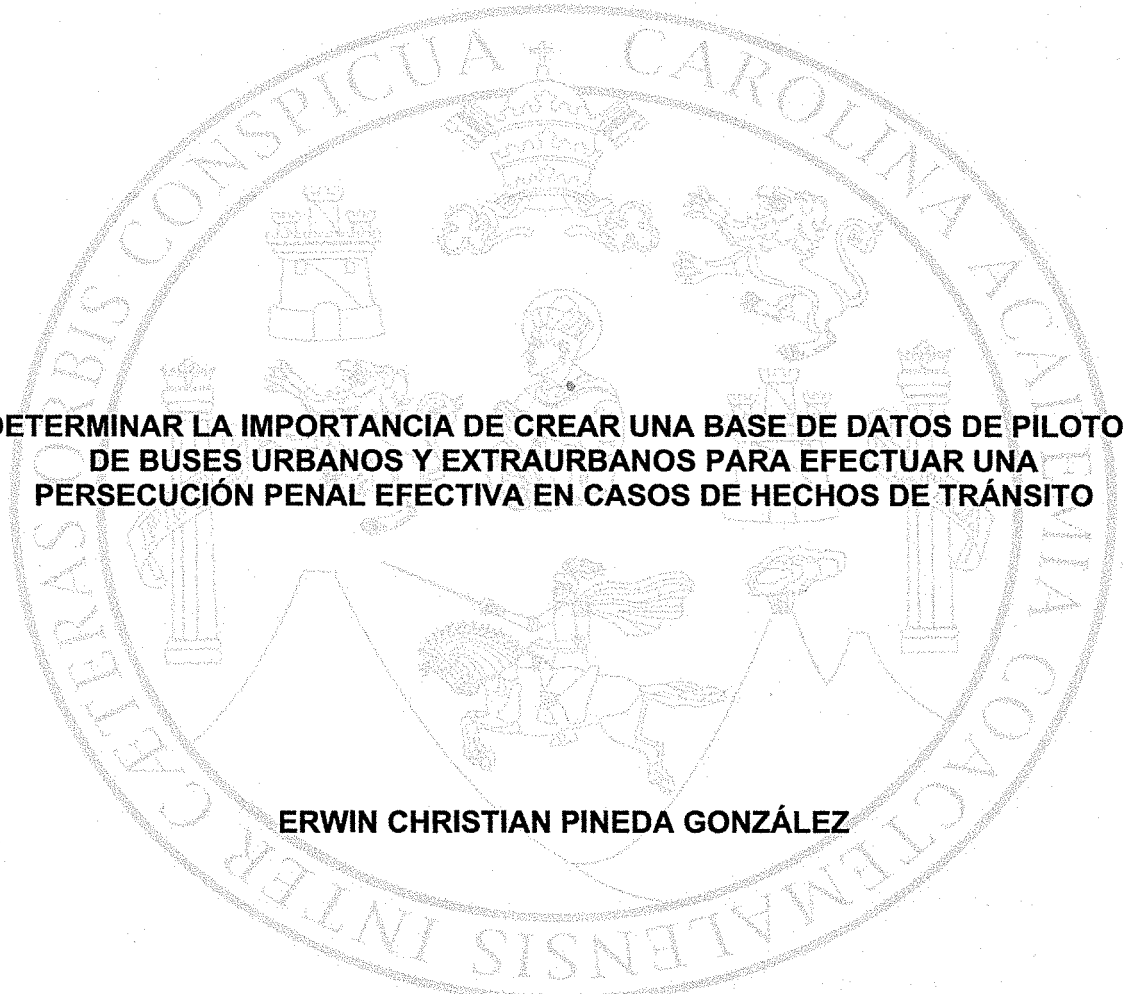


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**DETERMINAR LA IMPORTANCIA DE CREAR UNA BASE DE DATOS DE PILOTOS
DE BUSES URBANOS Y EXTRAURBANOS PARA EFECTUAR UNA
PERSECUCIÓN PENAL EFECTIVA EN CASOS DE HECHOS DE TRÁNSITO**

ERWIN CHRISTIAN PINEDA GONZÁLEZ

GUATEMALA, FEBRERO DE 2024

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

**DETERMINAR LA IMPORTANCIA DE CREAR UNA BASE DE DATOS DE PILOTOS
DE BUSES URBANOS Y EXTRAURBANOS PARA EFECTUAR UNA
PERSECUCIÓN PENAL EFECTIVA EN CASOS DE HECHOS DE TRÁNSITO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por:

ERWIN CHRISTIAN PINEDA GONZÁLEZ

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, febrero de 2024

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

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

RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la tesis”. (Artículo 43 de 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,
11 de mayo de 2023**

Atentamente pase al (a) Profesional, **CESAR EMILIANO AGUILAR MUÑOZ**, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante **ERWIN CHRISTIAN PINEDA GONZÁLEZ**, con carné 201401797, intitulado: **DETERMINAR LA IMPORTANCIA DE CREAR UNA BASE DE DATOS DE PILOTOS DE BUSES URBANOS Y EXTRAURBANOS PARA EFECTUAR UNA PERSECUCIÓN PENAL EFECTIVA EN CASOS DE HECHOS DE TRÁNSITO.**

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

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

SAQO



Fecha de recepción 30 / 05 / 2023

(f)

Asesor(a)
(Firma y sello)

Lic. Cesar Emiliano Aguilar Muñoz
ABOGADO Y NOTARIO





LIC. CESAR EMILIANO AGUILAR MUÑOZ

Abogado y Notario. Col 22139

24 calle, 6-25, zona 12, Villa Nueva, Guatemala

Teléfono: 24119156



Guatemala, 09 de junio de 2023.

Doctor

Carlos Ebertito Herrera Recinos

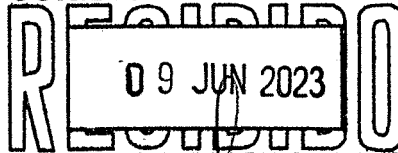
Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala

Presente

**FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES**



UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS

Hora: _____

Firma: _____

Distinguido Dr. Herrera:

De conformidad con el nombramiento emitido con fecha once de mayo de dos mil veintitrés, en el cual se me nombra para realizar las modificaciones de forma y de fondo en el trabajo de investigación como Asesor de Tesis del estudiante **ERWIN CHRISTIAN PINEDA GONZÁLEZ**, me dirijo a usted con el objeto de indicar que con el estudiante no existe relación de parentesco o enemistad, por tal motivo me permito informar mi labor y oportunamente.

EXPONGO:

1. He procedido a revisar metódica y técnicamente al estudiante en el desarrollo de su tesis titulada: **"DETERMINAR LA IMPORTANCIA DE CREAR UNA BASE DE DATOS DE PILOTOS DE BUSES URBANOS Y EXTRAURBANOS PARA EFECTUAR UNA PERSECUCIÓN PENAL EFECTIVA EN CASOS DE HECHOS DE TRÁNSITO"**.
 - a. Al realizar la revisión le sugerí correcciones que en su momento consideré necesarias, para la mejor comprensión del tema, las cuales fueron corregidas.
 - b. Contenido científico y técnico de la tesis: El estudiante abarcó tópicos de importancia en materia ambiental, enfocado desde un punto de vista jurídico, por la necesidad de un análisis crítico.
 - c. La metodología y técnicas de la investigación: Para el efecto se tiene como base el método analítico: con el objeto de analizar la legislación civil; el método sintético: para la unificación de la información del trabajo final; el método deductivo: Con el que se obtuvieron los datos que comprobaron la hipótesis; y el inductivo: para conformar el marco teórico que sustenta el informe de tesis. La técnica de investigación fue la bibliográfica, al consultarse diferentes autores nacionales y la legislación.
 - d. La redacción: La estructura formal de la tesis está compuesta de cuatro capítulos, desarrollando temas que se relacionan entre sí.



LIC. CESAR EMILIANO AGUILAR MUÑOZ

Abogado y Notario. Col 22139

24 calle, 6-25, zona 12, Villa Nueva, Guatemala

Teléfono: 24119156



e. La hipótesis formulada fue comprobada y los objetivos alcanzados. La conclusión discursiva se comparte con el investigador y se encuentra debidamente estructurada. Además, la bibliografía y presentación final es correcta.

2. Atendiendo a lo indicado en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, informo a usted, que **APRUEBO**, ampliamente la investigación realizada, por lo que emito dictamen favorable, ya que considero el tema un importante aporte.

LIC. CESAR EMILIANO AGUILAR MUÑOZ

Abogado y Notario.

Col 22139

Lic. Cesar Emiliano Aguilar Muñoz

ABOGADO Y NOTARIO



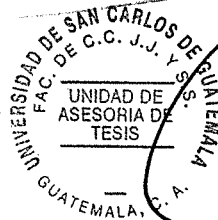
USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Ciudad de Guatemala, dieciocho de septiembre de dos mil veintitrés.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante ERWIN CHRISTIAN PINEDA GONZÁLEZ, titulado DETERMINAR LA IMPORTANCIA DE CREAR UNA BASE DE DATOS DE PILOTOS DE BUSES URBANOS Y EXTRAURBANOS PARA EFECTUAR UNA PERSECUCIÓN PENAL EFECTIVA EN CASOS DE HECHOS DE TRÁNSITO. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

CEHR/SAQO







DEDICATORIA

A DIOS:

Por darme sabiduría, fortaleza, por guiarme y ser mi luz en este camino profesional.

