, para que el trabajo presentado pueda ser utilizado como base para el examen publico correspondiente. La infrascrita asesora en cumplimiento con el Artículo 31 de la normativa anteriormente citada, expresamente declara que no es pariente del estudiante dentro de los grados de ley.


Lcda. Maida Elizabeth López Ochoa
ABOGADA Y NOTARIA
COLEGIADA 10470

LICENCIADA

ABOGADA Y NOTARIA



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

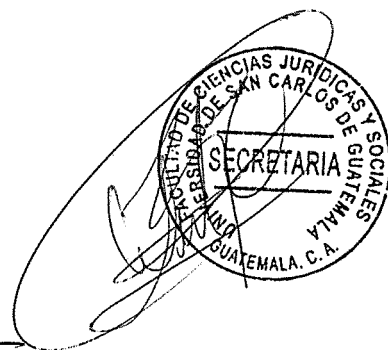
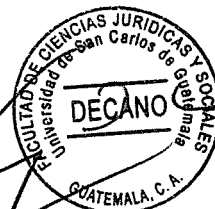
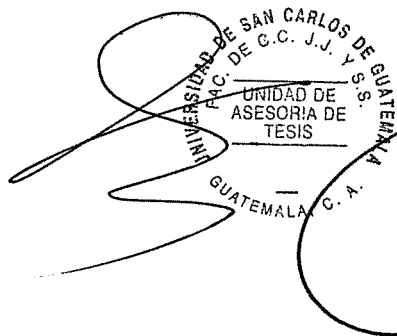


D.ORD. 325-2024

Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, once de abril de dos mil veinticuatro.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante, **LEVÍ ABSALOM ALVAREZ RAMOS**, titulado **ADOPTAR MÉTODOS EFECTIVOS DE ORIENTACIÓN Y EDUCACIÓN VIAL PEATONAL Y QUE SU APLICABILIDAD SEA A CARGO DEL MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y LA MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA**. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

HMAC/JIMR





DEDICATORIA

A DIOS:

Por su amor, guía, fortaleza, fidelidad y sabiduría en todo momento de mi vida.

A MIS PADRES:

Mauricio Alvarez y Reyna Rachel Ramos de la Roca por su amor, sus enseñanzas, apoyo, sabios consejos, ejemplo de trabajo y perseverancia aun en las circunstancias difíciles de la vida. Siempre los admiraré.

A MI ESPOSA:

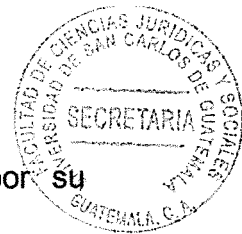
Lesly Dayana, por su amor, alegría, invaluable compañía, comprensión y apoyo en la vida. Te amo.

A MIS HIJAS:

Deyli Dayana y Elody Sofia Betzabé, quienes son una bendición de Dios en mi familia y motivación para ser mejor cada día, gracias por todo su cariño y apoyo. Que este triunfo sea un ejemplo para ellas. Las amo.

A MIS HERMANOS:

Mauricio Jacob, Fredy Salomón, Ayesa Rachel y Joezer Yared y sus respectivas familias, por brindarme cariño y apoyo para culminar esta etapa académica. Los quiero mucho.



A MI ASESORA:

Licenciada Maida Elizabeth López Ochoa por su labor como asesora de este trabajo. Muchas gracias.

A:

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, por la enseñanza brindada en mi vida estudiantil para poder alcanzar esta meta.

A:

La tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, por haberme abierto las puertas del conocimiento, por sus principios y valores que fundamentan mi educación académica superior, siendo la guía en mi desarrollo profesional.

PRESENTACIÓN

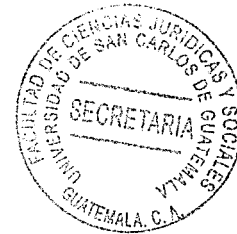


En esta investigación se analiza uno de los problemas que se suscitan en la actualidad, como lo son la inexistencia de métodos efectivos de orientación y educación vial peatonal, existiendo inseguridad y deficiencia de una cultura peatonal prudente y eficiente ante cualquier eventualidad, lo que ocasiona altas tasas de hechos de tránsito y peatonales que implican falta de responsabilidad, conocimiento y precauciones por parte de los peatones, así como de los conductores de vehículos.

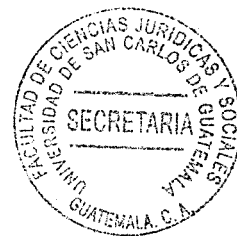
Esta investigación pertenece a la rama del derecho administrativo y mediante la misma, se obtuvieron datos necesarios para establecer la falta de políticas de educación vial y peatonal por parte del Ministerio de Educación y la Municipalidad de Guatemala. El ámbito geográfico al que pertenece la investigación es el municipio y departamento de Guatemala, en virtud que es donde se concentra la mayoría de la población y más afluencia vehicular; asimismo, el periodo que comprende la investigación es de los años 2014 al 2015.

El objeto de estudio es el Decreto 132-96 del Congreso de la Republica de Guatemala, Ley de Tránsito y su Reglamento a los cuales se orienta el proyecto de investigación, y el sujeto son los métodos de orientación y educación vial para la prevención de los hechos de tránsito a fin de lograr una cultura del cumplimiento de la ley basándose en el respeto a los derechos humanos y de esta manera, proteger a la persona como lo establece la Constitución Política de la República de Guatemala.

HIPÓTESIS



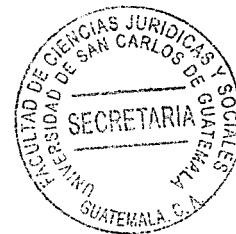
La implementación de programas que impliquen la participación de los agentes públicos, privados y sociales sin limitaciones territoriales, trabajando en conjunto con la Municipalidad de Guatemala y el Ministerio de Educación, mediante políticas de educación y seguridad vial, ayudaría a reducir los índices de hechos de tránsito y peatonales a nivel nacional.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Con el desarrollo del trabajo se validó la hipótesis, corroborando que actualmente no existen políticas de educación vial y peatonal para hacer del conocimiento de la población por parte del Ministerio de Educación y la Municipalidad de Guatemala, así mismo, se corroboró la inexistencia de principios basados en la prudencia, respeto, valor a la vida y seguridad en las personas. Estos principios y valores pueden reducir los hechos de tránsito y beneficiar a la población en general velando así por el bien común.

Los métodos utilizados para la comprobación de la hipótesis fueron: el inductivo-deductivo, que se aplicó mediante la comparación entre lo que establece la ley de Tránsito, el Reglamento de Tránsito, la Constitución Política de la República de Guatemala, así como la doctrina, en relación con los daños ocasionados por falta de educación vial y peatonal. El método analítico-sintético permitió establecer las principales causas de accidentes de tránsito derivados de la falta de educación vial, así como las políticas para contrarrestar la problemática en cuestión. Dentro de las técnicas utilizadas se encuentran: la documental, mediante la cual se recabó información relacionada con la problemática de falta de educación vial; y de la entrevista, que sirvió para obtener datos necesarios que evidencian los altos índices de hechos de tránsito que también involucran a los peatones.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción	i

CAPÍTULO I

1. La educación como derecho	1
1.1 Antecedentes	1
1.2 Definición de educación	3
1.3 Finalidad de la educación	4
1.4 Las dimensiones de la educación	6
1.5 Currículo educacional	8
1.6 La educación como derecho humano	9

CAPÍTULO II

2. Orientación y educación vial peatonal	13
2.1 Generalidades	13
2.2 Antecedentes de la educación vial y peatonal	14
2.3 Tipos de educación vial	15
2.4 Tránsito vehicular	17
2.5 Tránsito peatonal	20
2.6 Principios rectores del tránsito peatonal	20
2.7 Consecuencias jurídicas de la falta de educación vial	22
2.8 Presupuestos de la responsabilidad en los daños	25

CAPÍTULO III

3. Legislación y la competencia en materia de tránsito	27
--	----

3.1 Definición de competencia	28
3.2 Características	29
3.3 Clase de competencia	30
3.4 La delegación de la competencia	31
3.5 La competencia de la Policía Municipal de Tránsito	33
3.6 Legislación aplicable a la seguridad y educación vial	35
3.7 Cultura ciudadana	40
 CAPÍTULO IV 	
4. Métodos efectivos de orientación vial peatonal aplicables a través del Ministerio de Educación y la Municipalidad de Guatemala.....	43
4.1 Coordinación interinstitucional	43
4.2 La problemática de la señalización	49
4.3 Responsabilidad civil	50
4.4 Responsabilidad penal	52
4.5 Fortalecimiento de los sistemas existentes para erradicar la falta de educación vial peatonal.....	54
4.6 Diagnostico actual de la inseguridad peatonal	55
4.7 Recomendaciones de las Naciones Unidas para una adecuada educación vial y evitar hechos de tránsito	56
4.8 Modelos a implementar para mayor seguridad vial y peatonal	59
 CONCLUSIÓN DISCURSIVA	 62
BIBLIOGRAFÍA	63



INTRODUCCIÓN

En Guatemala no existen métodos efectivos de orientación y educación vial y educación peatonal, existiendo inseguridad y deficiencia de una cultura peatonal prudente y eficiente ante cualquier eventualidad, lo que ocasiona altas tasas de hechos de tránsito y peatonales que implican falta de responsabilidad, conocimiento y precauciones por parte de los peatones, así como de los conductores de vehículos. Por tal motivo, es necesario que tanto el Ministerio de Educación como la Municipalidad de Guatemala trabajen en conjunto impartiendo cursos y adoptando métodos que realmente sean efectivos para evitar accidentes.

El objetivo general de la investigación es determinar la necesidad de adoptar métodos efectivos de orientación y educación vial peatonal y que su aplicabilidad sea a cargo del Ministerio de Educación y la Municipalidad de Guatemala. Se alcanzó el objetivo, pues, derivado de las entrevistas realizadas a personal del Instituto Nacional de Estadística -INE-, se constataron las altas tasas de hechos de tránsito y peatonales, sin que haya políticas de conocimiento y precaución.

Los objetivos específicos fueron: establecer la eficacia de los métodos actualmente utilizados y compararlos con los que puedan proponerse para solucionar la problemática; estudiar el resultado de los esfuerzos realizados por el personal docente de las escuelas, colegios e institutos al transmitir preceptos de educación vial peatonal a niños y adolescentes; y proporcionar un catálogo de métodos efectivos de enseñanza de educación vial peatonal.



Esta investigación consta de cuatro capítulos: en el primero, se hace referencia a los antecedentes de la educación, definición y finalidad, dimensiones de la educación y la educación como un derecho; el segundo, contiene generalidades de la educación vial, tipos de educación vial, principios rectores del tránsito peatonal y presupuestos de la responsabilidad en los daños; en el tercero se analiza la legislación y competencia en materia de tránsito, clases de competencia y la legislación aplicable a la seguridad y educación vial; y en el cuarto, se estudian los métodos efectivos de orientación y educación vial, la coordinación interinstitucional, así como un diagnóstico actual de la inseguridad peatonal, el cual se refleja en las estadísticas que se mencionan en los anexos respectivos.

Este estudio se muestra fundado en los parámetros establecidos en la Ley de Tránsito y su Reglamento en cuanto al impacto sociológico, jurídico y humano que causa la falta de aplicación de políticas integrales del Estado para establecer una educación vial y peatonal adecuadas, políticas estatales que deben tener como fin principal impulsar buenos principios mediante métodos ejecutados en conjunto con el Ministerio de Educación y la Municipalidad de Guatemala, basados en la prudencia, respeto y valor a la vida y la seguridad de las personas para reducir hechos de tránsito y peatonales en la ciudad de Guatemala y de esta manera beneficiar a la población en general y velar por el bien común.



CAPÍTULO I

1. La educación como derecho

Se analiza la educación en general, antecedentes, definición, fines, dimensiones de la educación y la educación como derecho humano.

1.1 Antecedentes

El derecho a la educación no es nuevo, desde épocas remotas han existido diversas formas de llevarse a cabo el mismo, a continuación, se hace un esbozo de cómo ha evolucionado la educación en diversos países y culturas, para lo cual se cita a la doctrina que afirma lo siguiente:

En la época precolombina, que comprende desde el florecimiento del imperio maya hasta el descubrimiento de América y en forma referencial, hasta el año 1524 cuando los conquistadores españoles fundaron en Iximché la primera capital de Guatemala. Anteriormente, los pobladores mayas y maya-quichés realizaban una educación de tipo familiar, con impregnaciones religiosas y aplicación a la agricultura, particularmente al cultivo del maíz.

La época colonial, abarca desde la conquista hasta el año 1821, año de la independencia, cuando Centroamérica inicia una nueva vida fuera del control de España. Durante esta época de casi 300 años de duración, la educación estuvo a cargo de la iglesia católica. Se



impartió solamente para los hijos de los españoles, para los mestizos y ocasionalmente hubo participación de algunos indígenas. La época liberal, se inicia en 1821 y llega hasta 1871 cuando acontece la revolución liberal, las bases jurídicas de la educación se encuentran en las constituciones de las provincias de Centroamérica.

La primera junta encargada de planificar y organizar la educación para la región se integró y estableció algunos días después de haberse jurado el acta de independencia.

Por otra parte, el encargado de hacer un proyecto de la forma en que se regirá la administración, fue José Cecilio del Valle, simultáneamente se integró una comisión de instrucción pública, para esbozar los objetivos y planes que debían de seguirse para iniciar la educación de la vida independiente.

Cuya euforia lo identifica como un momento rico en aportaciones ideológicas y planificaciones, aunque escaso en realizaciones concretas, debido a las limitaciones económicas y a la desorientación que caracterizó a los primeros años de vida independiente. Los ideólogos principales fueron el doctor Pedro Molina y José Cecilio Del Valle, el primero proponía el ideal cívico moral del ciudadano, partiendo de su armónico desarrollo físico¹.

Como se puede apreciar con los antecedentes, el derecho a la educación ha evolucionado a lo largo de la historia, en principio, la educación recibida fue la agricultura, recordando que era la actividad principal de los primeros pobladores de América; en segundo lugar, la

¹ Méndez, Luis Antonio. **Educación en Guatemala**. Pág. 25.

religión, ya que era de carácter obligatoria por influencia de la iglesia católica, lo que sucedía era que no estaba reconocido este tipo de educación, situación que ocurre hasta la época liberal cuando se empiezan a establecer ideales de este derecho fundamental y el implemento de otras formas de educación como la moral y cívica, las cuales hasta la fecha son de suma importancia para el desarrollo de la sociedad.

1.2 Definición de educación

Previo a definir lo que debe entenderse por educación, se debe hacer mención al origen del vocablo, en este orden de ideas, la palabra educación se deriva de las voces latinas *educare* y *exducere*. Ambas voces constituyen el concepto educativo.

La primera significa criar, nutrir, alimentar, mientras el segundo vocablo se refiere a sacar, llevar, conducir desde dentro hacia fuera. En este sentido, la doctrina define la educación como: "un proceso de nutrir, llenar y al mismo tiempo de sacar lo que se tiene dentro. También es el proceso de proporcionar al cuerpo y al alma toda la perfección y belleza de que son susceptibles"².

A criterio personal, el citado autor define la educación desde dos puntos de vista: el filosófico y el pedagógico. El primero da a entender que la educación hace al ser humano susceptible de adquirir conocimientos, al llegar a este extremo, se evidencia la satisfacción, lo cual es acertado, ya que todo ser humano tiene un instinto de superación. El segundo

² Aldana, Carlos. **Pedagogía general crítica**. Pág. 17.

punto de vista es la esencia misma de la educación, ya que es el hecho de adquirir el conocimiento por parte del educando y de trasladar el mismo por parte del educador.

Se comparte la opinión del citado autor, tomando en cuenta que la educación ha sido regulada en la Constitución Política de la República de Guatemala como un derecho social que a su vez sirve para desarrollar otros derechos como la vida, la libertad, el desarrollo integral de la persona (estos últimos son derechos de primera generación) pero, sobre todo, velar por el valor máximo que puede aspirar una sociedad, alcanzar el bien común.

1.3 Finalidad de la educación

Mediante la finalidad se pretende el por qué o la justificación de una actividad, asociada ésta con una meta u objetivo, es lo que se desea conseguir. Generalmente la educación abarca los métodos, contenidos y objetivos, el estudio del carácter social de la misma, los tipos históricos de la organización educativa, las formas reales e ideales de aquella y la forma social.

La finalidad educativa se considera, según la doctrina: "Como un orden o estado social que se quiere alcanzar, a través de la programación educativa de la colectividad de una nación determinada, es en sí mismo, este es el más importante problema en la teoría de la educación; ya que la educación tiene por objeto crear en el hombre, un nuevo ser"³, esto con el objetivo de mejorar en todo ámbito.

³ Tirado, Domingo. **El problema de los fines generales de la educación**. Pág. 58.



El referido autor es certero en su afirmación, ya que él hace mención que el ser humano debe transformarse social, moral y emocionalmente, este fin se logrará solamente a través de la educación; asimismo, la educación debe tener como propósito satisfacer las necesidades básicas de aprendizaje de toda la población, las cuales no son las mismas para todos los países, todas las culturas, en todos los tiempos y que, por tanto, varían histórica y geográficamente.

Por otra parte, la opinión del referido autor es válida también, ya que la educación introduce un cambio importante, pues se ha pasado del concepto de exponerse a las oportunidades (más centrado en las estructuras de oportunidades) al aprovechamiento de las oportunidades (más centrado en el sujeto que aprende). El elemento central aquí pasa a ser la calidad del aprendizaje, lo que hace más difícil entender, concretar y hacer exigible el derecho a la educación.

La legislación no se queda atrás en cuanto a los fines de la educación, para el efecto, el Artículo 72 de la Constitución Política de la República de Guatemala preceptúa: "...La educación tiene como fin primordial el desarrollo integral de la persona humana, el conocimiento de la realidad y cultura nacional y universal..." La doctrina afirma que: "Si la finalidad del derecho a la educación es el empoderamiento de las personas para ejercer a cabalidad sus otros derechos humanos y construir una comunidad humana regida por el principio de la paz, este derecho hace referencia al contenido esencial de una ética de la convivencia humana.

Esta ética ha sido tratada desde múltiples puntos de vista. Pero hay un rasgo esencial que la caracteriza: la capacidad de establecer relaciones de compromiso con el otro, aunque éste piense o sea diferente; o lo que equivale a la capacidad de hacerse responsable del cuidado del otro”⁴.

La afirmación anterior es congruente con lo que establece la Constitución Política de la República de Guatemala, la cual se comparte, en virtud de que el desarrollo integral de la persona se refiere al desenvolvimiento de esta en todas las esferas, ya sea intelectual, moral y psicológica, esta es la tarea fundamental que le corresponde al Estado, este es el espíritu que el derecho a la educación lleva inmerso como derecho humano, ya que en el futuro contará con una sociedad donde impere el respeto y la observancia de los derechos humanos, este es el espíritu de la norma constitucional.

1.4 Las dimensiones de la educación

La palabra dimensión, a criterio personal, hace referencia a un proceso orientado al desarrollo integral y armónico de la personalidad del alumno, en el cual intervienen las siguientes partes, el educando, los educadores, los padres de familia, el Estado y el órgano correspondiente de educación, éste último debe implementar los métodos didácticos y pedagógicos que atiendan las necesidades básicas de aprendizaje, con la perspectiva de fortalecer y mejorar la educación en los alumnos, esto fomenta un crecimiento personal.

⁴ Heiva, Ricardo. **El derecho a la educación y la educación en derechos humanos en el contexto internacional**. Pág. 31.

En este orden de ideas, la doctrina menciona tres dimensiones en cuanto a la educación y son: La dimensión del aprendizaje, la dimensión de la gestión educativa y la dimensión de las políticas educativas, las que se desarrollan a continuación:

“La dimensión de aprendizaje, se relaciona con las tareas de los docentes para facilitar el aprendizaje de sus estudiantes; la dimensión de la gestión educativa, se enfoca bajo los nuevos conceptos de participación, pertenencia, toma de decisiones y liderazgo compartido en las escuelas; alude a docentes que hacen suya la realidad de la escuela y de la comunidad donde se ubica, que traducen las demandas de su entorno y las políticas educativas en el proyecto estratégico para su escuela, al mismo tiempo que lo hacen en su práctica pedagógica; la dimensión de las políticas educativas, se refiere a la participación de los docentes en su formulación, ejecución y evaluación”⁵.

Al hacer una interpretación de lo que establece el referido autor, la dimensión de aprendizaje es una de las más importantes, ya que el trabajo de los educadores debe ser acorde con el aprendizaje de los educandos, por lo que los primeros tienen una gran responsabilidad respecto de los segundos. La dimensión de gestión educativa se interpreta, en el sentido de que los educadores planifican, monitorean y evalúan su trabajo, labor que debe realizarse en equipo para lograr un adecuado desarrollo en sus actividades.

La tercera dimensión hace referencia a cómo se mide el aprendizaje, sencillamente, a través de los sistemas de evaluación, con ellos los educadores comprueban el nivel alcanzado por el educando y si la labor del docente es eficiente, es por ello por lo que las

⁵ Romera Fernando y Brunner. **Protagonismo docente en el cambio educativo**. Pág. 12.

tres dimensiones deben estar íntimamente relacionadas para asegurar el rendimiento académico de los estudiantes, esto genera un nivel competitivo, al ser la educación el pilar fundamental en una sociedad a la cual todos los ciudadanos tienen derecho.

1.5 Currículo educacional

A continuación, se analiza el currículo educacional, para establecer las materias que deben impartirse dentro del ciclo básico para mejorar el rendimiento del educando y para generar una cultura de respeto a los derechos humanos. La doctrina afirma que “el término currículum, significa organización racional de los estudios, en otras palabras, se refiere al plan de estudios y programas guías que describen las finalidades, contenidos y acciones necesarios para llevar a cabo el objeto por parte del maestro y sus alumnos”⁶.

De la afirmación del referido autor, se puede decir que el currículo escolar representa un proyecto donde, de manera explícita e implícita se concretan una serie de concepciones ideológicas, sociales, pedagógicas, didácticas y psicológicas, que expresan la orientación e intencionalidad del sistema educativo. Como producto cultural que es, está en constante movimiento, pues es permanentemente rebasado por la realidad, por las exigencias de la sociedad y del mundo laboral y productivo, así como de las políticas nacionales y de organismos internacionales.

El currículo es de gran importancia porque es el que da la pauta de las materias que se imparten en los diferentes grados del ciclo básico, a menudo se debe actualizar para estar

⁶ Casarini, Miguel. **Teoría y diseño curricular**. Pág. 7.

a la vanguardia de los cambios que surgen, en él se ubican todos los elementos que intervienen en el proceso educativo, los que al tenor del Artículo 5 de la Ley de Educación Nacional son: "el Ministerio de Educación, la comunidad y los centros educativos."

El Ministerio de Educación juega un papel fundamental porque es el órgano por el cual el Estado debe cumplir con lo que establece la Constitución Política de la República de Guatemala; la comunidad educativa está comprendida por los padres de familia y las organizaciones con dichos fines.

Los centros educativos por su parte, comprenden a los maestros, estudiantes y padres de familia, cada uno de ellos tiene una labor específica para lograr la enseñanza-aprendizaje, proceso dentro del cual debe incluirse el conocimiento de la Constitución Política de la República de Guatemala y el respeto a los derechos humanos, esto implica actuar dentro de los límites de la ley.

1.6 La educación como derecho humano

La educación es un derecho humano que garantiza la ley constitucional, se inicia este apartado haciendo alusión a la doctrina, ya que esta proporciona las bases para la implementación de leyes en la materia; se afirma que la educación inicial se recibe en el hogar, donde los padres de familia o quienes estén a cargo de los menores de edad (los tutores) juegan un papel preponderante en la formación de sus hijos o pupilos; ellos imponen las reglas que deben respetarse a lo cual se le puede denominar las primeras leyes de la educación.

Algunos autores se pronuncian en cuanto a las leyes de la educación: “Son las que prepara a la ciudadanía, cada familia en particular debe ser gobernada con el mismo plan de gran familia que las comprenda a todas. Si el pueblo en general tiene un principio, las partes que lo componen, esto es, las familias, lo tendrán también”⁷.

La afirmación anterior se considera acertada, porque es congruente con los antecedentes que hacía referencia Luis Antonio Méndez; en efecto, en el seno familiar es donde se inicia la primera educación, la cual abarca diferentes ámbitos desde normas sociales, convencionales, religiosas, inclusive jurídicas, en enseñanzas tan simples como enseñarles a los menores a no robar, respetar las normas ajenas y las que impone la autoridad. El citado autor dice que “es donde se prepara a la ciudadanía porque dependiendo el tipo de educación que se reciba en el hogar, así será el reflejo de esta persona dentro de la sociedad, es por esta razón que el Estado de Guatemala pone a la familia como génesis primario de la sociedad, por lo tanto, las leyes de la educación las impone la familia”⁸.

Todas las leyes de la educación tienen su asidero en el Artículo 71 de la Constitución Política de la República de Guatemala, el cual preceptúa: “...Se garantiza la libertad de enseñanza y de criterio docente. Es obligación del Estado proporcionar y facilitar educación a sus habitantes sin discriminación alguna. Se declara de utilidad y necesidad pública la fundación y mantenimiento de centros educativos culturales y museos.”

⁷ Montesquieu, Charles. **Del espíritu de las leyes**. Pág. 25.