A MIS PADRES:

José Humberto Pineda Mejía y Sandra Patricia González Illescas, quienes me brindaron todo su apoyo en el cumplimiento de esta meta, porque con gran esfuerzo me sacaron adelante, y me enseñaron a luchar por mis sueños, los amo con todo mi corazón.

A MIS HERMANOS:

Alexander Pineda González y Astrid Marleny Pineda González, espero que esto pueda ser un motivo de orgullo para ellos y a quienes les dedico este triunfo.

A MI ESPOSA:

Liseth Iliana Rodríguez Delgado, quien en el transcurso de esta Carrera me apoyo incondicionalmente, por eso hoy este triunfo es mas de ella que mío, Te Amo con todo mi corazón.



A MIS HIJOS:

Justin Herat Pineda Rodríguez y Angie Lisseth Pineda Rodríguez, por ser ustedes mi inspiración y mi fuerza para seguir adelante y no claudicar, los amo con toda mi alma, mente y corazón.

A MIS SUEGROS:

Rigoberto Rodríguez Juárez y Rosario Delgado Hernández, por ser como mis segundos padres, por apoyarme en este camino de triunfo, gracias.

A MI PATRIA:

Mi amada Guatemala, a la que podré contribuir en su desarrollo y prosperidad.

A:

La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por sentirme orgulloso de egresar de ella, y darme la oportunidad de aprender y forjarme como profesional.

A:

La Gloriosa y tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, fuente del saber, forjadora de grandes intelectos.

PRESENTACIÓN

El tipo de investigación desarrollada fue cualitativa; consiste en llegar a conocer las situaciones, costumbres y actitudes predominantes a través del desarrollo exacto de las actividades, objetos, procesos y sujetos en donde plantea el problema; para que, a partir de este, se le pueda dar una solución a este. La falta de seguridad en el transporte público es causada por la de regulación y control efectivo sobre el sistema de transporte público. Esto puede dar lugar a prácticas informales, como la sobrecarga de pasajeros y la falta de mantenimiento adecuado de los vehículos, así como la existencia constante de hechos de tránsito.

Fue realizada en el ámbito del derecho administrativo y derecho constitucional, ramas del derecho que convergen para poder establecer cómo funciona el transporte público y la manera en la que este al estar tan poco controlado, se presta para ocasionar accidentes dentro de la vía pública, así como detrimentos a la infraestructura del Estado, sin dejar de lado al derecho a la vida y seguridad de las personas dentro del territorio nacional. El trabajo fue realizado en el año 2023 en los meses de enero a junio.

El objeto de la investigación es señalar como en la actualidad se puede poner en peligro la vida y la seguridad de las personas ante el poco control administrativo que existe respecto al transporte pesado, así como quienes laboran dentro de este rubro. Por su parte los sujetos de la investigación; son los trabajadores como pilotos de transporte público; los empresarios dueños de estos transportes y el Estado de Guatemala, representado a través de Dirección General de Tránsito

El aporte principal de la investigación es establecer la forma en la que debe de darse un control más estricto respecto a la manera en la que se debe de abordar el transporte pesado en el territorio nacional, debiendo de generar políticas y tendencias que permitan tener un perfeccionamiento y mejora de la profesión de pilotos de transporte público y como este debe de desarrollarse en Guatemala.

HIPÓTESIS

La implementación de una base de datos de pilotos de buses en el sistema de transporte público en Guatemala tendrá un impacto significativo en la mejora de la seguridad vial, la reducción de los accidentes de tránsito y la promoción de un servicio de transporte más eficiente y confiable. Al contar con una base de datos centralizada y actualizada de los pilotos de transporte público, se facilitará la identificación y selección de conductores calificados, responsables y aptos para operar en el sistema de transporte público. Esta selección más rigurosa y precisa de pilotos se espera que contribuya a prevenir accidentes ocasionados por conductores irresponsables, inexperimentados o que no cumplen con los requisitos de seguridad. Además, se presume que la implementación de la base de datos permitirá un seguimiento más efectivo de los antecedentes y desempeño de los pilotos, lo que ayudará a detectar y abordar conductas problemáticas o infracciones de tránsito de manera oportuna.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

En la investigación, se utilizó una hipótesis descriptiva en donde se describió un problema y se consideró una solución al mismo; debido a que en la actualidad es muy débil la regulación normativa que pretende normar la forma en la que se debe de realizar la actividad del transporte pesado en el territorio nacional, por lo que es importante que adopten medidas administrativas de control efectivas por parte de la Dirección General de Transportes para reducir el número de accidentes de tránsito provocados por vehículos de transporte público de carga en el departamento de Guatemala.

En tal sentido la hipótesis se comprobó como válida, toda vez que es necesario que se actualice la manera en la cual se debe de abordar el transporte pesado, creando nuevas medidas administrativas que establezcan la aptitud viable de las personas para pertenecer a este agravio. Para la investigación, fueron utilizados, los métodos deductivo e inductivo.

ÍNDICE

Pág.

Introducción	i
--------------------	---

CAPÍTULO I

1. El Estado	1
1.1. Origen del Estado	1
1.2. Definición de Estado	2
1.3. Deberes del Estado	4
1.4. Elementos del Estado	7
1.4.1. El gobierno y la división de poderes	9
1.5. Fines del Estado de Guatemala	13
1.6. Caracterización del Estado de Guatemala	15

CAPÍTULO II

2. La administración pública	17
2.1. Definición de administración pública	17
2.2. Características de la administración pública	20
2.3. Elementos de la administración pública	21
2.4. Principios de la administración pública	25
2.5. La actividad de la administración pública	26

CAPÍTULO III

3. El tránsito y su legislación en Guatemala	31
3.1. Exposición de motivos de la Ley de Tránsito de Guatemala	32
3.2. Ley de Tránsito de Guatemala	33

3.3. Análisis del reglamento de tránsito de Guatemala.....	40
3.4. Clasificación del transporte en Guatemala	51

CAPÍTULO IV

4. Determinar la importancia de crear una base de datos de pilotos de buses urbanos y extraurbanos para efectuar una persecución penal efectiva en casos de hechos de tránsito	55
4.1. Los hechos de tránsito.....	57
4.2. El transporte colectivo en Guatemala	60
4.3. Efectividad y calidad en el transporte colectivo	66
4.4. Legislación sobre transporte público en Guatemala	69
4.4.1. Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito.....	69
4.4.2. Reglamento de servicios de transporte extraurbano de pasajeros por carretera.....	71
4.5. Determinar la importancia de crear una base de datos de pilotos de buses urbanos y extraurbanos para efectuar una persecución penal efectiva en casos de hechos de tránsito	74
CONCLUSIÓN DISCURSIVA	81
BIBLIOGRAFÍA.....	83

INTRODUCCIÓN

La investigación realizada ha sido motivada por la forma en la cual, en la actualidad se ha llevado a cabo un crecimiento gradual de accidentes de tránsito en el contexto de la ciudad de Guatemala, de los cuales un gran número han sido protagonizados por transporte pesado de carga y sus pilotos, situación que lleva a realizar un análisis sobre las medidas administrativas que rigen este tipo de transporte en Guatemala.

El objetivo general de la investigación fue: Evaluar el impacto de la implementación de una base de datos de pilotos de buses en el sistema de transporte público de Guatemala, analizando su efectividad en la mejora de la seguridad vial, la reducción de los accidentes de tránsito y la calidad del servicio, así como identificar los desafíos y aspectos legales, éticos y de privacidad asociados a esta implementación. Por su parte la hipótesis de la presente investigación consistió en: La implementación de una base de datos de pilotos de buses en el sistema de transporte público en Guatemala tendrá un impacto significativo en la mejora de la seguridad vial, la reducción de los accidentes de tránsito y la promoción de un servicio de transporte más eficiente y confiable. Al contar con una base de datos centralizada y actualizada de los pilotos de transporte público, se facilitará la identificación y selección de conductores calificados, responsables y aptos para operar en el sistema de transporte público. Esta selección más rigurosa y precisa de pilotos se espera que contribuya a prevenir accidentes ocasionados por conductores irresponsables, inexperimentados o que no cumplen con los requisitos de seguridad. Además, se presume que la implementación de la base de datos permitirá un seguimiento más efectivo de los antecedentes y desempeño de los pilotos, lo que ayudará a detectar y abordar conductas problemáticas o infracciones de tránsito de manera oportuna.

La tesis está estructurada por cuatro capítulos; el primero desarrollará lo concerniente al Estado; el capítulo segundo por su parte, desarrolla a la Administración Pública ; el capítulo tercero abordará, al tránsito y su legislación en Guatemala y el capítulo cuarto, en determinar la importancia de crear una base de datos de pilotos de buses urbanos y

extraurbanos para efectuar una persecución penal efectiva en casos de hecho de tránsito analiza a la necesidad de adoptar medidas administrativas de control efectivas por parte de la Dirección General de Transportes para reducir el número de accidentes de tránsito provocados por vehículos de transporte pesado de carga en el Departamento de Guatemala.