⁸ Méndez, **Op. Cit.** 26



En cierta forma, el citado Artículo es de cumplimiento parcial en la práctica, ya que el Estado no proporciona medios para cumplir con dicha obligación, si bien es cierto se menciona la gratuidad de la educación, existen escuelas públicas a nivel nacional, sin embargo, los libros y todo el material didáctico corre por cuenta de los padres, entonces ¿dónde queda la obligación del Estado? Aunado a ello, no existen suficientes escuelas en la provincia, algunas están en mal estado y el Estado, a través del Ministerio de Educación, no se preocupa por solucionar esta problemática, se puede afirmar entonces con toda certeza, que el citado artículo es derecho vigente no positivo.

Ahora bien, la educación debe ser estudiada desde el punto de vista de los derechos humanos y estos tienen una diversidad de clasificaciones divididos en generaciones según la doctrina para su mejor comprensión, no se entra en detalle en este aspecto para no desnaturalizar la finalidad de este trabajo, es sólo como referencia. A partir de este contexto, se afirma que: “los derechos de segunda generación tienen como fin principal el desarrollo de los seres humanos dentro de una sociedad. Estos aparecen como consecuencia de los derechos establecidos en la primera generación, puesto que se hacen necesarios y se consideran indispensables para hacer efectivos los derechos civiles y políticos”⁹.

Se comparte la opinión del citado autor, se regula en la Constitución Política de la República de Guatemala como un derecho social que a su vez sirve para desarrollar otros derechos como la vida, la libertad, el desarrollo integral de la persona (estos últimos son derechos de primera generación), pero, sobre todo, velar por el valor máximo que puede aspirar una sociedad, alcanzar el bien común.

⁹ López. Rony. **Derechos Humanos**. Pág. 28.



Para concluir el capítulo, se puede afirmar que la educación es preponderante para el desarrollo de una sociedad. Guatemala no tiene una calidad educativa actualmente, ya que los funcionarios que dirigen el Ministerio de Educación sólo velan por sus intereses mas no así por el bienestar de toda la población. El currículo de estudios tampoco es del todo acertado, porque se incluyen materias que no benefician en nada, se cometió la barbaridad de suprimir la carrera de magisterio, lo que es inaudito, ya que esta carrera da las bases para una buena didáctica y pedagogía, asignaturas que fueron excluidas.

CAPÍTULO II

2. Orientación y educación vial peatonal

Se hace referencia a la orientación y educación vial peatonal, para llegar a ello, es necesario previamente establecer qué es educación vial en general, así como también las consecuencias derivadas de la falta de educación vial peatonal, para ello se inicia con sus antecedentes, características y tipos de seguridad vial.

En este orden de ideas, se puede afirmar que el tráfico es un fenómeno sociológico que impregna masivamente a todos los sectores de la sociedad actual; puesto que es difícil concebir que alguien no esté afectado por el tráfico en sus diferentes aspectos, ya sea como peatón, como conductor o como usuario de los distintos medios de transporte público, lo cual quiere decir que es un ámbito donde se desenvuelve todo el conglomerado, por eso es importante conocerlo.

2.1 Generalidades

Para que las personas aprendan a conducir en la vía pública, es importante que identifiquen a qué se le llama educación vial. Esta puede considerarse como parte de la educación social general, dado que persigue los objetivos de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, calidad de vida, respeto por el medio ambiente y seguridad vial, siendo una base eficaz de la actuación ciudadana. La falta de educación vial ocasiona accidentes de tránsito, siendo el factor humano su principal causante de los percances.



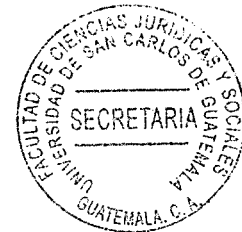
2.2 Antecedentes de la educación vial y peatonal

En los últimos años, la sociedad ha comenzado a preocuparse, reconocer e interesarse por la problemática del tránsito. A partir del alarmante número de víctimas de accidentes, el tema tuvo una creciente difusión en los medios de comunicación y se tradujo en la organización de distintos grupos de ciudadanos que transformaron su búsqueda de soluciones en demandas y propuestas hacia las autoridades.

“Se trata de una preocupación que reconoce antecedentes en el contexto internacional: la Organización Mundial de la Salud -OMS- declaró el año 2004 como el año de la seguridad vial con el propósito de generar diversas acciones que lograsen reducir, y en lo posible terminar con el fenómeno de la inseguridad vial. En ese año, la OMS había categorizado como epidemia a los accidentes de tránsito, pues constituían la décima causa de muerte en el mundo y se proyectaba que, de no tomarse medidas al respecto, se constituirá en la tercera causa de mortalidad mundial para el año 2020”¹⁰.

Los accidentes de tránsito han existido desde el surgimiento de los vehículos, lo que sucede es que desde el año 2004 se empezó a incrementar el tránsito vehicular y es donde la Organización Mundial de la Salud empezó a tomar cartas en el asunto. Veinte años después, Guatemala no ha adoptado medidas para evitar accidentes, ya que existe una Ley de Tránsito que data de 1996 y el Reglamento de Tránsito vigente desde 1998, con ciertas reformas cada cierto tiempo, siendo la última en el año 2014.

¹⁰ Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología. **Educación vial un camino hacia la vida**. Pág. 1.



2.3 Tipos de educación vial

La noción de educación vial hace referencia al comportamiento adoptado por los conductores de vehículos y peatones, de conformidad con las disposiciones de tránsito. Sin embargo, la educación vial consiste en una cultura de respeto a las personas y de los límites de velocidad que establecen las leyes. Para enfatizar en los “tipos de educación vial, es importante mencionar la doctrina que indica los siguientes:

- a) Seguridad primaria, que pretende evitar que se produzca el accidente de tránsito y lógicamente son medidas que actuarán antes que éste ocurra.
- b) Seguridad secundaria, cuando se ha logrado evitar el accidente de tránsito se trata de conseguir que no se produzcan lesiones o que sean lo más leves posibles. Estas medidas consisten fundamentalmente en evitar o proteger las partes lesivas del vehículo o de la vía; conseguir que la energía liberada en el impacto se disipe; y evitar que los ocupantes queden atrapados en los habitáculos.
- c) Seguridad terciaria, cuando el accidente de tránsito ha ocurrido y se han producido lesiones; este tipo de seguridad tiene como objetivo conseguir una atención rápida y eficaz de las mismas. Las medidas consisten fundamentalmente en la aplicación de primeros auxilios a las víctimas -aunque para ello sería necesario que las técnicas básicas fueran conocidas por la totalidad de los ciudadanos-; evacuación rápida de las víctimas a centros preparados para atender las lesiones existentes; medios de transporte suficientemente equipados y con personal capacitado; preparación de profesionales en estas materias; actualización de medios técnicos, entre otros. Estas medidas se ponen en marcha después de ocurrido el accidente.

d) Seguridad cuaternaria: En los accidentes de tránsito se puede observar, con relativa frecuencia que, pese a los esfuerzos realizados en la atención de las lesiones, no se consigue la restitución integral de las víctimas, al quedar diversas secuelas tras la curación de las lesiones y, por ello, se hace precisa la existencia de la seguridad cuaternaria, cuyo fin es la recuperación de estas secuelas y la total reinserción social de los heridos. Esta rehabilitación no debe entenderse exclusivamente desde el punto de vista físico, sino que muchas veces, dadas las características de las víctimas, -jóvenes y con un buen estado de salud previa al accidente- y lo que representa el accidente, será necesario una rehabilitación psíquica”¹¹.

Haciendo una interpretación de lo anteriormente expuesto, se puede establecer que la seguridad primaria va encaminada a acciones puramente preventivas, como, por ejemplo, revisar el agua y aceite del vehículo, los neumáticos, suficiente combustible, batería. Es decir, se debe prever la situación de peligro en que pueda encontrarse los ocupantes del vehículo. Pues si surge un accidente sería culpa por negligencia.

La secundaria, va más allá, pues el accidente ya se produjo, pero ésta pretende que sea sólo material, impersonal, para que esto no suceda es importante adoptar la prevención de la seguridad primaria, en actos tan simples como la utilización del cinturón de seguridad, tener en funcionamiento las bolsas de aire, casco en las motocicletas. La terciaria acarrea consecuencias más drásticas aún, lo que queda ahora es únicamente reparar el daño

¹¹ Paredes, Nicole. **Cuatro tipos de seguridad vial**. <http://www.cavat-nicoleparedes.org/index.php/blog/item/249-4-tipos-de-seguridad-vial> (Consultado: 25 de abril de 2017).

causado, para ello se puede colaborar llevando a los heridos a un centro asistencial o brindándoles los primeros auxilios en el lugar.

La cuaternaria, hace referencia a las lesiones graves o gravísimas, donde se corre el riesgo que la víctima tenga algún daño por toda su vida, como invalidez, pérdida de un miembro, cicatrices visibles. Por medio de esta educación, debe orientarse psicológicamente a la víctima para que pueda sobreponerse del mal causado o recibido y evitar de esta manera que sufra un mayor aislamiento de la sociedad y sus actividades cotidianas a causa de los efectos colaterales que en muchos casos son irreversibles.

2.4 Tránsito vehicular

Cuando se habla de tránsito vehicular, se piensa en congestionamiento, término comúnmente utilizado para referirse a la poca movilidad de vehículos, es una situación que manifiesta falta de capacidad de las autoridades competentes para evitar el tráfico vehicular. Sin embargo, esto sucede en la mayoría de países industrializados y en vías de desarrollo, tal es el caso particular de Guatemala; dicho fenómeno afecta tanto a automovilistas como a usuarios del transporte colectivo, genera gasto de recursos económicos y pérdida de tiempo en el tránsito, produce efectos negativos para la salud de las personas. La circulación en la vía pública implica una serie de prevenciones y responsabilidad en la conducción.

La palabra congestión es constantemente utilizada para referirse al tránsito vehicular, la doctrina la define como: "Obstruir o entorpecer el paso de los vehículos. Condición en que

existen muchos vehículos circulando y cada uno de ellos avanza lenta e irregularmente.

El tránsito de vehículos sobre la vía pública va en aumento, a pesar de ello, las autoridades no implementan políticas que disminuyan el congestionamiento, las calles y avenidas de acuerdo a su estructura afectan la circulación.

Haciendo una interpretación de lo anteriormente expuesto, se puede deducir que la causa fundamental de la congestión es la fricción o interferencia entre los vehículos en el flujo de tránsito.

Hasta un cierto nivel de tránsito, los vehículos pueden circular a una velocidad relativamente libre, determinada por los límites de velocidad, la frecuencia de las intersecciones, y otras condicionantes. Sin embargo, a volúmenes mayores, cada vehículo adicional estorba el desplazamiento de los demás, es decir, comienza el fenómeno de la congestión.

Una característica es lo que diferencia a una institución de otras, en este sentido, el sistema de transporte posee algunas características muy particulares, por tal motivo, la doctrina ha uniformado criterios en relación con las mismas, siendo las más importantes las que se muestran a continuación:

- a) "La demanda de transporte es derivada, es decir, pocas veces los viajes se producen por un deseo intrínseco de desplazarse; generalmente, obedecen a la necesidad de acceder a los sitios en que se llevan a cabo las distintas actividades: trabajo, compras, estudio, recreación, descanso, y otros, todas las cuales se realizan en lugares diferentes.

¹² Bull, Alberto. **Congestión de tránsito, el problema y cómo enfrentarlo**. Pág. 23.

- b) La demanda de transporte es eminentemente variable y tiene puntas muy marcadas en las que se concentran muchos viajes, a causa del deseo de aprovechar en buena forma las horas del día para realizar las distintas actividades y tener oportunidad de contacto con otras personas.
- c) El transporte se efectúa en limitados espacios viales, los que son fijos en el corto plazo; como es fácil de comprender, no se puede acumular la capacidad vial no utilizada para ser usada posteriormente en períodos de mayor demanda.
- d) Las opciones de transporte que presentan las características más apetecidas, es decir, seguridad, comodidad, confiabilidad, autonomía, como es el caso del automóvil son las que hacen un mayor uso del espacio vial por pasajero.
- e) Especialmente en zonas urbanas, la provisión de infraestructura vial para satisfacer la demanda de los períodos de punta tiene un costo muy elevado.
- f) A raíz de todo lo anterior, se produce congestión en diversos lugares, con sus negativas secuelas de contaminación, importante gasto de los recursos privados y sociales, y pérdida de calidad de vida”¹³.

Son interesantes las características y los fenómenos que se presentan en el tránsito vehicular, pues en efecto, las personas no utilizan el transporte público por el deseo o gusto de utilizar el transporte con la finalidad de exponerse al peligro, sino por necesidad de trasladarse a sus lugares de trabajo, por actividades comerciales, estudio o de otra índole; ante tal situación, la mala infraestructura, la deficiente señalización, el clima y accidentes en las vías, son algunos factores que ocasionan congestionamiento vehicular y a la vez accidentes de tránsito.

¹³ **Ibíd.** Pág. 26.

2.5 Tránsito peatonal

Este apartado no puede dejarse de lado, porque en principio, cualquiera es peatón, aunque lleve vehículo o se movilice en transporte público, con el simple hecho de estacionar el vehículo o bajarse del autobús, necesariamente debe desplazarse a pie hacia su destino, ya adquiere la calidad de peatón y a esta persona le interesa que los conductores respeten sus derechos.

Pero cuando están al volante, algunas personas cambian drásticamente y hacen lo que ellos no quieren, esto es porque no han entendido que el vehículo es un medio de transporte para facilitar de realizar actividades, pero que puede convertirse en un arma letal si no se utiliza adecuadamente. Caminar es un modo de transporte básico y habitual en todas las sociedades del mundo, de hecho, así se inician y terminan todos los desplazamientos.

2.6 Principios rectores del tránsito peatonal

Un principio es un lineamiento doctrinario que sirve de guía para la creación, aplicación e interpretación de normas jurídicas, pues los principios acá ayudan a entender cómo funciona el tránsito peatonal, las restricciones y derechos que tienen, los cuales se encuentran regulados en normas jurídicas que todo peatón debe respetar, algo tan simple como las señales de tránsito, por ejemplo.

El tránsito peatonal debe regirse bajo estos parámetros también, ya que los peatones pueden ocasionar daños. La doctrina hace alusión a dos principios fundamentales que se

deben observar y son: a) caminar en condiciones seguras; y b) seguridad peatonal. **Quiénes** sostienen estos principios afirman que: "El número de vehículos motorizados y la frecuencia de uso de estos han aumentado en todo el mundo de forma espectacular y a que, por regla general, se descuidan las necesidades de los peatones al diseñar las vías públicas y planificar la ordenación territorial, las personas que se desplazan a pie corren cada vez más riesgos de sufrir percances a causa del tránsito.

Estas personas son aún más vulnerables en los lugares donde no se impone adecuadamente el respeto a la legislación en la materia"¹⁴. Se comparte la afirmación anterior, porque, en efecto, las necesidades de los peatones son constantemente descuidadas porque se le da prioridad al tránsito vehicular, sin importar los riesgos en que se encuentren aquellos.

En Guatemala este fenómeno se ve a diario, porque no hay respeto al peatón por parte de los conductores, quienes no respetan los pasos de cebra ni las señales de tránsito. Es importante mencionar también, la poca instrucción peatonal que los agentes de la policía de tránsito inculcan en los peatones en el diario desarrollo de su transitar.

Los análisis convencionales de los riesgos de lesiones a causa de accidentes de tránsito suelen tratar por separado las cuestiones relacionadas con usuarios de la vía pública, vehículos y entorno vial. Asimismo, investigadores y profesionales tienden a centrarse en un único factor o en unos pocos factores cuando, en realidad, lo habitual es que varios factores interactúan para determinar unas condiciones específicas de circulación. Puede

¹⁴ Organización Mundial de la Salud. **Seguridad peatonal**. Pág. 4.

que este planteamiento parcial socave los esfuerzos en materia de prevención de los traumatismos causados por accidentes de tránsito y promueva intervenciones que dejen desamparados a los peatones”¹⁵.

Guatemala cuenta únicamente con el Reglamento de Tránsito, el cual es casi nulo en su cumplimiento, pero lo fundamental es ver el por qué esa cultura de irrespeto a los peatones, cuál es la razón por la que los conductores de vehículos hacen caso omiso al reglamento, poniendo en riesgo su vida y la de terceras personas, fenómeno que no parece tener fin en las ciudades.

2.7 Consecuencias jurídicas de la falta de educación vial

Cuando se habla de daños, generalmente se piensa en la responsabilidad civil; este concepto se aplica para cualquier rama del derecho, pues en todas va inmersa la responsabilidad por acción y omisión de la persona obligada. Actualmente, los daños se estudian dentro del derecho civil, lo cual parece congruente, aunque de ahí se extienda a otras ramas del derecho.

Para adentrarse más en el tema es necesario establecer que toda acción produce una consecuencia y cuando tiene repercusiones dentro del mundo de lo jurídico es consecuencia jurídica, la que define la doctrina como: “aquellas situaciones jurídicas concretas que

¹⁵ **Ibíd.** Pág. 5.

sobrevienen por virtud de la realización de los distintos supuestos previstos en las normas jurídicas.”¹⁶

Para entender a cabalidad la consecuencia jurídica es necesario establecer qué es el supuesto jurídico, que la doctrina define como: “La hipótesis de cuya realización dependen las consecuencias establecidas en la norma”¹⁷.

Después de la transcripción de las definiciones anteriores cabe la pregunta ¿qué relación tiene todo esto con la seguridad vial? sencillo, si cada persona actuara con la debida diligencia observando las leyes y reglamentos respectivos, evitarían ser acreedores de sanciones de toda índole. El Reglamento de Tránsito es uno de los que menos se cumplen por parte de los conductores, por ejemplo, el Artículo 181 del Reglamento de Tránsito que preceptúa: “...Se aplicará multa de doscientos quetzales, en los casos que siguen: 1) Por circular sin portar la tarjeta de circulación o fotocopia autenticada de la misma...”

En la norma transcrita se muestra claramente el supuesto y la consecuencia jurídica. El primero hace alusión a que toda persona debe circular con su respectiva tarjeta de circulación o en su defecto, copia autenticada de la misma. Si la Policía Municipal de Tránsito le solicita a un conductor dicho documento y éste lo porta, la norma se cumple; si, por el contrario, no porta dicha tarjeta, se le impone la sanción que es la multa de 200 quetzales. Este es un claro ejemplo de cómo funcionan los supuestos y las consecuencias jurídicas.

¹⁶ Pereira Orozco, Alberto. **Introducción al estudio del derecho II**. Pág. 29.

¹⁷ Villegas Lara, René Arturo. **Temas de introducción al estudio del derecho y de la teoría general del derecho**. Pág. 154.

La importancia de cumplir las normas jurídicas no es únicamente para evitar la sanción, sino que, además, para no causar ningún daño, pues la norma antes citada perjudica únicamente al conductor del vehículo, pero hay otras en que si se pone en riesgo a terceras personas.

Con respecto a lo anterior, el Artículo 130 del Reglamento de Tránsito cita: "...En vías dotadas de carriles de aceleración para incorporarse al tránsito de una calzada, el conductor de un vehículo que pretenda utilizarlo, deberá cerciorarse al principio de dicho carril de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios que transiten por la calzada, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, e incluso deteniéndose en caso necesario. A continuación, acelerará hasta alcanzar la velocidad promedio de los vehículos en el carril de la calzada más próxima, para incorporarse a ésta, una vez haya alcanzado la velocidad adecuada."

Como se puede observar, la norma citada contiene un supuesto jurídico que es incorporarse al tránsito cerciorándose de que no colisionará con otro vehículo. Pero si se realiza lo contrario, lógicamente estará causando daño a un tercero, lo cual ya da lugar a sanción y la misma deviene en un daño. Después de haber analizado lo anterior, es procedente analizar qué se entiende por daño, al respecto la doctrina lo define como:

"El producido por la acción u omisión de una persona en los bienes de otra, el causante del daño incurre en responsabilidad, que puede ser civil, si se ha ocasionado por mero accidente, sin culpa punible ni dolo o penal, si ha mediado imprudencia o negligencia o si ha estado en la intención del agente producirlo"¹⁸.

¹⁸ Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 253.

El autor citado hace alusión al término riesgo, lo cual parece congruente con el concepto daño, pues ya sea por dolo o culpa, se pone en peligro un bien o a la persona, por esta razón es que siempre habrá algún tipo de responsabilidad, porque el derecho busca resguardar la convivencia en sociedad, al regular las conductas de los seres humanos, evitando así, consecuencias que afectan la integridad de la persona.

Por su parte, el Artículo 1434 del Código Civil preceptúa: “Los daños que consisten en las pérdidas que el acreedor sufre en su patrimonio, y los perjuicios, que son las ganancias lícitas que deja de percibir, deben ser consecuencia inmediata y directa de la contravención, ya sea que se hayan causado o que necesariamente deban causarse.”

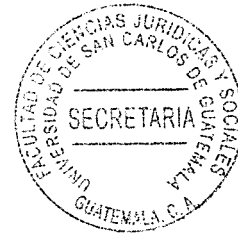
El citado Artículo hace referencia también a los perjuicios, lo cual es congruente, porque cada vez que se habla de daños, siempre va inmerso el perjuicio porque si una persona sufre deterioro en su patrimonio, como consecuencia va dejar de percibir ganancias; es decir, que los términos daños y perjuicios van de la mano, uno es la causa y el otro es el efecto. Como el supuesto de colisionar un vehículo por cambiar de carril repentinamente, existe la posibilidad de causar perjuicio para quien transita en su carril cumpliendo con el reglamento.

2.8 Presupuestos de la responsabilidad en los daños

Para deducir responsabilidades a una persona, es necesario que concurren algunos presupuestos que son: a) incumplimiento objetivo o material; b) atribución de responsabilidad; y c) un daño y una relación de causalidad, a continuación, se analizan cada



uno de ellos: El incumplimiento objetivo o material, consiste en la infracción al deber, por ejemplo, guardar la distancia establecida entre un vehículo y otro, de lo contrario, hay violación al deber general de no dañar. El factor de atribución de responsabilidad hace referencia a una razón suficiente para asignar el deber de reparar al sujeto obligado; y respecto a la relación de causalidad, debe existir entre el hecho y el daño, este aspecto ya se explicó en el tema del supuesto y la consecuencia jurídica.



CAPÍTULO III

3. Legislación y la competencia en materia de tránsito

En el capítulo se hace un breve análisis de la legislación que regula lo concerniente a la seguridad vial, el tránsito vehicular y peatonal, así como también derechos y obligaciones que tienen los conductores como peatones. Previo a ello, es necesario entender en qué consiste la competencia administrativa, ya que se necesita saber quién es el órgano encargado de regular el tránsito y hacer cumplir la normativa vigente, razón por la cual se hace alusión a las clases de competencia, sus características y la delegación de la misma y finalmente, lo relacionado a la cultura vial.

La seguridad vial es un tema de interés tanto para la sociedad en general como para el gobierno y la autoridad encargada del tránsito. En ese sentido, la Constitución Política de la República de Guatemala establece que, se debe proteger a la persona, esta protección incluye la seguridad vial y la obligatoriedad en el cumplimiento de las normas.

La educación vial implica adquirir conocimientos como ciudadano sobre lo que es una vía pública como tipos, características y partes; normas de circulación y señales de tránsito, los accidentes de tráfico, que son factores de riesgo, sus causas y consecuencias; los primeros auxilios y la movilidad sostenible; así como destreza en el comportamiento como peatón o como conductor. La falta de cumplimiento de la legislación vigente conlleva al incremento de las muertes y los traumatismos generados por colisiones o accidentes con altos costos personales, familiares y sociales.

3.1 Definición de competencia

La doctrina la define como: “La cantidad de poderes, potestades, facultades y funciones que el ordenamiento jurídico administrativo le otorga a los órganos administrativos para que puedan legítimamente actuar, quedando sometidos a la aplicación de los principios de legalidad y de juridicidad en la función administrativa”¹⁹.

Otros autores la definen como: “El conjunto de funciones que un agente puede legítimamente ejercer; el concepto de competencia da así la medida de las actividades que de acuerdo con el ordenamiento jurídico corresponden a cada órgano administrativo. Es su aptitud legal de obrar y por ello se ha podido decir que incluso formaría parte esencial e integrante del propio concepto de órgano”²⁰.

Los referidos autores, son congruentes con sus afirmaciones, aunque parece más acertada la segunda, ya que contiene los elementos principales de la definición. En primer lugar, debe haber un órgano administrativo, como, por ejemplo, el departamento de tránsito de la dirección general de la Policía Nacional Civil; lo fundamental es que el órgano no sobrepase las funciones que le fueron encomendadas porque incurriría en abuso de poder, es decir, que la competencia es únicamente para el asunto determinado. En segundo lugar, debe observarse estrictamente el principio de legalidad de que es partidario el derecho en general, porque hay que recordar que es la fuente del derecho por excelencia.

¹⁹ Calderón Morales, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo parte general**. Pág. 177.

²⁰ Gordillo, Agustín. **Teoría general del derecho administrativo**. Pág. 167.

3.2 Características

La competencia administrativa posee algunas características que la doctrina ha uniformado en criterios, siendo las más importantes las siguientes: "a) se basa en la ley; b) determina la validez o la invalidez de los actos ejecutados por los órganos; c) es asignada por la ley al órgano y no al funcionario que lo dirige; d) tiene naturaleza de orden público; e) es improrrogable, salvo disposición o autorización legal en contrario"²¹.

Definitivamente, la competencia debe estar determinada por la ley, ya que cualquier acto que se haga en contra de la misma deviene su nulidad, recordando que la ley es fuente primordial del ordenamiento jurídico, en este caso la Ley de Tránsito. La segunda característica es la piedra angular en que se basa todo órgano administrativo para actuar legítimamente, es decir, sin contravenir la ley, ya que, si un órgano ejerce funciones fuera de la ley, no sólo deviene nulidad, sino que se convierte en abuso de poder.