Para el desarrollo de la presente investigación, fueron utilizados cuatro métodos de investigación, el deductivo, ya que abarcamos desde la forma más amplia y general del derecho administrativo como fundamento del derecho de tránsito en Guatemala así como el derecho constitucional respecto a la importancia de los derechos fundamentales en el país, para de esa forma llegar a describir de forma más sencilla la problemática abordada en la presente investigación, el método sintético por medio del cual, se unen todos los elementos del problema para obtener una visión muchísimo más amplia y clara acerca de lo concerniente al problema en cuestión, de tal manera que se pueda establecer la importancia que se actualicen las normas administrativas respecto al transporte público; Analítico: para analizar la importancia que tiene el estudio de la responsabilidad administrativa y como esta debe de ser aplicada en el caso del transporte pesado en Guatemala; Inductivo: utilizado para los resultados finales de la investigación, así como la comprobación de la hipótesis.

Por su parte la técnica utilizada en la investigación fue la documental, que centra su principal función en todos aquellos procedimientos que conllevan el uso óptimo y racional de los recursos documentales disponibles en las funciones de información, en libros, revistas y periódicos e internet, sobre el tópico de la investigación.

Es de gran importancia el reconocimiento de la necesidad de adoptar medidas administrativas de control efectivas por parte de la Dirección General de Transportes para reducir el número de accidentes de tránsito provocados por vehículos de transporte público urbano y extraurbano en Guatemala, de tal manera que se pueda establecer la importancia de un control estricto y adecuado que permita que dentro del territorio nacional.

CAPÍTULO I

1. El Estado

Es necesario analizar cómo funciona el Estado de Guatemala y su incidencia en la administración pública dentro del mismo, para tener un entendimiento mayor sobre este tópico, así como la forma en la cual se aborda la corrupción en la misma.

1.1. Origen del Estado

La evolución histórica de la humanidad ha hecho que a lo largo del tiempo las sociedades a través de las disciplinas políticas hayan desarrollado el Estado como una sociedad organizada, se puede aseverar que al referirse a esta institución, se puede considerar como un aparato que converge la estructura social con el poder estatal de tal cuenta se refiere al Estado: “no como autoridad simplemente o como la relación bipartita entre gobernadores y gobernados, sino entendida también como una estructura social, y el Estado como poder.”¹

La sociedad, en su evolución histórica, se organizó en torno a una forma de vida, que es impulsada por ese órgano social, y se sustenta en un sistema económico, éste representa una fuerza que da poder, de tal cuenta que el poder y la sociedad parten del mismo punto. El poder inicialmente se individualizó en una persona, en algunos casos

¹ Porrúa Pérez, Francisco. **Teoría del estado**. Pág. 167.

en el más fuerte, en otros en ancianos, quienes representaron a la autoridad o jefe, en su cosmovisión algunas sociedades dieron esa ventaja a personas que representaban la voluntad divina, pero la cohesión social dividió la sociedad en gobernantes y gobernados. Es en este contexto donde surge el Estado como entidad jurídica encargada de velar por los derechos de las personas dentro de un territorio determinado

1.2. Definición de Estado

El Estado se origina a través de la manera en la cual las personas organizadas como una población, tuvieron a bien la necesidad de las personas de agruparse y así convivir con las demás para poder desarrollarse a plenitud de una manera más fácil, por lo que se creó una entidad de derecho para poder garantizar los derechos de las personas dentro del territorio donde se habían asentado.

Se puede determinar entonces que el Estado como institución ha existido desde los albores de la humanidad, es por esto que las primeras edificaciones humanas, eran llamadas ciudad-estado por lo que únicamente se tomaban la molestia de brindar los derechos a los habitantes de estas a pesar de tener ciudades vecinas.

“El Estado es un orden jurídico, parcial inmediato al Derecho de gentes, relativamente centralizado, con ámbito territorial y temporal de validez jurídico, internacionalmente delimitado, y con una pretensión de totalidad, respecto del ámbito material de validez,

sólo restringida por la reserva del Derecho internacional.”² Lo anterior quiere decir que el Estado es una institución que se encarga de velar por los derechos de las personas que viven dentro de un territorio, a través de normas jurídicas diseñadas, planeadas y promulgadas para tal efecto.

“El Estado suele definirse como la organización jurídica de una sociedad bajo un poder de dominación que se ejerce en determinado territorio”.³ Se puede decir entonces que la sociedad se siente protegida a través de la intervención del Estado respecto a la manera en la cual le piden que se le otorguen los derechos humanos conducentes para tal efecto.

Hay varias teorías para explicar al Estado, existen teorías que lo consideran como un organismo, como una expresión de espíritu, como una institución, corporación o un sistema normativo, por lo que se hace necesario profundizar en las mismas. En cuanto a conceptualizar al Estado como organismo, menciona que el Estado no es creado por la naturaleza, sino que es el resumen la síntesis de la actividad política, de una sociedad y que normalmente se plasma en la ley.

En tal sentido, se puede determinar qué Estado como aquella persona jurídica capaz de adquirir Derechos y obligaciones, reconocido internacionalmente, y que posee un territorio determinado en donde ejerce su poder soberano y que ha sido delegado a

² Serra Rojas, Andrés. **Teoría del Estado**. Pág. 11.

³ García Máñez, Eduardo. **Introducción al derecho**. Pág. 98.

través del pueblo democráticamente con el fin de que exista una armonía y paz social por la cultura, las costumbres para gobernados y gobernantes.

1.3. Deberes del Estado

Los deberes del Estado, se resumen como la manera en la cual se le otorgan a los habitantes los derechos en virtud del ordenamiento jurídico que trata de establecer los principios que son otorgados a las personas habitantes de un territorio.

Es por esto que se puede determinar que los deberes del Estado son los distintos principios que tratan de establecer los derechos de las personas dentro del territorio; en otras palabras se puede afirmar que los deberes del Estado es el garantizar los derechos básicos de las personas.

En tal sentido, se puede determinar que las formas en las cuales se reglamentan estos deberes son los principios constitucionales de derecho. Los cuales se pueden agrupar de la manera siguientes:

- a. Protección a la vida: La vida es considerada como valor, derecho, principio fundamental, mediante el cual el ser humano vive, para el efecto la biología la define como: “capacidad de nacer, crecer, reproducirse y morir”. Consiste en el derecho esencial y básico mediante el cual surgen todos los demás derechos y valores

esenciales de la persona, es decir giran alrededor de él, motivo por el cual se entiende que es una obligación fundamental del Estado”.⁴

En la Constitución Política de la República es reconocida desde su preámbulo de la siguiente manera: “afirmando la primacía de la persona humana como sujeto y fin del orden social”. Entonces, al ser considerado como un derecho esencial mediante el cual se derivan otros derechos, estos deben de ser normados de igual manera para que la persona humana logre desarrollarse en plenitud en cualquier ámbito sea social, familiar, laboral. Al contemplar en el Artículo 3 de tal cuerpo legal el Derecho a la vida, y que dice “El Estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de la persona.” Por lo tanto, se puede determinar que el derecho a la vida es fundamental en el territorio nacional y de esta manera debe de abordarse y procurar su protección.

b. Seguridad: La seguridad, considerado como confianza, certeza jurídica, brinda el Estado a través de un sistema jurídico basado en Derecho y respetando la norma fundamental, que es la Constitución, es dar cumplimiento al Derecho y la realización de la justicia. Según la Corte de Constitucionalidad en sentencia de fecha veintinueve de enero del año dos mil nueve, dictada dentro del expediente número 35-2008 determinó lo siguiente: “En cuanto a la seguridad jurídica, que establece el artículo relacionado se refiere, concretamente, a la confianza que tiene el ciudadano, dentro

⁴ Reyes Garcia, Mayra Alejandra. **Análisis constitucional de los deberes del estado respecto de la ley del sistema de Alerta Alba-Keneth.** Pág. 34.

de un Estado de Derecho, hacia el ordenamiento jurídico, en tal virtud las autoridades en el ejercicio de sus facultades legales, deben actuar observando dicho principio, respetando las leyes vigentes y principalmente la ley fundamental”.⁵

c. Libertad: Se define como: “Facultad natural que tiene el hombre de obrar de una manera o de otra, y de no obrar, por lo que es responsable de sus actos”⁶. En tal sentido, se puede determinar que es la forma en la cual el hombre tiene la potestad para hacer, lo que mejor les convenga o parezca siempre y cuando se haga responsable de sus actos.

En la Constitución Política de la República de Guatemala se encuentra regulado de la siguiente manera: “Artículo 4. Libertad e igualdad. En Guatemala los seres humanos son libres e iguales en dignidad y derechos. El hombre y la mujer, cualquiera que sea su estado civil, tiene iguales oportunidades y responsabilidades. Ninguna persona puede ser sometida a servidumbre ni a otra condición que menoscabe su dignidad. Los seres humanos deben guardar conducta fraternal entre sí.”

Se puede afirmar que, la libertad como esa autonomía personal de poder dirigirse y elegir, el ser dueño de los actos propios nunca olvidando las normas establecidas para no transgredir un derecho ajeno, esa autonomía que posee el ser humano de elegir entre el bien y el mal responsablemente, es decir asumiendo las consecuencias de sus actos.

⁵ Corte de Constitucionalidad. Gaceta No. 91.. Expediente 3350-2008. Fecha de auto: 29/01/2009.

⁶ Corte de Constitucionalidad. Gaceta No. 86. De la Corte de Constitucionalidad. Expediente. 25-2007. Fecha de sentencia: 20/11/2007.

d. Integridad: La integridad se puede definir como: “se entiende como un conjunto de condiciones físicas, psíquicas y morales que le permiten al ser humano su existencia, sin sufrir ningún tipo de menoscabo en cualquiera de estas tres dimensiones.”⁷

Consiste entonces, en el reconocimiento del derecho de la vida que todo ser humano tiene, y todas las condiciones o situaciones que se den, mediante las cuales el ser humano logra desarrollarse en todos los ámbitos físicos, psíquicos y morales, el respetar estas condiciones y brindarle los medios necesarios para lograrlo.

De esa cuenta los valores jurídicos esenciales mencionados anteriormente y regulados en la Constitución Política de la República, al ser garantizados por el Estado, cumplen con su función, ya que es éste el ente encargado de velar por su reconocimiento y protección, a través de las normas que integran el ordenamiento jurídico. Garantizando al ser humano su desarrollo íntegro como persona y alcanzando el bien común. Cabe mencionar que el valor jurídico más importante del cual dependen los demás valores es la vida, por lo que es obligación del Estado el garantizarla siempre.

1.4. Elementos del Estado

Los elementos del Estado son todos aquellos componentes indivisibles que lo comprenden, y que son esenciales para el normal desarrollo del Estado mismo y para

⁷ <http://www.cintras.org/textos/congresodh/elderechoalintegridadjmg.pdf>. (consultada: 12 de junio de 2023).

que pueda llegar a cumplir con todos sus fines; entre los elementos del Estado hay tres que resaltan: el territorio, el poder, el pueblo, estos se mencionan por varios autores y expertos en la materia.

“Para que el Estado surja son necesarios la existencia de la comunidad humana y la absoluta necesidad de un aire territorial, en el que se manifieste su dominio e independencia, al cual se adiciona como elementos esenciales al derecho y el poder, y denota una subdivisión siendo los elementos modales la soberanía y el imperio de la ley.”⁸

El Artículo 140 de la Constitución Política de la República de Guatemala, establece que Guatemala es un Estado libre, independiente y soberano, organizado para garantizar a sus habitantes el goce de sus derechos y de sus libertades. Su sistema de Gobierno es republicano, democrático y representativo.

En el artículo citado se mencionan como los elementos del Estado, el pueblo, el territorio y el poder; sin embargo, existen otros artículos de la Constitución como los Artículos 1 y 2 que implícitamente mencionan el elemento de la Población; el Artículo 142 de la Constitución Política de la República de Guatemala menciona el territorio como elemento del Estado, al indicar que “El Estado ejerce plena soberanía sobre el territorio nacional integrado por su suelo, subsuelo, aguas interiores, el mar territorial en la extensión que fija la ley y el espacio aéreo que se extiende sobre los mismos.

⁸ Serra Rojas, Andrés. **Op. Cit.** Pág. 320.

Respecto al tercer elemento del Estado: Poder, el Artículo 152 constitucional establece que el poder proviene del pueblo y su ejercicio está sujeto a las limitaciones señaladas por la propia Constitución y la ley. En virtud de todo lo expuesto, pueblo, territorio y poder son los elementos que constituyen el Estado. El pueblo considerado como una agrupación de seres humanos. El territorio considerado como el espacio físico hasta donde alcanza la soberanía de cada Estado. El poder considerado como esa fuerza dominante capaz de dirigir la actividad política y jurídica del Estado.

En otras palabras, El Estado debe de estar conformado por un grupo social de personas, localizado dentro de una superficie terrestre denominada territorio, dotado de un poder de mando soberano y un orden jurídico general que encaminen al mismo a cumplir con sus fines.

1.4.1. El gobierno y la división de poderes

Para poder establecer cómo funciona el Estado de Guatemala es necesario establecer cómo funcionar el mismo dentro del territorio nacional, en ese sentido se debe de citar el Artículo 140 de la Constitución Política de la República de Guatemala, el cual establece: "Guatemala es un Estado libre, independiente y soberano, organizado para garantizar a sus habitantes el goce de sus derechos y de sus libertades. Su sistema de Gobierno es republicano, democrático y representativo."

Lo cual quiere decir que el Estado de Guatemala, tiene como características el ser un Estado libre, sin que se limite bajo ninguna circunstancia la libertad del mismo, además de ser independiente y con la capacidad de autogobernarse y gestionarse, sin estas características se puede determinar que no puede funcionar el mismo como un país; en tal sentido se incumpliría la segunda parte del artículo, la cual consiste en otorgar a los habitantes de la república sus derechos y libertades dentro del territorio nacional.

Por su parte el Artículo 141 de la Constitución Política de la República de Guatemala afirma: “La soberanía radica en el pueblo quien la delega, para su ejercicio, en los Organismos Legislativo, Ejecutivo y Judicial. La subordinación entre los mismos, es prohibida.” Desarrollando lo anterior, se puede determinar que la soberanía a la cual se refiere el artículo anterior, se realiza a través de la división de poderes dentro del Estado. En tal sentido se puede determinar que el sistema de gobierno guatemalteco está integrado por tres poderes que son: Organismo Legislativo, Organismo Ejecutivo y Organismo Judicial.

a. Organismo ejecutivo: El organismo Legislativo, es el encargado de normar las funciones y el procedimiento parlamentario del estado, está compuesto por 158 diputados que integran el Congreso de la República. Este organismo lo encontramos regulado en la Constitución Política de la República, en los Artículos 141 y del 157 al 181, que establecen la potestad legislativa, la integración del Congreso de la República, así como aspectos importantes de su funcionamiento, entre ellos, las sesiones, el quórum para tomar decisiones, especialmente la autorización a los

diputados para que desempeñen otros cargos públicos, prerrogativas de que gozan los diputados, requisitos para el cargo de diputado, prohibiciones e incompatibilidades y la forma de elegir su Junta Directiva y Comisión Permanente.

Regula también las atribuciones específicas del Congreso, el derecho de interpelar a los ministros de estado, efectos de la interpelación, asistencia de ministros al Congreso, atribuciones específicas, mayoría calificada, procedimiento consultivo y específicamente, el proceso de formación de las leyes. Lo relativo a la organización y funcionamiento interno del Congreso de la República, lo encontramos regulado en La Ley Orgánica del Organismo Legislativo, Decreto número 63-94 del Congreso de la República de Guatemala.

b. El Organismo Judicial es el encargado de administrar la justicia con independencia y potestad de juzgar por medio de tribunales jerárquicamente, organizados y estructurados jurisdiccionalmente en cuatro niveles, que son:

- La Corte Suprema de Justicia;
- Tribunal de Segunda Instancia;
- Tribunal de Primera Instancia;
- Juzgado de Paz.

Los cuales están integrados por personal y jueces independientes, que de acuerdo a lo que establece la Constitución de la República de Guatemala y demás leyes hacen valer

mediante una acción legal la justicia, la verdad y la equidad. Este organismo lo encontramos regulado en la Constitución Política de la República de Guatemala, que dota a esta institución de la potestad de juzgar, creando las condiciones esenciales de la administración de justicia, las garantías que posee, el derecho de antejuicio para magistrados y jueces, los requisitos para ser magistrado o juez, el período de funciones de magistrados y jueces, el nombramiento de jueces y personal auxiliar.

Todo lo relativo a los principios y reglas de aplicación de las leyes, interpretación de la ley, obligación de resolver, el debido proceso y otras reglas relacionadas con la aplicación de las leyes en el tiempo, documentos provenientes del extranjero y plazos judiciales, así como lo relativo a las funciones del Organismo Judicial, tanto administrativas como jurisdiccionales y todas aquellas disposiciones comunes a todo proceso, lo encontramos regulado en la Ley del Organismo Judicial, Decreto 2-89 del Congreso de la República.

c. Organismo Ejecutivo El Organismo Ejecutivo es el encargado de la función gubernamental política y administrativa. Este organismo se distingue del poder legislativo, ejercido generalmente por el Parlamento, que promulga o revoca leyes y del poder judicial, que interpreta, hace respetar o invalida las mismas, debido a que es el encargado de concebir y ejecutar políticas generales de acuerdo con las cuales las leyes tienen que ser aplicadas; representa a la nación en sus relaciones diplomáticas, sostiene a las Fuerzas Armadas y en ocasiones aconseja con respecto a la legislación.

La teoría política de la división entre el ejecutivo y los demás poderes del Estado era conocida ya en las antiguas civilizaciones clásicas de Grecia y Roma, y fue aplicada con un alcance limitado en algunos gobiernos medievales. Dentro del poder ejecutivo, se suelen diferenciar las figuras de Jefe de Estado, Gobierno y Administración. En la legislación Guatemalteca el Organismo Ejecutivo tiene su fundamento en la Constitución Política de la República, y es desarrollado por la Ley del Organismo Ejecutivo Decreto 114-97 del Congreso de la República y leyes conexas.

1.5. Fines del Estado de Guatemala

Es necesario establecer en qué consiste la finalidad del Estado, por lo tanto se puede determinar que el Estado como persona jurídica, tiene derechos obligaciones que le atañen por su creación. En ese sentido; se puede afirmar que los principales derechos y obligaciones del Estado, radican en los aspectos siguientes:

- a. Ser soberanos;
- b. Defender el territorio;
- c. La estructura de Estado y sus órganos de gobierno;
- d. Establecer un sistema bancario;
- e. Constituir un sistema tributario;
- f. Erigir las estructuras de defensa interna y externas;
- g. Crear el orden jurídico;
- h. Instituir las bases para el desarrollo;

i. Instaurar las bases para las relaciones con el exterior;

Es por esto que se hace necesario el estudiar, en qué consiste la finalidad del Estado, toda vez que tiene que cumplirse lo conducente para cumplir con sus derechos y obligaciones, para con la sociedad y la población en primer lugar así como para consigo mismo.