La tercera, no puede dejarse de lado, ya que el funcionario que integra el órgano a quien se le otorga la competencia, no puede ejercerla a título personal, sino institucional, como el caso de la Municipalidad de Guatemala, un policía municipal de tránsito no puede arrogarse esta atribución que se le confirió al órgano.

La última, es la que determina los límites hasta dónde puede llegar la actuación del órgano, claro, hay casos donde sí puede prorrogarse, pero generalmente es por criterio territorial,

²¹ Godínez Bolaños, Rafael. **Jerarquía y competencia**. Pág. 33.



mas no material, porque sería incongruente con los principios de legalidad y juridicidad en otras palabras, no hay posibilidad de modificar la competencia.

3.3 Clase de competencia

Habiendo establecido qué es la competencia, es momento ahora de identificar las clases de competencia, en este sentido, la doctrina ha unificado algunos criterios relacionados con el tema; aunque se tomarán los que se consideran más adecuados y son los siguientes: "Competencia territorial u horizontal que se basa en la división administrativa del territorio...; la competencia jerárquica, vertical, funcional o por grados, se basa en la jerarquía de las leyes y en la jerarquía interna de cada organización política; esta competencia funciona combinando las normas integradas por la Constitución Política de la República de Guatemala, decretos, acuerdos gubernativos, acuerdos ministeriales. Competencia activa, que se basa en la actividad general y especial que desarrolla cada organización política"²².

Haciendo una interpretación de lo anteriormente expuesto, se reitera que la competencia se impone como un supuesto necesario de los principios de legalidad y juridicidad, no puede hacerse caso omiso a esta última, pues desde todo punto de vista, la misma solo puede ejercerse dentro del territorio para el cual ha sido establecida y a quien legalmente le corresponde el acto, siempre respetando la jerarquía de las normas jurídicas.

²² Castillo González, Jorge Mario. **Derecho administrativo**. Pág. 205.

3.4 La delegación de la competencia

Es importante diferenciar adecuadamente la delegación de la descentralización y la desconcentración: “En estas últimas hay una decisión legislativa por la cual, total o parcialmente, se quita la competencia al órgano superior y se la atribuye a un órgano inferior. La primera diferencia entre la delegación por un lado y la desconcentración y descentralización por el otro está así dada por el órgano que decide la atribución de facultades al funcionario inferior; en la delegación un órgano administrativo superior que ha sido autorizado al efecto por la ley, pero que retiene el poder de decisión de delegar o no.

Una segunda diferencia la constituye el que, en el caso de la desconcentración y descentralización, una vez que ellas han sido dispuestas, la competencia de que se trata pertenece exclusivamente al inferior y el superior sólo tiene facultades de supervisión propias del poder jerárquico o del control administrativo.

En el caso de la delegación el órgano que recibe la competencia delegada es el que va a ejercerla, pero no le pertenece a él sino al superior y éste puede supervisar periódicamente, que es el responsable de cómo se habrá de ejercer; de allí también que se halle unido por más fuertes lazos al superior. En la desconcentración, la responsabilidad del superior por el modo en que se ejerce la competencia que le ha sido quitada, es reducida porque se ha reducido también su poder de control...”²³

²³ *Ibíd.* Pág. 174.



La afirmación del referido autor se comparte, porque a menudo se confunden los conceptos desconcentración y delegación, pero este último tiene íntima relación con la jerarquía de las normas, pues un órgano superior puede atraer para sí un asunto pendiente de resolver (esto es avocación); pero la delegación es todo lo contrario, ya que el principal protagonista es el órgano superior pero cuando traslada el asunto a un órgano inferior.

Para entender mejor el tema, cuando la competencia se delega, el órgano que la recibe por decirlo así, es quien se debe encargar de cumplir con su función; pero con la desconcentración no sucede así, ya que el órgano que traslada todavía ejerce pleno control; en la delegación, este control es exclusivo de quien recibe. Como ejemplo de lo anterior, se puede mencionar el Artículo 5 del Reglamento Tránsito, el cual preceptúa: "...El Ministerio de Gobernación podrá trasladar la administración de la competencia de tránsito a las municipalidades que así lo soliciten observando los requisitos..."

Quiere decir entonces, que un asunto es el que se traslada, como el caso de lo que concierne al tránsito, donde en principio el órgano encargado es el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, que a su vez tiene un superior jerárquico que es el Ministerio de Gobernación. Pero la doctrina afirma que puede haber control sobre el órgano a quien se le delega la competencia.

Como, por ejemplo, lo establecido en el Artículo 5 bis del Reglamento de Tránsito: "...El Ministerio de Gobernación por conducto del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, controlará periódicamente el funcionamiento de la

delegación del tránsito otorgada a las Municipalidades; con el fin de corroborar ~~que las~~ mismas ejercen de manera eficiente la función...”

El Artículo en mención, fue adicionado en el año 2013 por medio del Acuerdo Gubernativo 289-2013, que contiene reformas al Reglamento de Tránsito. La inclusión del mismo se considera acertado, lo cual es congruente con lo que establece la doctrina, pues en este caso la Municipalidad de Guatemala debe cumplir con eficiencia la delegación, bajo pena que la misma sea retirada por el órgano que se la otorgó, que en este caso es el departamento de tránsito de la dirección general de la Policía Nacional Civil. La delegación de la competencia se considera buena medida porque descongestiona las atribuciones del órgano.

3.5 La competencia de la Policía Municipal de Tránsito

Policía Municipal de Tránsito inició sus funciones el 27 de febrero de 1998 cuando Oscar Berger Perdomo era alcalde de la ciudad de Guatemala; dicha institución surgió como una atribución que concede el Artículo 8 de la Ley de Tránsito, el cual faculta al organismo ejecutivo para trasladar la competencia de tránsito a las municipalidades, esto se dio mediante Acuerdo Gubernativo número 67-98.

La Policía Municipal de Tránsito –PMT-: “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 todo lo que respecta a: supervisar y regular el tránsito en la ciudad..."²⁴

Como se puede apreciar, en sus inicios, se pretendía lograr que, en el municipio de Guatemala, se tuviera un tránsito vehicular y peatonal ordenado, mediante la comprensión y educación vial de cada uno de los habitantes, para cumplir adecuadamente con la Ley de Tránsito y el Reglamento de Tránsito.

La Policía de tránsito se responsabiliza por el ejercicio y buen funcionamiento del tránsito en las carreteras nacionales y departamentales, carreteras municipales y caminos vecinales y es el ente encargado del ejercicio y mantenimiento de la Ley de Tránsito, así como del cumplimiento de sus reglamentos y ordenanzas, de acuerdo a lo indicado en el Artículo 11 de la referida Ley. Lo anterior representa una ventaja, si la policía de tránsito ejerce sus funciones eficientemente dentro de su jurisdicción y acreditada conforme lo señalado en la Ley de Tránsito.

Es importante destacar, que no siempre hay efectividad por parte de esta institución, pues representa una desventaja cuando los agentes encargados del control adecuado del tránsito vehicular, asumen su cargo demostrando exceso de autoridad, prepotencia y favoreciendo a sus intereses personales, lo cual representa un abuso al ciudadano, ya que dicho proceder por parte del ente reflejaba abuso de poder.

²⁴ <http://mu.muniguate.com/index.php/component/content/article/1-emetra/15-pmt> (Consultado: 5 de abril de 2017).

3.6 Legislación aplicable a la seguridad y educación vial

En este apartado se analiza la normativa aplicable a la seguridad y educación vial, que en Guatemala únicamente son dos: la Ley de Tránsito, que data de 1996 y el Reglamento de Tránsito, que data de 1998. Para una mejor comprensión, se analizan los aspectos más importantes como el espíritu de la ley, el objeto de la ley, el órgano administrativo (es decir quién se encarga de aplicar la normativa) y la estructura de esta.

- **Ley de Tránsito**

La Ley de Tránsito como principal instrumento jurídico que regula lo referente al tránsito de vehículos, emitida con fecha 27 de noviembre de 1996, mediante el Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala; promulgada el 18 de diciembre de 1996 durante el gobierno de Álvaro Arzú; publicada en el diario oficial el 23 de diciembre de 1996 en el tomo CCLV-51-1472, página 1472 al 1475; y entró en vigor el 23 de diciembre de 1996. Contiene un total de 50 Artículos nominales.

La estructura de la ley es la siguiente: contiene tres considerandos; 11 títulos distribuidos de la siguiente manera: título I, disposiciones generales; título II, de la autoridad de tránsito; título III, del tránsito de personas; título IV, de los conductores y de las licencias de conducir; título V, de los vehículos; título VI, vía pública; título VII, del seguro; título VIII, infracciones y sanciones; título IX, régimen financiero; título XI, disposiciones finales.



Dentro de la descripción: “Comprende todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros; regula lo concerniente a la Autoridad de Tránsito, tránsito de las personas, de los conductores y de la licencia de conducir, de los vehículos, vía pública, del seguro, infracciones y sanciones, régimen financiero, educación vial.” Este decreto comprende todos aquellos aspectos que son necesariamente regulables a fin de tener cobertura y no dejar lagunas o vacíos legales.

Es importante comprender el espíritu de la Ley, al tenor del considerando tercero es por: “el crecimiento de la población y el número de vehículos, su concentración en áreas urbanas, el uso excesivo y descontrolado de la vía pública tanto por personas y vehículos como por otras personas y actividades que dándoles un destino diferente, contrario al uso común definido por la legislación ordinaria, atenta contra el interés social y el bien común; por lo que se hace necesario modernizar la legislación de tránsito tanto para hacer frente a las necesidades actuales como para prever y proyectar un tránsito seguro y ordenado para el futuro.”

Como se puede apreciar, una de las razones que tuvo el legislador para emitir la Ley de Tránsito fue para controlar la carga vehicular, cumpliendo con el mandato constitucional de velar por el bien común y proteger a la persona, evitar el abuso de derecho por parte de los particulares y crear una cultura de respeto entre los ciudadanos y entre estos con los conductores.



Por otra parte, la ley no establece taxativamente el objeto, pero de la lectura de la misma se puede deducir que es la regulación del tránsito en todas sus modalidades, entendiéndose por tránsito, al tenor del Artículo uno: "...Para efectos de lo dispuesto por la presente Ley por Tránsito deben entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas..."

El objeto de la Ley de Tránsito hace referencia en el Artículo 1 de la mencionada ley, cómo lo es la educación vial, que no es más que la manera de conducirse de la población por el espacio público, con la clase de sociedad y su construcción cultural. El hacer caso omiso de las normas ciudadanas despoja de sentido el derecho de todo ciudadano de ser libre e independiente.

Respecto al órgano administrativo encargado de la aplicación de la ley, debe analizarse el Artículo 4, el cual preceptúa: "Compete al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, de conformidad con esta ley, salvo lo dispuesto en los Artículos 8 y 9." Ya se explicaron las jerarquías anteriormente, pero no está de más recordar que debe haber un ente que vele por el cumplimiento de la ley, para que los particulares se comporten a cabalidad y con el debido respeto; al menos este es el deber ser, porque la realidad es diferente.

Para finalizar este análisis, es oportuno hacer referencia al derecho de defensa, pues al tenor del Artículo 47 de la Ley de Tránsito: "...En materia de tránsito toda persona que se considere afectada por una disposición administrativa podrá interponer recurso de revocatoria ante el Jefe del Departamento de Tránsito o ante el Juez de Asuntos Municipales, según el caso, el que será resuelto en el término de treinta días. En caso de silencio administrativo, se tendrá por resuelto desfavorablemente. En contra de la resolución que emitan estas autoridades, cabrán los recursos que establece la ley de lo Contencioso Administrativo..."

La norma citada es congruente con el Artículo 12 de la Constitución Política de la República de Guatemala, pues, si no está de acuerdo con alguna resolución de la autoridad de tránsito, puede interponer los recursos de revocatoria y reposición para hacer valer sus derechos y dejar sin efecto la resolución respectiva, los medios de impugnación son los recursos que le otorga la ley a las personas para requerir de la autoridad impugnada una nueva resolución.

- **Reglamento de Tránsito**

Fue emitido mediante Acuerdo Gubernativo 273-98; fue promulgado el 22 de mayo de 1998 durante el gobierno de Álvaro Arzú; fue publicado en las páginas 3 a la 15 del número 11, tomo 259, de fecha 29 de mayo de 1998 en el diario oficial; y entró en vigor el 30 de mayo de 1998. Contiene 197 Artículos nominales.



La estructura del Reglamento es la siguiente: dos considerandos; seis títulos distribuidos de la siguiente manera: título I, disposiciones generales; título II, vehículos; título III, licencias, título IV, normas de comportamiento en la circulación; título V, circulación de vehículos; título VI, infracciones y sanciones.