En ese sentido, se puede determinar que el Estado tiene dos finalidades, los cuales se encuadran de la siguiente forma: “a. Fines subjetivos de los hombres, o sea los múltiples fines que con el Estado, persiguen lograr todos o la mayoría de los hombres; y, b. Fines objetivos del Estado, o fines que causal y teológicamente le dan sentido. Esto significa que es aquello que debe realizar o cumplir el Estado como organización de un pueblo, quedando implícitas las causas finales de la conservación del orden que determinan la organización o sea las causas de la existencia del Estado y el poder”.⁹

En virtud de lo anterior, se puede aseverar que la finalidad mayor del Estado, consiste en la consecución del bien común para sus habitantes. Es por esto que se puede considerar que el orden jurídico, cuya unidad resulta del derecho fundamental que está en la Constitución, y el poder que lo garantiza tienden a realizar un bien público o común distinto de los bienes particulares de los individuos, como valor que expresa la plenitud del bien humano en una sociedad territorialmente limitada.

⁹ Prado, Gerardo. **Teoría del Estado**. Pág. 90.

El bien común es el fin que persigue todo tipo de sociedad, y bien público es el fin específico que trata de alcanzar la sociedad estatal. Siempre que los hombres se agrupen socialmente para obtener un fin que beneficie a todos, será este un bien común.

El Estado también persigue el bien común, pero con la especialidad de establecer que es una sociedad muy amplia, en ese sentido, se debe de diferenciar el bien común particular del público; la actividad política, es otro ejercicio del Estado que consiste en la búsqueda de lo bueno y lo útil para la sociedad, de tal manera que se pueda determinar en que realmente consiste el bien común.

Es por esto que la finalidad del Estado, se circunscribe que la finalidad del Estado podemos especificar que es meramente formal; manifestándose en el bienestar de la nación, la solidaridad social, la seguridad pública, la protección de los intereses individuales y colectivos, la elevación económica, cultural y social de la población, las soluciones de los problemas nacionales, la satisfacción de las necesidades públicas y otras similares que podrían surgir conforme vayan existiendo nuevas necesidades para el ser humano.

1.6. Caracterización del Estado de Guatemala

La caracterización del estado de Guatemala se puede afirmar que consta de tres aspectos fundamentales. Es republicana, democrática y representativa

- a. Es republicana: Lo cual quiere decir que es lo conducente a una república, lo cual establece que el poder público solo será electo y cumplirá funciones por un tiempo determinado. El principal canal de participación ciudadana en la república es el voto.

Las elecciones deben ser libres y el voto, secreto. De esta manera, los ciudadanos pueden ejercer su participación sin presiones ni condicionamientos.

- b. Democrática: Esto quiere decir que el sistema de elección responde a la manera en la cual los líderes del Estado serán electos por la mayoría de la población de tal forma que sea la población quien elige a sus autoridades a través de la una elección popular.

- c. Representativa: Debido a que cada departamento de Guatemala será es representado por una persona, a través de la elección popular, el mismo lo representará en el Congreso de la República con el objeto de promover las acciones necesarias para suplir cualquier vicisitud que surja en el poblado que representa de tal forma que se tenga voz y voto en los asuntos regionales y nacionales.

CAPÍTULO II

2. La administración pública

Es necesario establecer en que consista la administración pública y la importancia que tiene la misma para el Estado de Guatemala, respecto a la manera en la que esta se desarrolla dentro del contexto de la doctrina y como esta se regula también en el ordenamiento jurídico.

2.1. Definición de administración pública

La administración pública, como su nombre lo indica, es la manera en la cual un Estado desarrolla como se deben de prestar los servicios públicos dentro de un territorio determinado.

La administración pública, siempre ha existido ya que desde la antigüedad cuando se elegían a los monarcas, estos se preocupaban de la población a la cual gobernaban, por lo que era necesario que estos tuvieran servicios mínimos para subsistir y que hubiera leyes para el correcto desarrollo de las relaciones entre Estado y gobernados.

Se define la administración pública de la siguiente forma: “La acción gubernamental cuando dispone lo necesario para cumplir las leyes, promover los intereses públicos y resolver las cuestiones planteadas al aplicarse lo mandado; o sea, lo relativo a la

legislación, al bienestar y a la justicia”.¹⁰ Se puede determinar entonces que la administración se define como la forma en la cual el gobierno establece la forma en la cual se debe de desarrollar la relación entre el gobierno y el gobernado a través de normas jurídicas, que tratan de garantizar la armonía entre las personas dentro del territorio determinado, procurando la consecución del bien común como finalidad del Estado.

Esto queda plasmado en el Artículo 1 de la Constitución Política de la República de Guatemala, la cual establece: “El Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común.” Esto determina la importancia que tiene en Guatemala la administración pública, determinando que el Estado será creado para la protección de las personas, lo cual se debe de realizar a través de la promulgación de leyes y reglamentos necesarios para garantizar que esto se realice en el territorio nacional, también establece que la única finalidad del Estado de Guatemala es la consecución del bien común.

Sobre este tópico, la Corte de Constitucionalidad, establece: “La Constitución Política dice en el Artículo 1 que el Estado de Guatemala protege a la persona... pero añade inmediatamente que su fin supremo es la realización del bien común, por lo que las leyes pueden evaluarse tomando en cuenta que los legisladores están legitimados para dictar las medidas que, dentro de su concepción ideológica y sin infringir preceptos constitucionales, tiendan a la consecución del bien común.

¹⁰ Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 46.

Al respecto conviene tener presente que la fuerza debe perseguir objetivos generales y permanentes, nunca fines particulares”.¹¹ En tal sentido se puede determinar que el bien común es la finalidad del Estado de Guatemala, por lo que la administración pública, debe de buscar este aspecto para que se vuelva una realidad establecer el bien común de las personas.

La administración pública por su parte puede ser considerada, en cuanto a su concepto, fundamentalmente, desde dos puntos de vista: subjetivo y objetivo. En el primer sentido se entiende por Administración Pública un conjunto de órganos; en el segundo una actividad. Ambos puntos de vista se distinguen en todo momento por la doctrina, pero poniendo el énfasis sobre uno de ellos.

Cuando la balanza cae del lado del aspecto subjetivo, se considera en el sentido inverso por administración la actividad realizada por los órganos a los que se asigna aquel carácter; en cambio, cuando el que predomina es el aspecto objetivo, la Administración Pública como sujeto estará integrada por el conjunto de órganos y entes que realizan la actividad que se estima como administrativa.

La administración pública, por lo tanto, es la institución imprescindible del Estado, ya que sitúa el sentido, condiciones y el papel del mismo. La administración pública es conceptuada no por su contexto social y cultural; sino por su institucionalidad, ya que se construye a partir de reglas, normas, acuerdos y formas de desempeño; es decir, se

¹¹ Corte de Constitucionalidad. Gaceta No. 1, expediente No. 12- 86, página No. 3, sentencia: 17-09-86.

percibe como una organización compleja, sin asociarla con los imperativos de la sociedad.

2.2. Características de la administración pública

A continuación, se establece cuáles son las características y como estas desarrollan a la administración pública, mismas que se enumeran a continuación:

- a. Bien común: El bienestar de toda la comunidad mediante la implementación de leyes que avalen el cumplimiento de esta finalidad u objetivo concreto.
- b. Actúa sobre la organización privada: Es un sistema de tipo tutelar que abarca a toda la comunidad. Esta organización privada necesita de la administración pública para su desempeño de manera armoniosa pues sirve como regulador de aquella.
- c. División de tareas: Tal como se ha comentado con anterioridad la administración pública se divide en diferentes instituciones, departamentos u oficinas. Cada una de estas está conformada por personal que realiza diferentes funciones. Estas instituciones son el medio por el cual se exterioriza la personalidad del Estado.
- d. Empleados públicos: Son todos aquellos empleados que no pertenecen a una institución o empresa privada. Dentro de estos empleados se encuentran los docentes

de instituciones educativas públicas, médicos de hospitales o sanatorios públicos, policías, investigadores, etc.

e. Infraestructura: Los edificios públicos, la infraestructura, se encuentra en casi cualquier punto del país o nación que representen. Así, en cada ciudad se encuentran los hospitales públicos, instituciones educativas públicas, departamentos de policía, organismos municipales, etc.

f. Eficiencia: Se encarga de dar aviso al poder político sobre ciertas irregularidades o posibles desviaciones por parte de la sociedad o alguno de sus sectores. También debe tomar medidas frente a cambios o imprevistos.

2.3. Elementos de la administración pública

Es preciso analizar los elementos que conforma a la administración pública y como estos se desarrollan dentro del territorio nacional, para coadyuvar con la finalidad del mismo: el bien común.

a. Universalidad: “El fenómeno administrativo se da donde quiera que existe un organismo social, porque siempre debe existir coordinación sistemática de medios. La

administración se da por lo mismo en el Estado, en el ejército, en la empresa, en las instituciones educativas, en una comunidad religiosa, etc.”¹²

Lo anterior quiere decir que la administración requiere una coordinación para la consecución de una finalidad, por lo que el Estado debe de tener una correcta comunicación con sus entidades para lograr su cometido dentro del territorio nacional

b. Especificidad: “A pesar que la administración va siempre acompañada de otros fenómenos de distinta índole, el elemento administrativo es específico y distinto a los que acompaña.”¹³

La administración pública, deberá de establecer una especificación respecto a la función que desarrolla, es por esto que se puede determinar que cada situación debe de resolverse conforme al organismo que se desarrolla.

c. Unidad temporal: “Aunque se diferencien etapas, fases y elementos del fenómeno administrativo, éste es único y, por lo mismo, en todo instante de la operación de una organización se están dando, en mayor o menor proporción, todos o la mayor parte de los elementos administrativos. Así, al hacer los planes, no por eso se deja de mandar, de controlar, de organizar, etc. Por lo mismo, se puede afirmar que es un proceso interactivo y dinámico.”¹⁴

¹² García, Garrido. Sayira Marina. **Los elementos y principios de la administración pública y su vigencia en el siglo XXI.** Guatemala. (s.e.), 2014. Pág. 3.

¹³ Ibid. Pág. 3.

¹⁴ Ibid. Pág. 4.

La unidad temporal responde a la manera en la cual se deben de realizar los proyectos dentro del territorio nacional, afirmando que es importante la organización de la forma en la cual estos serán aplicados para tener una reacción correcta de las personas administradas dentro del territorio nacional.

- d. Unidad jerárquica: “Todos los que poseen carácter de jefes en un organismo social, participan en diversos grados y modalidades, de la misma administración. Así, en una organización forman un solo cuerpo administrativo, desde el Presidente, hasta el último empleado”.¹⁵

Se puede determinar entonces que la unidad jerárquica se realiza a través de la organización estatal, en el cual se determina como se deben de ejecutar los proyectos de la administración pública, también quien debe de conocer las reclamaciones que se realizan a través de la misma jerarquía, así como todos los demás asuntos que requieran alguna actuación administrativa por parte del Estado, incluyendo el conocimiento respecto a la imposición de las multas conducentes. Ahora bien los elementos que integran a la administración pública, son los siguientes:

- a. El órgano Administrativo: Son todos aquellos órganos que pertenecen a la administración pública y que son el medio o el conducto por medio del cual se manifiesta la personalidad del Estado.

¹⁵ Ibid. Pág. 5.

Lo anterior determina la importancia que tienen los órganos administrativos dentro de la administración público, ya que estos son el vínculo que tiene esta con la población en general, a través de estos se informan cómo debe de funcionar los distintos asuntos relacionados con el gobierno y sus instituciones.

b. Actividad Administrativa: Esta se desarrolla a través de la prestación de los servicios públicos a los cuales está obligada la administración para cubrir su finalidad.

La actividad administrativa, es en otras palabras la forma en la cual el Estado otorga los servicios conducentes a los administrados, es decir el cumplimiento de sus obligaciones como organismo rector del país.

c. Finalidad: Bien común o bienestar general de toda la población en general, elemento no solo doctrinario sino constitucional, expresado dentro del artículo uno que establece que el Estado se organiza para proteger a la persona y a la familia y su fin supremo es el bien común.

d. El Medio: El servicio público es el medio que la administración pública utiliza para el logro del bienestar general o el bien común.

Lo anterior establece la forma en la cual se puede realizar los proyectos de la administración pública, es por esto que se puede determinar que es de gran importancia que todos los aspectos de esta posean una forma como se pueda poner en consideración

una vía entre el Estado y los administrados, de tal forma que no exista ningún tipo de malentendido entre estos.

2.4. Principios de la administración pública

Es necesario analizar cuáles son los principios de la administración pública y como esta se puede desarrollar dentro de Guatemala, cabe destacar que es preciso determinar que los principios de la administración pública obedecen a la manera en la cual el Estado lo desarrolla, esto quiere decir que es el propio país el que determina cómo se debe de abordar esta temática dentro de su propio territorio; en Guatemala, esta situación está difusa a través del ordenamiento jurídico nacional. En tal sentido se debe de tomar en consideración en primer término lo establecido por la Secretaría el Consejo Nacional de Planificación Económica (SEGEPLAN); los cuales se delimitan de la manera siguiente:

a) Principios de la Planificación: Esto se refiere a los principios que regirán como debe de realizarse la administración pública dentro de un gobierno, estableciendo la importancia de que cada uno de estos principios posean un orden concatenado para que puedan cumplir con la función que le ha sido otorgada en la administración pública; dentro estos principios se pueden encontrar los siguientes:

- Principio de la precisión: Consiste en cada institución que tiene cabida dentro de la administración pública, ha sido creada por una razón específica y como tal debe de responder, respecto a su función.

- Principio de la flexibilidad: La flexibilidad en la administración pública, consiste en la capacidad de respuesta que tienen los elementos de recursos humanos y demás persona.
- Principio de la unidad: Esto quiere decir que todas las instituciones de la administración pública trabajarán en un mismo sentido para cumplir con las finalidades de los proyectos gubernamentales.

b) Principio de la Coordinación: Es el primer paso práctico de etapa dinámica, es el punto de contacto entre lo estático y lo dinámico y, es una función permanente porque en forma constante hay que estar integrado.

2.5. La actividad de la administración pública

Se puede determinar que es de gran importancia que tiene la actividad de la administración pública dentro del territorio nacional y como esta debe de cumplir con su objeto para el cual fue instaurada.

Se puede definir como: "Es el conjunto de tareas y atribuciones propias que realiza el Estado en el ejercicio de la función administrativa."¹⁶ La actividad administrativa del Estado se somete a la ley a consecuencia de basarse en el orden jurídico. Actividad administrativa existe en todos los Organismos del Estado. La actividad administrativa del

¹⁶ Villegas Basavilvaso, Benjamín. **Derecho Administrativo**. Pág. 97.

Organismo Ejecutivo recibe el nombre de Administración Pública. Actividad administrativa también existe en las organizaciones autónomas y descentralizadas que también forman parte del Estado.

El concepto de Administración Pública, técnicamente Administración del Estado de Guatemala, es amplio y general. La actividad administrativa puede ser de diversas clases, mismas que se explican a continuación:

a) Actividad Formal: Es la que equivale a la actividad que normalmente desarrolla cada Organismo del Estado: actividad legislativa, actividad ejecutiva y actividad jurisdiccional.

b) Actividad Material: Es la que equivale naturalmente a las siguientes actividades:

- Actividad Interna: Es la que se desarrolla dentro de la propia organización y en consecuencia, no afecta intereses, derechos o libertades de particulares o de otras organizaciones públicas.
- Actividad Externa: Es la que establece relaciones entre la organización y los particulares, y en consecuencia, se proyecta al ambiente que rodea a la Administración, reconociendo y afectando intereses, derechos y libertades. La interna equivale a eficiencia y la externa equivale a fines.

- **Actividad entre Organizaciones:** Es la que tiene lugar entre las entidades públicas, sin descartar que también puede tener lugar entre las privadas. Esta actividad establece coordinación, colaboración y controles entre las organizaciones públicas.

c) **Actividad Reglada:** Es la que supone la existencia de una norma jurídica, la cual establece las funciones, facultades y atribuciones de la organización pública y de los funcionarios o empleados públicos, fijando límites a la toma de decisiones. Es una actividad en la que el administrador no se puede salir de lo que la ley le indica, en éste caso, la ley le da el momento (tiempo o plazo), el contenido legal (requisitos) y la forma (oral o escrita) a los actos que realice, no teniendo margen para poder actuar. Significa “Actuar dentro de la ley”.

d) **Actividad Discrecional:** Es la que también supone la existencia de una norma jurídica, pero esta no precisa el momento, el contenido y la forma, o no precisa alguno de éstos elementos, y por tal motivo, la autoridad dispone de libertad para tomar decisiones, seleccionando opciones, cursos de acción, medidas o conductas. Se produce cuando la ley le otorga al órgano administrativo un marco amplio para que pueda aplicar la misma, es decir, le fija parámetros de los cuales no puede salirse.

Esta actividad no significa que la autoridad puede hacer lo que quiera y actuar fuera o al margen de la ley, lo cual no es discrecionalidad sino abuso de poder o autoritarismo. La actividad discrecional no puede descartarse por completo, dado que las leyes no regulan



con precisión el momento, el contenido y la forma de la actividad, regulan uno o dos elementos, no más, lo cual produce normas incompletas, dudosas, oscuras, ambiguas o contradictorias. En la práctica no existen decisiones administrativas totalmente regladas, ni totalmente discrecionales, generalmente, cuentan con una parte reglada y otra parte discrecional.



CAPÍTULO III

3. El tránsito y su legislación en Guatemala

Es necesario establecer en que consiste la ley de tránsito y como esta se desarrolla dentro del territorio nacional, de tal manera que se pueda analizar la forma en la que se aborda el transporte pesado y su legislación en la actualidad.

Se entiende por legítimo aquello que es legal y que corresponde cumplir de acuerdo con la legislación, en este sentido, el Artículo 26 de la Constitución Política de la República que se refiere a la Libertad de Locomoción que ya se ha analizado, pero se hace énfasis en el párrafo primero en donde se indica claramente que toda persona puede transitar y salir del territorio nacional sin más limitaciones establecidas por la ley. Dicha libertad consiste la de entrar y salir del territorio nacional en forma por demás libre, entonces se concluye acá que en las leyes y reglamentos de tránsito no se puede limitar esta disposición constitucional precisamente por la jerarquía de las leyes en donde la Constitución Política de la República ocupa la cúspide piramidal de las leyes.