El espíritu de dicha norma reglamentaria es, al tenor del considerando primero: “Que el Acuerdo Gubernativo Número 499-97 que contiene el Reglamento de Tránsito emitido el 2 de julio de 1997 ha cumplido una etapa divulgativa haciendo conciencia sobre la necesidad de ordenar y regular el tránsito.” Se puede apreciar, que las normas deben estar en constante cambio para ir a la vanguardia de las necesidades de la población, pues el organismo ejecutivo emitió este reglamento para llevar a cabo el mandato constitucional de velar por el bien común.

El objeto del reglamento es, al tenor del Artículo 6: “...normar lo relativo al tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional.” La Ley de Tránsito contiene una disposición similar; sin embargo, el reglamento desarrolla ampliamente lo relacionado con la circulación, pues detalla a profundidad los derechos, obligaciones, responsabilidades y sanciones a los conductores de vehículos que infringen el reglamento.

El órgano encargado de la aplicación de la ley es, al tenor del Artículo 1 del Acuerdo Gubernativo número 273-98, el Departamento de Tránsito, dicho Artículo preceptúa: “...Para la realización de sus funciones y atribuciones, el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, se integrará con las dependencias administrativas



siguientes: Jefatura, Subjefatura, Secretaría General, Secciones, Divisiones, Unidades Ejecutivas y Delegaciones Departamentales de Tránsito.” Al regular las funciones de cada dependencia de tránsito tiene la finalidad de prestar un servicio público con garantías y que promuevan la educación vial.

Toda normativa debe tener una autoridad o un órgano que se encargue de su eficaz cumplimiento, ya sea por sí o mediante otra persona (como el caso de la delegación de la competencia). Es importante destacar que la competencia del órgano debe estar claramente identificada, la misma no se presume, este órgano es de suma importancia también, para que los que se consideren afectados por las resoluciones, puedan ejercer su derecho de defensa interponiendo los medios de impugnación que se establecen para el efecto.

3.7 Cultura ciudadana

Se inicia este apartado con la pregunta ¿qué relación tiene la cultura ciudadana con la educación vial y la normativa aplicable a la misma?, sencillamente, las normas jurídicas se implementan en una sociedad para cumplirse, para regular la convivencia de los seres humanos y por medio de las sanciones, se mantiene el orden de la ciudadanía. Pero, a criterio personal, el eficaz cumplimiento de las normas va desde inclusive desde antes de su emisión, es decir, debe haber una educación previa que es denominada cultura ciudadana.

La cultura ciudadana la define la doctrina como: “El conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia

urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos”²⁵. Como se puede apreciar, el concepto cultura ciudadana es amplio, porque abarca cualquier tipo de regla de convivencia, desde las normas religiosas, convencionales, morales y por supuesto jurídicas; se trata pues, de respeto mutuo y respeto a la autoridad.

A continuación, se hace referencia a algunos artículos del Reglamento de Tránsito, Decreto 132-96, que regula, en el Artículo 57 del Reglamento de Tránsito preceptúa: “...El peatón tiene derecho de vía ante cualquier medio de transporte. Todo conductor de un vehículo deberá respetar este derecho, cediendo el paso al peatón; especialmente, a niños, ancianos, discapacitados, invidentes, mujeres embarazadas y cualquier persona que conduzca un niño; ante los cuales el conductor extremar sus precauciones.”

Se puede apreciar que la norma citada contiene un mandato para todos los conductores de vehículos, el hecho de respetar el paso peatonal, lo que lamentablemente no ocurre, pues muchos automovilistas conducen de manera imprudente sobre pasos peatonales y creen tener el derecho de vía o sabiendo que no lo tienen, hacen caso omiso a las señales de tránsito.

Claro está, los peatones también deben cumplir con los requerimientos, un ejemplo es el Artículo 64 del Reglamento de Tránsito, el cual preceptúa: “...Queda prohibida la circulación de peatones sobre la calzada o los arcenes de autopistas y vías rápidas, tanto en el ámbito

²⁵ Pico, María y González Pérez, Rosa Elena. **Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública.** Pág. 199.



urbano como extraurbano, debiendo utilizar espacios previstos o franjas vegetales en defecto de éstos. Se excluyen de esta prohibición la autoridad de tránsito, bomberos, socorristas en general, siempre que sea estrictamente indispensable para la ejecución de su labor.”

La norma citada es importante tomarla en cuenta, ya que muchos accidentes de tránsito ocurren por culpa de los peatones, es el caso contrario al anterior, que de manera imprudente un peatón se atravesase una calle y no se percate del vehículo o, aun así, se arriesga a atravesarse, causándole perjuicio al conductor, así como a la propia integridad de aquel.

CAPÍTULO IV

4. Métodos efectivos de orientación vial peatonal aplicables a través del Ministerio de Educación y la Municipalidad de Guatemala

Se analizan los métodos que deben implementarse para lograr una adecuada cultura ciudadana, educación vial y peatonal; para ello es importante establecer la coordinación entre instituciones como el Ministerio de Educación, el Ministerio de Gobernación y la Municipalidad de Guatemala; las dos últimas, como principales autoridades encargadas del tránsito en la vía pública. Por otra parte, las responsabilidades en que pueden incurrir tanto peatones como conductores, recomendaciones para evitar accidentes de tránsito; y finalmente, se presenta el diagnóstico de hechos ocurridos durante los años 2014 y 2015.

4.1 Coordinación interinstitucional

Existen mecanismos que pueden solucionar los traumatismos causados por el tránsito, al respecto la doctrina establece que: "...Entre las intervenciones eficaces figuran la planificación urbana y la planificación del transporte; el diseño de carreteras más seguras y la exigencia de auditorías independientes en materia de seguridad vial para los nuevos proyectos de construcción; el mejoramiento de las características de seguridad de los vehículos; el fomento del transporte público; el control eficaz de la velocidad a cargo de la policía y mediante el uso de medidas de descongestión del tráfico; el establecimiento y



observancia de leyes que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños...”²⁶

La propuesta anterior es de suma importancia para un adecuado tránsito vehicular y peatonal, aunque muchas de éstas están establecidas en el Reglamento de Tránsito, no se cumplen y es lo que realmente se necesita. Por esta razón, es indispensable el trabajo en conjunto de diversas entidades del Estado y así aportar esfuerzos.

Las entidades que deben involucrarse en el tema son: el Ministerio de Educación, las municipalidades y el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, quienes pueden apoyar con programas que sean efectivos para evitar alarmantes hechos de tránsito, velando por la correcta aplicación y educación en los centros educativos, comunidades, sectores vulnerables.

Es necesario enfocar esfuerzos para contrarrestar la falta de observancia de principios morales y éticos que tienen como resultado la imprudencia del peatón al circular en vías que son altamente peligrosas y que presentan poca señalización vehicular y peatonal.

Otras de las razones por las que es necesaria la coordinación interinstitucional es porque en la actualidad, existe falta de interés por parte de las autoridades, inclusive se han suscitado casos de suicidios en los que las víctimas utilizan los puentes sin la protección por medio de vallas, cercados, mallas o alambrados; las vías de alta circulación vehicular,

²⁶ Organización de las Naciones Unidas. **Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011–2020**. Pág.5.



los accidentes que sufren los peatones en las aceras que poseen alcantarillas descubiertas o sin la señalización correcta cuando se realizan trabajos y obras en ellas, el desinterés de los agentes de la Policía Municipal de Tránsito de las distintas regiones que conforman el área metropolitana, entre otros casos.

- **El rol del Ministerio de Gobernación**

El Artículo 46 de la Ley de Tránsito preceptúa: "...El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional implementará y coordinará junto con otras entidades públicas o privadas, las políticas, programas y proyectos nacionales, regionales departamentales o municipales, generales o especiales, de educación vial, cuyos elementos se incorporarán a los planes educativos formales e informales; así como a los de capacitación superior." Cabe mencionar que desde que se delegó la competencia en materia de tránsito a la Municipalidad de Guatemala, el rol del Ministerio de Gobernación se circunscribe a supervisar, como lo establece el Artículo 5 bis del Reglamento de Tránsito.

- **El rol del Ministerio de Educación**

Velar por el desarrollo integral de los habitantes, es una atribución que le corresponde al Estado a través del Ministerio de Educación, la cual se encomienda por medio de la Ley del Organismo Ejecutivo; en dicho cuerpo legal, se fijan las atribuciones que corresponden a dicho órgano administrativo. Dicha obligación se regula en el Artículo 33 de la citada ley, la cual preceptúa: "...Le corresponde al Ministerio de Educación lo relativo a la aplicación del

régimen jurídico concerniente a los servicios escolares y extraescolares para la educación de los guatemaltecos...”

El Ministerio de Educación, al tenor de lo que establece el Artículo ocho de la Ley de Educación Nacional, es: “La Institución del Estado responsable de coordinar y ejecutar las políticas educativas, determinadas por el sistema educativo del país...”

De lo anteriormente expuesto cabe la pregunta ¿qué relación tiene el Ministerio de Educación con el tránsito vehicular?, la respuesta es sencilla, mucha, porque el Ministerio de Educación es quien debe implementar las primeras políticas de educación vial, lo cual es necesario desde la escuela primaria, luego en el ciclo básico y finalmente, en diversificado, para trabajar desde temprana edad y lograr una cultura ciudadana adecuada que a la postre ayudaría a disminuir hechos de tránsito.

El Ministerio de Educación puede implementar algunas políticas, pero previo a adentrarse en el tema, es necesario entender qué debe entenderse por política educativa, la que define la doctrina de la siguiente manera: “Es un conjunto de preceptos obligatorios por medio de los cuales se establece una base jurídica de derecho, para llevar a cabo las tareas de la educación”²⁷. Interpretando la afirmación anterior, se puede establecer que las políticas educativas son bases o líneas directrices que deben desarrollarse de manera sistemática para que el Estado, a través del Ministerio de Educación. La coordinación y ejecución a que hace referencia el citado artículo se dan por medio de políticas educativas. A criterio personal, hay dos políticas que son de suma importancia para fomentar una cultura de

²⁷ Monzón García, Samuel Alfredo. **Estado y políticas educativas en Guatemala**. Pág. 5.

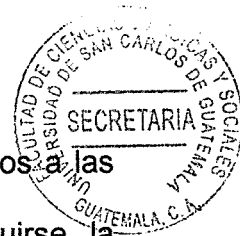


educación vial, primero deben sentarse las bases y sobre las mismas ir construyendo un mejor futuro.

La política número uno debe hacerse desde la educación primaria, pues en la misma es donde el estudiante adquiere mayores conocimientos. La misma consiste en incluir dentro del currículo de educación primaria, una materia relacionada con la educación vial y prevención de accidentes, como mínimo de cuarto a sexto primaria, en la misma se podría enseñar al estudiante conocimientos básicos sobre el Reglamento de Tránsito en lo que respecta a los derechos y obligaciones de los peatones principalmente, de manera teórica como práctica. No es conveniente enfocarse tanto en las consecuencias jurídicas, porque puede causar traumas en algunos niños con cierta sensibilidad.

El ciclo básico y diversificado no puede dejarse de lado, pues el primero es el paso de la niñez a la adolescencia y el segundo, el paso de la adolescencia a la edad adulta. Es un ciclo de cinco a seis años de formación, cuyos fines deben dirigirse a la formación general y la orientación vocacional de los jóvenes. Por estas razones, deben implementarse cursos dentro del currículo educacional, de educación vial y principalmente, las consecuencias jurídicas de índole civil y penal, ya que el estudiante tiene más madurez para comprenderlas.

La política número dos va más allá, pues incluye a la población en general; en ésta, es necesaria siempre la participación del Ministerio de Educación, como ente rector y de la Municipalidad de Guatemala. Aquí se pretende dar a conocer a toda la población el Reglamento de Tránsito, así como las consecuencias jurídicas que aparejan la desobediencia al mismo; también, crear una cultura de respeto; adoptar diversas actividades



como simulacros de hechos de tránsito donde se puedan prestar primeros auxilios a las víctimas. En todos los ciclos (primaria, básicos y diversificado), debe incluirse la participación de padres de familia y maestros.

- **El rol de la Municipalidad de Guatemala**

Sin duda alguna, la Municipalidad de Guatemala juega un papel preponderante en lo que concierne al tránsito vehicular desde 1998 cuando se le delegó la competencia en materia de tránsito. Es la encargada de resguardar la vida de los vecinos de la ciudad, razón por la cual, se creó a la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala -EMETRA-, ente regulador de tránsito vehicular en el municipio de Guatemala, condicionado a los principios de seguridad y con ello lograr el ordenamiento adecuado del tráfico vehicular y una apropiada locomoción del peatón.”²⁸

Dentro de sus objetivos se encuentra fortalecer a la parte administrativa y de infraestructura, para lograr un efectivo ordenamiento de la circulación vehicular, renovando infraestructura, señalización y semaforización, sin descuidar el fomento de la educación vial para todos los habitantes, incluyendo servicio al cliente, en congruencia con el crecimiento y progreso de la ciudad, incluyendo planificar, organizar, dirigir y controlar los servicios públicos, concretamente en materia de transporte, tránsito, educación vial y la atención a los vecinos del municipio de Guatemala.