El rostro de las leyes se inspira entonces, al menos en Guatemala en los preceptos y disposiciones de carácter Constitucional, dándole un sentido profundamente democrático y de carácter representativo. Los criterios y disposiciones de las leyes ordinarias están subordinados entonces, aún en materia de tránsito, al carácter dogmático y teórico la Constitución Política de la República de Guatemala.

3.1. Exposición de motivos de la Ley de Tránsito de Guatemala

En la República de Guatemala y particularmente en la ciudad capital existe una gran concentración poblacional y, de ello deriva una necesaria centralización en los servicios que prestan las municipalidades. Manifestado lo anterior y dado el eje de gran concentración humana se ha hecho necesario la Ley y el Reglamento de Tránsito para una mejor vida social entre automovilistas y peatones.

La denominada macrocéfala que padece principalmente la ciudad capital en donde se concentra la mayor carga de transporte congestionando el problema de la circulación vehicular generando los gastos innecesarios de gasolina, combustibles y pérdida de tiempo. En el Estado de Guatemala, desde hace unos años se viene tratando de solucionar este problema. No obstante, lo anterior, el problema no se ha erradicado, entonces, se hace necesario emitir soluciones en torno al problema desde las aristas legislativas.

Hay que identificar el uso de las vías públicas que ante todo solo se limitan al cargo de multas y esto no soluciona el problema. Debe por lo tanto regularse una verdadera educación vial desde los primeros años de edad de todo guatemalteco. Necesario es recalcar que la sociedad guatemalteca requiere una verdadera educación vial.

Hay que tomar en cuenta que Guatemala se aproxima a los quince millones de habitantes y en comparación con otros países Centroamericanos, poblacionalmente se está en una

macrocéfala difícil de superar y por ello hay que buscarle soluciones al tránsito vehicular y regularlo de acuerdo a las necesidades de nuestra época procurando en lo mínimo la imposición de multas y poniéndole más atención a una educación vial que debe iniciarse desde las aulas pre primarias de la enseñanza. Esto es en resumen el espíritu de la Exposición de Motivos de la iniciativa de ley que aprueba una nueva Ley de Tránsito.

3.2. Ley de Tránsito de Guatemala

Se puede determinar que las leyes del tránsito son las encargadas de regir todo lo concerniente a aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre, acuática y aérea. Nuestra Ley de Tránsito solamente se circunscribe al tránsito terrestre, aunque algunos artículos hacen referencia a "vehículos acuáticos" (verbigracia: artículos 12 y 18), pues lo relativo al tránsito acuático o marítimo y al aéreo se rige por leyes especiales. Así lo establece la Ley relacionada en su primer considerando, al expresar: "Que es deber fundamental del estado garantizar la seguridad de las personas, tema que incluye, entre otros, lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, especialmente en la época actual cuando el tránsito terrestre y los servicios relacionados con el mismo se concentran en las ciudades".

En contexto de lo anterior, se hace necesario analizar cómo funciona la ley de tránsito en el territorio nacional, El Título I hace referencia a las Disposiciones Generales que contiene tres Artículos que definen lo siguiente: Se regula lo relativo a la Ley que indica



las actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, conductores, pasajeros, estacionamientos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial, actividades de policía las cuales se aplican a toda persona y vehículo que se encuentre en territorio nacional, exceptuando lo establecido en tratados y convenios firmados y ratificados por Guatemala.

Especifica la Ley de Tránsito lo que integra la vía pública tanto terrestre como acuática cuyo destino y natural sea la circulación de personas y vehículos conforme las leyes civiles que rigen la propiedad de los bienes del poder público y que estén destinadas al uso común. La Ley de Tránsito regula lo relativo a la responsabilidad tanto de los conductores como de las personas, no importando si son peatones, nadadores o pasajeros, en el sentido que deben cumplir con las normas que en materia de tránsito establece el ordenamiento jurídico ordinario y reglamentario, haciendo ver que las sanciones que se apliquen a los vehículos también serán solidarias a los propietarios de los mismos y del conductor.

El Título II regula lo relativo a la autoridad de tránsito y está contenido en ocho Artículos definidos de la siguiente manera: La competencia del tránsito en la vía pública corresponde al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional; dentro de las facultades del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional se encuentran: planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional; elaborar el

reglamento para la aplicación de la Ley; organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito; emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir, organizar, llevar y actualizar el registro de conductores, el registro de vehículos; diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos; recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta Ley y disponer de ellos ; aplicar las sanciones previstas en esta Ley; diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial; y, realizar todas las funciones otorgadas por esta Ley y las que le asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito.

En cuanto a la organización, el Ministerio de Gobernación deberá crear un Departamento de Tránsito que será dirigido por un jefe y un subjefe y contará con las dependencias y delegaciones que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones especializadas de tránsito. A esta dependencia le corresponde aplicar la Ley de Tránsito y aplicar las sanciones que correspondan. Uno de los elementos particulares de la Ley de Tránsito lo es que el Ministerio de Gobernación puede trasladar y contratar con entidades públicas o privadas las funciones que correspondan al tránsito.

El Organismo Ejecutivo, mediante un acuerdo gubernativo puede trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades dentro de la jurisdicción que a cada una corresponde, haciendo énfasis que las municipalidades a su vez deben emitir un Acuerdo Municipal a efecto de ratificar el traslado de funciones del tránsito que originalmente le corresponde al Ministerio de Gobernación; también será

necesario que las municipalidades deberán con los recursos necesarios para desempeñar la función de regulación del tránsito, se deberá responsabilizar por su ejercicio y mantenimiento y deberá dictar los reglamentos u ordenanzas si es que no lo tienen así como crearán el departamento específico de Policía Municipal de Tránsito, que en nuestro medio es mejor conocida como PMT.

Las municipalidades de sus respectivas circunscripciones pueden entre ellas firmar convenio de apoyo para lograr objetivos comunes y luego solicitarán al Ministerio de Gobernación el traslado de funciones y éstas a su vez podrán suscribir contratos con personas individuales o jurídicas, públicas o privadas para que realicen la prestación del servicio de policía, administración y/o fiscalización del tráfico y en las carreteras y caminos la delegación le corresponde a la Dirección General de Protección y Seguridad Vial –PROVIAL- siempre y cuando la administración del tránsito no le haya sido delegada a una municipalidad.

El Título III de la Ley de Tránsito se refiere en solo dos Artículos al Tránsito de Personas en donde claramente se aprecia que el derecho de vía lo tienen los peatones siempre y cuando lo hagan por el lugar, en la oportunidad, forma y modo que normen los reglamentos; y en el caso de la responsabilidad de los conductores de vehículos o cualquier otro medio de transporte terrestre o acuático, estos quedarán exentos de responsabilidad cuando atropelle a una persona en la vía pública siempre que se esté conduciendo de acuerdo con las leyes aplicables. Lo relativo a los conductores y de las licencias de conducir lo encontramos regulado en el Título IV que contiene los Artículos

del 14 al 17; y define la licencia de conducir como el documento emitido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional que autoriza a una persona para conducir un vehículo, de acuerdo con esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables; se indica también los requisitos que se deben cumplir para obtener primera licencia ya sea de mayores de dieciocho años o que no sean menores de dieciséis años. Indica asimismo la Ley de Tránsito que los conductores deben reunir requisitos que son determinantes para circular por la vía pública; estos requisitos son entre otros tener licencia de conducir, encontrarse en el pleno goce de capacidades 19 civiles, mentales y volitivas así como regir su conducción según lo indican las leyes, reglamentos y otras leyes que se puedan aplicar al tránsito.

No se puede escapar el conductor al pago de derechos por la adquisición de la licencia de conducir y estos fondos corresponderán al Departamento de Tránsito de la Policía Nacional; y en cuanto al aprendizaje de conducción, la Ley prevé la autorización de escuelas, las cuales deberán estar autorizadas por el Ministerio de Gobernación y deberán extender certificados acreditando la capacitación teórica y práctica a quien solicite la licencia de conducir.

Los Artículos 18 al 22 están contenidos en el Título V de la Ley de Tránsito que se refiere a los Vehículos y da una definición de ellos indicando además los requisitos que debe cumplir para que puedan circular por la vía pública los que además deberán sufrir las verificaciones periódicas con la finalidad de no contaminar el ambiente; al igual que las personas, los vehículos también deben estar identificados no solo con tarjeta de

circulación sino que deben tener su propia placa con la identificación que para el efecto le designe el Ministerio de Finanzas Públicas a través de la Superintendencia de Administración Tributaria.

En el caso de los vehículos destinados al servicio público las personas individuales o jurídicas que presten este servicio deben mantener actualizada la información sobre esos vehículos, los propietarios y los conductores de los vehículos y en este aspecto se debe ser claro en el sentido de que las personas individualmente consideradas ni los representantes legales que prestan estos servicios cumplen con esta información; y en la circulación de los vehículos de emergencia tienen preferencia de vía únicamente cuando se encuentren en el desempeño de labores de emergencia los cuales deberán contar con señales visuales y auditivas.

Con la finalidad de evitar duplicidad de información en el Registro de Vehículos tanto el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional como el Ministerio de Finanzas Públicas y los reportes de Aduanas unificarán sus registros de vehículos que circulan en el país.