²⁸ <http://www.muniguate.com/muni/entidades-municipales/emetra/> (Consultado: 21 de junio de 2017).

4.2 La problemática de la señalización

Se inicia este apartado a realizar un análisis del Artículo 84 del Reglamento de Tránsito, el cual preceptúa: "...Corresponde al departamento o en su caso, a las municipalidades que administren el tránsito, fabricar, instalar y conservar las señales de tránsito de forma reglamentaria en las vías públicas..." De la transcripción del referido Artículo, se puede afirmar que existe un mandato por parte de la autoridad del tránsito a mantener en perfectas condiciones las señales de tránsito para evitar accidentes, cuestión que sólo se da en algunas zonas de la capital, pues otras han quedado en el olvido sin que la se preocupe por restaurarlas ni colocar señales de manera adecuada.

En la ciudad de Guatemala existe el problema que las señales de tránsito están deterioradas o en el peor de los casos, no existen en determinadas vías, lo que da lugar a confusión por parte de los automovilistas, pues creen tener el derecho de vía, lo que ha ocasionado hechos de tránsito de diversa índole.

Por su parte, el Artículo 88 del Reglamento de Tránsito preceptúa: "...Queda prohibido, a excepción de la autoridad correspondiente, retirar, dañar, alterar, ocultar parte o la totalidad de las señales. Modificar el contenido y colocar carteles sobre o frente a señales de tránsito de cualquier tipo. Si estas adiciones o alteraciones antirreglamentarias inducen a su confusión, reducen su visibilidad y eficacia, deslumbran a los usuarios de la vía o distraer su atención, el Departamento o la Municipalidad correspondiente deberá ordenar su retiro."

El Artículo antes citado contiene taxativamente la obligatoriedad de mantener informados a los conductores sobre la señalización en la vía pública y carreteras, ya que a menudo se observan vallas publicitarias en lugares inadecuados y anuncios ocupando espacios importantes en las aceras que ocultan las señalizaciones de tránsito. Cabe mencionar, los anuncios que poseen en su estructura luces de tipo led que pueden provocar poca visualización a los conductores, riesgo en el tiempo de reacción, al ocasionar los accidentes viales, la poca visualización impide una reacción oportuna que puede evitar cualquier percance.

4.3 Responsabilidad civil

El hecho de circular por las vías públicas conlleva una responsabilidad tanto para el conductor como para los peatones, cuando se incumplen con las normas de tránsito, ya sea por un acto doloso, imprudente, impericia o negligencia, conlleva responsabilidades, penales y civiles. El Reglamento de Tránsito, Decreto 132-96, únicamente hace alusión a la responsabilidad de tipo administrativo, que consiste en imponer multas por parte de la Municipalidad de Guatemala cuando se evidencien violaciones a las normas.

Sin embargo, existen dos tipos de responsabilidades que generalmente suceden en hechos de tránsito, al perjudicar y causar daños, se analizan a continuación: la responsabilidad civil y la responsabilidad penal.

La responsabilidad civil es la más común, la cual define la doctrina de la siguiente manera: "La obligación a cargo de quien, actuando de manera antijurídica y culpable causa daños o

perjuicios a otro, de reparar o indemnizar el agravio a efecto de que, a la vez se resane la alteración del patrimonio particular afectado, se restaura también la integridad del orden normativo lesionado”²⁹.

Lo que el referido autor quiere decir, es que la responsabilidad civil conlleva la obligación de reparar los daños y perjuicios ocasionados a quien lo sufre, pues el Código Civil contiene una norma un tanto injusta para algunos, como la del Artículo 1648 que preceptúa: “La culpa se presume, pero esta presunción admite prueba en contrario. El perjudicado sólo está obligado a probar el daño o perjuicio sufrido.”

Esta norma es complemento del Artículo 1646 que en su parte conducente establece que: “Toda persona que causa daño o perjuicio a otra sea intencionalmente, por descuido o imprudencia, está obligada a indemnizarla...” Lo anterior se aplica perfectamente a los hechos de tránsito, como en una colisión de vehículos en una calzada o calle donde hay un semáforo, cualquiera de los dos lógicamente, va a alegar que el otro conductor se atravesó en luz roja, es aquí donde la normativa se aplica, pues hay una situación donde el responsable debe resarcir el daño o perjuicio por no actuar con la debida diligencia.

La doctrina tiene sus razones por las que siempre debe responder una persona: “El daño que se cause no exime de responsabilidad civil y debe indemnizar, aunque la cuantía de esta debe ser estimada por el juez de manera equitativa, es decir, apreciando las circunstancias que concurrieron en el hecho...”³⁰

²⁹ Contreras Ortiz, Rubén Alberto. **Obligaciones y negocios jurídicos civiles**. Pág. 7.

³⁰ **Ibíd.** Pág. 13.



La afirmación anterior se basa en un criterio generalmente aceptado, pues la persona que causa daño siempre lleva implícita una intencionalidad (dolo indirecto), es decir, que pudo prever el resultado dañoso y no lo hizo. Atravesar un semáforo cuando da luz roja, esto lógicamente es imprudencia, porque la persona tiene el conocimiento que actúa en contra del Reglamento de Tránsito y el posible daño que causa, pero este último se le presenta como posible, entonces no queda más que indemnizar.

Es por la razón anterior que la norma contenida en el Artículo 1646 de la presunción de culpabilidad, se considera acertada, porque ayuda a que la población actúe con la debida diligencia, es decir, sirve como una función motivadora a que la sociedad enmarque su conducta dentro de los límites legales.

4.4 Responsabilidad penal

La responsabilidad penal es más grave que la responsabilidad civil, previo a hablar de aquella, es necesario analizar el Artículo 58 del Reglamento de Tránsito, el cual preceptúa: "...Es obligatorio para los peatones circular en espacios especialmente concebidos para ellos, sean estas aceras, refugios, paseos, vías peatonales, zonas peatonales, pasos peatonales, pasarelas u otros.

Las obligaciones de los peatones son las siguientes: a) En las áreas en que existen pasos señalizados de peatones, semáforos peatonales o pasarelas, deberán utilizarse estas facilidades para atravesar las vías. Esto no implica que dejen de estar atentos al tránsito..."

De la transcripción del citado Artículo se puede inferir la obligatoriedad de los peatones de



utilizar las vías destinadas para circular y atravesar la calle. Esto es de suma importancia, porque puede ayudar a atenuar la responsabilidad del conductor a la hora de un hecho de tránsito.

El mismo Reglamento de Tránsito es claro en establecer que en caso de hechos de tránsito y resulten personas fallecidas o lesionadas, se consignará al conductor; generalmente esto se da trasladando al mismo al órgano jurisdiccional por el delito de lesiones u homicidio culposos según el caso.

En la audiencia de primera declaración, es donde el conductor debe probar que circulaba a velocidad moderada, sin infringir las señales de tránsito, con la debida diligencia, aportar pruebas científicas como cámaras o simplemente testigos, para que el juez determine si es o no penalmente responsable.

A lo que se quiere llegar con la explicación anterior, es que, aunque el conductor del vehículo circule con la prudencia del caso y respetando el Reglamento de Tránsito, siempre va ser puesto a disposición del órgano competente, lo que, a criterio personal, es un tanto injusto porque en ocasiones el peatón es quien desobedece las normas jurídicas como la que se mencionó. En este contexto, también se puede señalar que algunos peatones, luego de desobedecer alguna norma de tránsito, suelen darse a la fuga dejando atrás las consecuencias jurídicas a los conductores vehiculares que se vieron involucrados en un hecho de tránsito determinado.

4.5 Fortalecimiento de los sistemas existentes para erradicar la falta de educación vial peatonal

La doctrina afirma que: “Se han elaborado varios documentos que describen la magnitud de la situación de los traumatismos causados por el tránsito, sus efectos sociales, sanitarios y económicos, los factores de riesgo específicos y las intervenciones eficaces. Esos documentos han servido para impulsar la adopción de varias resoluciones en las que se exhorta a los Estados miembros y a la comunidad internacional a que incluyan la seguridad vial como una cuestión política mundial, formulando recomendaciones específicas para tomar medidas”³¹.

Como se mencionó en el capítulo anterior, el Artículo 5 del Reglamento de Tránsito faculta al Ministerio de Gobernación, a través del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, para trasladar la administración de la competencia de tránsito a las municipalidades que lo soliciten.

Sin embargo, este traslado no es muy acertado, ya que las municipalidades se circunscriben a controlar el tránsito vehicular sin importarles los peatones, lo que ocasiona que muchos actúen de manera imprudente sin importarles las ulteriores consecuencias. La Municipalidad de Guatemala, ha hecho poco esfuerzo en relación con el tema, pues sólo van dirigidos para un sector exclusivo en pocas zonas de la capital, dejando a otras en total abandono, inclusive hay lugares que representan un peligro transitar para la población peatonal, aunado a la poca cultura de respeto de los conductores de vehículos.

³¹ **Ibíd.** Pág. 4.

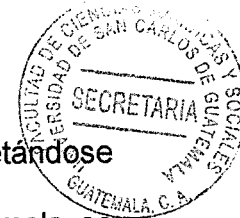
4.6 Diagnóstico actual de la inseguridad peatonal

Según datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística -INE- se puede observar que los accidentes de tránsito ocurridos en Guatemala en el año 2014 fueron 5,651; solamente en el municipio de Guatemala se generaron 1,227, de estos tuvieron consecuencias trágicas en peatones, habiendo sido clasificados como atropellamiento.

El Instituto Nacional de Estadística también proporciona datos por cada zona del municipio de Guatemala en el año 2014, según se observa en el anexo 1: Zona uno 188 hechos; zona dos, 19 hechos; zona tres, 29 hechos; zona cuatro 14 hechos; zona cinco, 58 hechos; zona seis, 91 hechos; zona 7, 160 hechos; zona ocho, 36 hechos; zona nueve, 58 hechos; zona 10, 55 hechos; zona 11, 97 hechos; zona 12, 158 hechos; zona 13, 55 hechos; zona 14, 2 hechos; zona 15, 17 hechos; zona 16, 19 hechos; zona 17, 15 hechos; zona 16, 19 hechos; zona 17, 15 hechos; zona 18, 119 hechos; zona 21, 15 hechos; zona 24, 4 hechos; y zona 25, 7 hechos.

Con los datos antes mencionados, se puede observar que, en el año 2014, fueron varias las zonas en las que se registraron accidentes de tránsito, siendo las zonas más vulnerables la 1, 6, 7, 11, 12 y 18. Estas zonas ya identificadas pueden ser las que sirven para determinar un plan efectivo que se pueda ejecutar mediante procedimientos, programas y medidas aplicadas por la Municipalidad de Guatemala en conjunto con el Ministerio de Educación.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística INE, durante el año 2015, según anexo número 2, se registraron los siguientes casos: En el primer trimestre de ese año, se



registraron a nivel nacional 1,942 víctimas lesionadas en eventos de tránsito, concretándose sólo en el municipio de Guatemala 533 casos. En el departamento de Guatemala se registraron 80 fallecidos y a nivel nacional, 405.

En el segundo trimestre del año 2015 se registraron a nivel nacional 4,176 víctimas lesionadas en eventos de tránsito, concretándose sólo en el municipio de Guatemala 1,190 casos; en el departamento de Guatemala 153 fallecidos y a nivel nacional 770.

En el tercer trimestre del año 2015, se registraron a nivel nacional 6,358 víctimas lesionadas en eventos de tránsito, concretándose sólo en el municipio de Guatemala 1,866 casos registrados; en el municipio de Guatemala se registraron 254 fallecidos y a nivel nacional 1,199.

En el cuarto trimestre del año 2015, se registraron a nivel nacional 2,350 víctimas lesionadas en eventos de tránsito, concretándose sólo en el municipio de Guatemala 728 casos registrados; en el departamento de Guatemala se registraron 94 fallecidos y 481 a nivel nacional. Todos estos datos se evidencian en las gráficas dentro de los anexos del trabajo.

4.7 Recomendaciones de las Naciones Unidas para una adecuada educación vial y evitar hechos de tránsito

Después de los hechos alarmantes mencionados con anterioridad, es necesario hacer mención a algunas recomendaciones para tener una adecuada educación vial y peatonal, ya que a nivel mundial este es un fenómeno que pareciera no tener fin.

Las recomendaciones que se mencionan a continuación son elaboradas por la Organización de las Naciones Unidas, basadas en cinco pilares fundamentales:

- a) "Gestión de la seguridad vial, que consiste en alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.
- b) Vías de tránsito y movilidad más seguras, que consiste en aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas). Ello se logrará mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad.
- c) Vehículos más seguros alentarán el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.
- d) Usuarios de vías de tránsito más seguros, lo que se logra al elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

- e) Respuesta tras los accidentes, que se logra aumentando la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo.”³²

Haciendo una interpretación de lo anteriormente expuesto, se puede deducir que lo que hace falta realmente para evitar hechos de tránsito es crear programas de cultura ciudadana por parte del ministerio de educación y la Municipalidad de Guatemala, con supervisión del departamento de tránsito de la dirección general de la Policía Nacional Civil.

Estos métodos deben ser de tal magnitud que favorezcan el aprendizaje de medidas de seguridad vial y peatonal en niños, jóvenes y adultos, en razón a que son aspectos que generalmente no se abordan en los diferentes contextos de la realidad local. Seguidamente, es necesario fomentar el conocimiento sobre los derechos y el ejercicio de las responsabilidades ciudadanas en relación con el tema de la seguridad vial, para incluir la educación comunitaria en los planes y proyectos de seguridad vial, fortalecer un sentido de comunidad y convivencia para reducir la morbilidad y mortalidad por accidentes de tránsito y mejorar la seguridad vial desde la salud pública y el enfoque sociológico, como complemento al enfoque conductual.

³² Organización de las Naciones Unidas. **Op. Cit.** Pág. 17.



4.8 Modelos para implementar para mayor seguridad vial y peatonal

Una de las mejores alternativas para evitar hechos de tránsito es la prevención, la cual puede darse desde tres puntos de vista: antes, durante y después del accidente, los cuales se describen a continuación: “Dentro de la primera, se encuentran aquellas acciones que se planean para evitar que este se produzca. Son llamadas medidas de prevención de los accidentes.

En la segunda, se contemplan los aspectos que deben ser tenidos en cuenta para que en el caso de producirse el accidente las consecuencias no sean tan severas. Son las medidas para disminuir los efectos del accidente y en su conjunto son las medidas de protección aplicadas a la vía vehículo-persona o a la máquina-trabajador-entorno.

La tercera, comprende las acciones que se planean para evitar que los efectos del accidente sean mayores y la recuperación sea más efectiva; son medidas de asistencia aplicadas a la vía-vehículo-persona o a la máquina-trabajador-entorno”³³.

Haciendo una interpretación de lo anteriormente expuesto, se puede deducir que, el sistema de seguridad vial debe su funcionamiento a los actores enunciados anteriormente, los diseñadores de las políticas y programas (la Municipalidad de Guatemala) y los usuarios del sistema.

³³ *Ibíd.* Pág. 198.

La existencia de una matriz permite exponer los cuatro componentes de la misma, los cuales son los humanos, los vehículos, los aspectos viales o de infraestructura y los aspectos de exposición al riesgo. Por lo anterior, las medidas implementadas para prevenir y minimizar los riesgos dependen de la interacción de estos cuatro componentes de manera temporal: antes, durante y después de un siniestro de tránsito, en el que se visualiza el enfoque causal y conductual implicado.

Para concluir el capítulo, se puede afirmar que no hay respeto a las normas que comprenden la educación vial, se enseña a veces en la carrera de derecho de las universidades del país o en las academias de automovilismo, pero únicamente para obtener la licencia de conducir, que muchas veces es comprada o va incluida en el precio del curso, lo cual lejos de beneficiar, perjudica. Aunado a lo anterior y con el reflejo de los datos estadísticos y la poca información en materia de tránsito, necesariamente se deben promover nuevos métodos educativos colmados de datos al servicio de los ciudadanos.

Se necesita un método que esté al alcance de los ciudadanos, promovidos por la Municipalidad de Guatemala y por el Ministerio de Educación mediante las escuelas y las modificaciones de su currículo educativo. Todos pueden contribuir a aumentar las estadísticas catastróficas que vive la población. Es necesario hacer de acceso fácil y rápido la normativa educacional para los peatones, es necesario incentivar buenos principios basados en la prudencia, respecto al valor de la vida, es necesario alcanzar todos los sectores de la población, expandir y explotar los medios de comunicación para llevar los recursos educativos a todos los guatemaltecos.



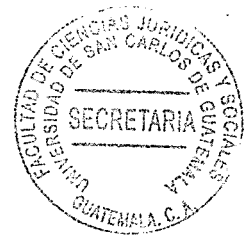
Por esta razón, es que el Ministerio de Educación debe adoptar dos políticas fundamentales para crear una cultura de respeto al Reglamento de Tránsito y fomentar el respeto al peatón y entre automovilistas, para evitar cifras tan alarmantes como las mencionadas.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

El origen del problema en cuestión surge por la falta de educación vial y peatonal de la población en general, esto ocasiona que el sector peatonal sea más vulnerable; aunado a ello, no existen métodos efectivos de orientación y educación vial y peatonal por parte del Ministerio de Educación y la Municipalidad de Guatemala, lo cual ocasiona altas tasas de hechos de tránsito y peatonales que implican falta de responsabilidad, conocimiento y precauciones por parte de los peatones, así como de los conductores de vehículos.

Por lo anteriormente expuesto, la Municipalidad de Guatemala y el Ministerio de Educación, deben actuar en conjunto implementando políticas objetivas de educación vial, para generar y transferir eficientemente el conocimiento a los sectores que presentan índices altos y bajos de accidentes de tránsito, y con ello, divulgar información relacionada con una cultura de respeto al Reglamento de Tránsito.



BIBLIOGRAFÍA

- ALDANA MENDOZA, Carlos. **Pedagogía general crítica**. 2ª ed. 2005.
- BULL, Alberto. **Congestión de tránsito, el problema y cómo enfrentarlo**. 1ª ed. Chile: Ed. CEPAL, 2013.
- CALDERÓN MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo parte general**. 6ª ed. Guatemala: Ed. Orión, 2009.
- CASARINI, Miguel. **Teoría y diseño curricular**. 1ª ed. México: Ed. Trillas, 1999.
- CASTILLO GONZÁLEZ, Jorge Mario. **Derecho administrativo**. 19ª ed. Guatemala: Ed. Instituto Nacional de Administración Pública, 2009.
- CONTRERAS ORTIZ, Rubén Alberto. **Obligaciones y negocios jurídicos civiles**. 2ª ed. Guatemala: Ed. Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2011.
- GODÍNEZ BOLAÑOS, Rafael. **Jerarquía y competencia, colección Juritex**. 1ª ed. Guatemala: Ed. Universitaria, 1994.
- GORDILLO, Agustín Alberto. **Teoría general del derecho administrativo**. 1ª ed. Argentina: Ed. Fundación de derecho administrativo, 2013.
- HEIVA RIVAS, Ricardo. **El derecho a la educación y la educación en derecho humanos en el contexto internacional**. Revista latinoamericana de educación exclusiva.
- <http://mu.muniguate.com/index.php/component/content/article/1-emetra/15-pmt>
(Consultado: 5 de abril de 2017).
- http://old.congreso.gob.gt/Legislacion/ver_decreto.asp?id=930 (Consultado: 15 de junio de 2017).
- <http://www.cavat-nicoleparedes.org/index.php/blog/item/249-4-tipos-de-seguridad>
(Consultado: 15 de abril de 2017).
- <https://www.ine.gob.gt/ine/estadisticas/bases-de-datos/accidentes-de-transito/>
(Consultado: 15 de junio de 2017).
- LÓPEZ CONTRERAS, Rony Eulalio. **Derechos humanos**. 5ª ed. Guatemala: Ed. Servita, 2007.
- MÉNDEZ, Luis Antonio. **Educación en Guatemala**. 1954 – 1979 Ed. Piedra Santa.
- MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CIENCIA Y TECNOLOGÍA. **Educación vial un camino hacia la vida**. 1ª ed. Argentina: 2007.



MONTESQUIEU, Charles. **Del espíritu de las leyes**. 3ª ed. San Salvador, El Salvador. Ed. Jurídica Salvadoreña, 2011.

MONZÓN GARCÍA, Samuel Alfredo. **Estado y políticas educativas en Guatemala**. 1ª ed. Guatemala: Ed. Orión, 2004.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. **Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011–2020**.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. **Seguridad peatonal**. 1ª ed. Suiza: Ed. Fía Fundación, 2013

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. 12ª ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, S.R.L., 2000.

PAREDES, Nicole. **Cuatro tipos de seguridad vial**.

PEREIRA OROZCO, Alberto. **Introducción al estudio del derecho II**. 6ª ed. Guatemala: Ed. Ediciones de Pereira, 2007.

PICO MECHÁN, María Eugenia y González Pérez, Rosa Elena. **Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública**. 1ª ed. Colombia: (s.e.), 2001.

ROMERA, Fernando y José Joaquín Brunner. **Protagonismo docente en el cambio educativo**. 1ª ed. Santiago de Chile: Ed. AMF, 2005

TIRADO BENEDI, Domingo. **El problema de los fines generales de la educación**. México: Ed. Fernández, S.A., 1964.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Temas de introducción al estudio del derecho y de la teoría general del derecho**. 6ª ed. Guatemala: Ed. Ediciones y servicios gráficos, 2015.

Legislación

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

Código Civil. Decreto Ley número 106, Enrique Peralta Azurdía, 1963.

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

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

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



Ley de Educación Nacional. Decreto número 12-91 del Congreso de la República de Guatemala, 1991.

Delega la Competencia de la Administración de Tránsito a la Municipalidad de Guatemala. Acuerdo Gubernativo número 67-98 del Presidente de la República de Guatemala, 1998.

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

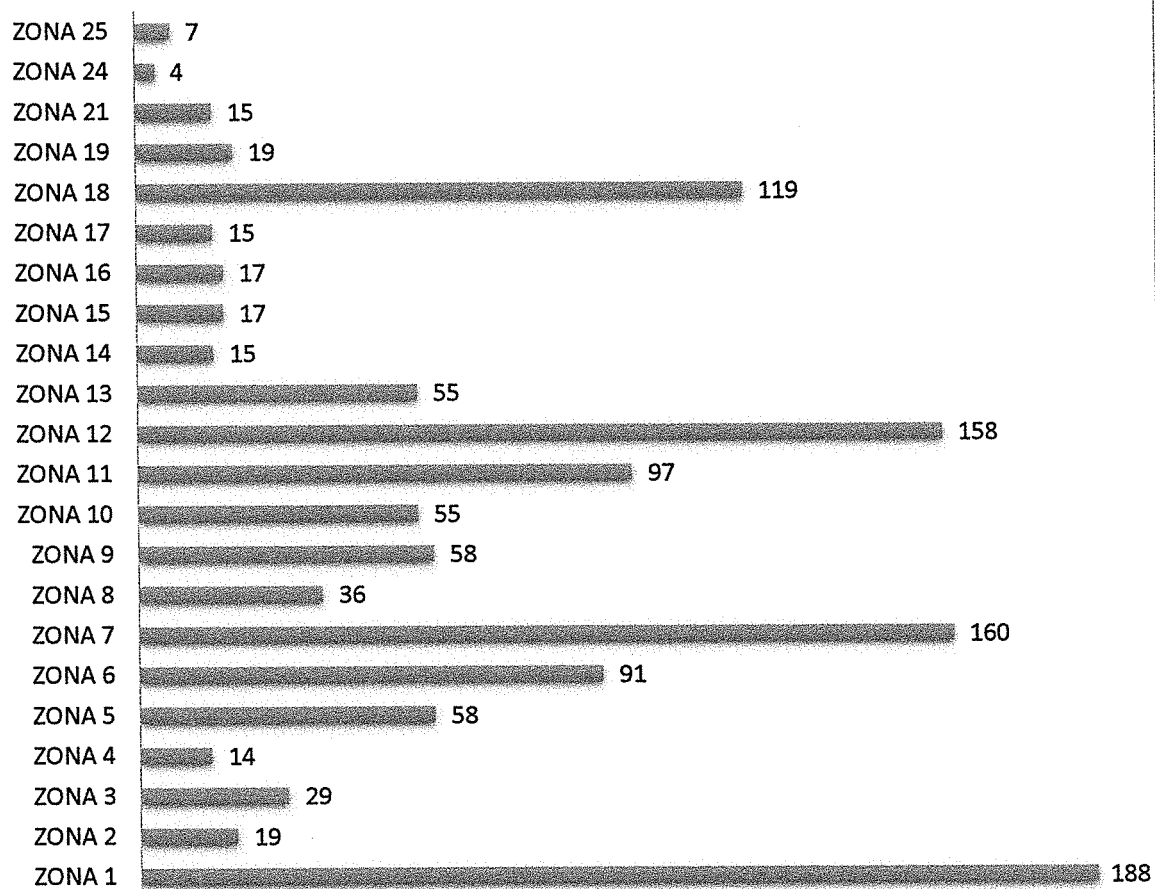


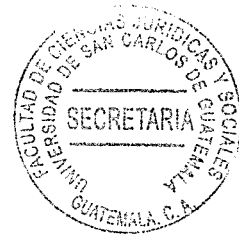
ANEXOS



ANEXO 1

ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR ZONAS EN LA CIUDAD DE GUATEMALA





ANEXO 2

HECHOS DE TRANSITO DURANTE AÑO 2015

■ NIVEL NACIONAL ■ CIUDAD CAPITAL ■ FALLECIDOS ■ LESIONADOS