Se hace necesario indicar que la Ley de Tránsito en el Título VI regula lo relativo a la Vía Pública la cual se utilizará únicamente para el tránsito y circulación de personas y vehículos, por lo que queda prohibido obstaculizar de cualquier forma la vía pública, colocar elementos que limiten o alteren las señales de tránsito, alterar, destruir las señales de tránsito y colocar en las señales de tránsito anuncios o propaganda que pueda limitar su indicación, pues en todo caso la autoridad del tránsito podrá retirar de la

vía pública todo aquello que limite la libre circulación de personas o vehículos y cuando se haga necesario realizar trabajos en la vía pública quien los realice deberá obtener permiso y colocar las señales que sean lo suficientemente visibles para evitar lesiones a las personas o daños a los vehículos so pena de ser considerados responsables directos de las lesiones a las personas o daños a los vehículos.

Dos de los graves problemas que se han manifestado en los últimos años ha sido el no estacionar los vehículos en cualquier lugar sino solamente conforme las disposiciones de las autoridades competentes y los parqueos, pues aunque las autoridades puedan autorizar la construcción de ellos y ser inscritos en el Registro General de la Propiedad, estos se hacen insuficientes y por ser privados el costo por el tiempo de utilización de los mismos resulta oneroso para quien los necesita.

Las señales, signos y semaforización para normar el tránsito, se deben establecer respetando los tratados y convenios internacionales de los cuales Guatemala es signataria. Un tema que desde siempre ha sido motivo de discusión es el relativo al seguro, el cual se regula en la Ley de Tránsito en el Título VII, el cual debe ser obligatorio para todo vehículo autorizado para circular en la vía pública.

Dentro de las sanciones que regula la Ley de Tránsito se encuentran: la amonestación, multas que se le pueden imponer a las personas, conductores y propietarios de vehículos que incumplan la Ley y el Reglamento de Tránsito o en la perforación de la licencia y las multas serán impuestas tomando en cuenta un salario mínimo del campo hasta mil

salarios mínimos; retención de documentos, referidos particularmente a la licencia de conducir; cepos, que se utilizan para inmovilizar los vehículos por haberlos dejado estacionados en la vía pública y en lugares no autorizados, los cepos se liberan hasta que se haya cancelado la multa impuesta; la incautación de vehículos y cosas, las cuales podrán ser retirados de los lugares que no están permitidos por la autoridad competente y a costa del propietario de éstos siempre que estén obstaculizando la vía pública.

En este sentido la autoridad que tenga bajo su cargo el tránsito deberá crear un depósito nacional o municipal con la finalidad de resguardar las cosas u objetos que han sido incautados de la vía pública y los que hayan causado abandono se venderán en pública subasta o se adjudicarán al Ministerio de Gobernación o a las municipalidades y los fondos recaudados pasarán a ser fondos privativos de cualquiera de éstas instituciones y para reclamar la devolución de un vehículo o cualquier otro objeto que haya sido incautado el propietario deberá acreditar la propiedad del vehículo u objetos y pagar las multas, recargos y gastos en los que se incurra, se deberá dar audiencia a todos los interesados y resolverá en definitiva y ante una inconformidad se aplicarán los recursos establecidos en el Código Municipal.

3.3. Análisis del reglamento de tránsito de Guatemala

El Reglamento de Tránsito está contenido en el Acuerdo Gubernativo Número 273-98, el cual, a su vez, está conformado por dos Considerandos, un Por Tanto, seis Títulos y 197 Artículos.

El Reglamento de Tránsito, que se encuentra dentro del Acuerdo Gubernativo Número 273-98, consta de diferentes elementos que conforman su estructura. Estos elementos son:

1. Considerandos: Son dos partes introductorias del reglamento donde se presentan las motivaciones y fundamentos que llevaron a su creación. Los considerandos suelen explicar los propósitos y objetivos del reglamento, así como los problemas o situaciones que se buscan abordar.
2. Por Tanto: Es una sección que se encuentra después de los considerandos y establece las decisiones o resoluciones tomadas por el gobierno en relación con el reglamento. Aquí se pueden incluir instrucciones, mandatos o disposiciones generales.
3. Títulos: El reglamento se organiza en seis títulos, los cuales agrupan los diferentes aspectos relacionados con el tránsito y la circulación vehicular. Cada título puede abordar temas específicos, como normas de conducción, señalización vial, licencias de conducir, entre otros.
4. Artículos: Los artículos son las unidades más pequeñas del reglamento y contienen las disposiciones y normas específicas. Cada artículo aborda un aspecto particular relacionado con el tránsito, como límites de velocidad, estacionamiento, uso de luces,

prioridades de paso, sanciones, etc. En total, el Reglamento de Tránsito contiene 197 artículos.

El Reglamento de Tránsito, contenido en el Acuerdo Gubernativo Número 273-98, se estructura a través de los considerandos, el por tanto, los títulos y los artículos. Esta organización busca establecer normas y regulaciones para regular y controlar el tránsito vehicular, promoviendo la seguridad vial y el orden en las vías públicas.

En el Título I del Reglamento de Tránsito se especifican las Disposiciones Generales contenidas en el Capítulo I el que contiene cinco Artículos en los cuales se indica en primer lugar lo relativo a la Organización del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil con las dependencias administrativas definidas; sin embargo, las mismas podrán suprimirse o crearse otras según vayan surgiendo las necesidades de la entidad.

El primer artículo del Capítulo I se refiere a la Organización del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil. En este artículo se establecen las dependencias administrativas que forman parte de este departamento. Estas dependencias son definidas en el reglamento para estructurar adecuadamente el funcionamiento del Departamento de Tránsito.

Además, se menciona que estas dependencias administrativas pueden ser suprimidas o creadas según las necesidades que vayan surgiendo en la entidad. Esto significa que la

estructura organizativa del Departamento de Tránsito puede ser modificada o ajustada en el futuro para adaptarse a los cambios y requerimientos específicos que se presenten.

El nombramiento y las contrataciones del jefe y subjefe del Departamento de Tránsito corresponderán al Ministro de Gobernación a propuesta del Director General de la Policía Nacional Civil y la contratación del personal que colaborará con la institución quedará a cargo del Jefe del Departamento de Tránsito.

En virtud de lo anterior, se puede afirmar que, el Ministro de Gobernación, a propuesta del Director General de la Policía Nacional Civil, tiene la facultad de nombrar al jefe y subjefe del Departamento de Tránsito. Por otro lado, el Jefe del Departamento de Tránsito es responsable de contratar al personal que colaborará en el departamento. Estos procesos de nombramiento y contratación tienen como objetivo asegurar el correcto funcionamiento y gestión de las actividades relacionadas con el tránsito y la seguridad vial.

Uno de los Artículos importantes que contiene el Reglamento de Tránsito es el 5, pues en éste se indica que el Ministerio de Gobernación podrá trasladar la administración de la competencia de tránsito, a las municipalidades que así lo soliciten y éstas a su vez deben cumplir con una serie de requisitos para realizar esta actividad y una vez emitida la resolución ministerial favorable, el Ministerio de Gobernación emitirá el Acuerdo Gubernativo que corresponde.

El Artículo 5 del Reglamento de Tránsito es de gran importancia, ya que establece la posibilidad de que el Ministerio de Gobernación pueda transferir la administración de la competencia de tránsito a las municipalidades que lo soliciten. A continuación, se describen los puntos clave contenidos en este artículo:

1. Traslado de la administración de la competencia de tránsito: El Ministerio de Gobernación tiene la facultad de transferir la responsabilidad de administrar la competencia de tránsito a las municipalidades que lo soliciten. Esto implica que las municipalidades pueden asumir las tareas relacionadas con el tránsito en sus respectivas jurisdicciones, lo que incluye la regulación, control y gestión de aspectos viales y de seguridad vial.
2. Requisitos para la solicitud de transferencia: Para que una municipalidad pueda solicitar el traslado de la administración de la competencia de tránsito, debe cumplir con una serie de requisitos establecidos por el Ministerio de Gobernación. Estos requisitos pueden variar y deben ser cumplidos por la municipalidad interesada para que su solicitud sea considerada.
3. Emisión de resolución ministerial y Acuerdo Gubernativo: Una vez que la municipalidad cumple con los requisitos y su solicitud es evaluada y aprobada favorablemente por el Ministerio de Gobernación, se emite una resolución ministerial que respalda el traslado de la competencia de tránsito a la municipalidad correspondiente. Posteriormente, el Ministerio de Gobernación emitirá el Acuerdo

Gubernativo correspondiente, formalizando y estableciendo las condiciones y alcances de esta transferencia.

En el Capítulo II del Reglamento de Tránsito se regula lo relativo al objeto del Reglamento y las definiciones que todo conductor y peatón deben conocer; en el primer caso el objeto es normar lo relativo al tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional y se encuentra un elemento no coincidente con la Ley de Tránsito, pues en el Artículo 1 de la Ley de Tránsito se especifica claramente que por tránsito debe entenderse todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, por lo que el Reglamento de Tránsito queda corto en cuanto a su objeto; y en el segundo caso que corresponde a definiciones, se encuentran un total de ciento veintiuno, los cuales van en orden alfabético desde lo que define como acera, bicicleta, calcomanía, dispositivo reflejante u ojo de gato, infractor, luz de cruce o baja, ocupantes, señalización horizontal, transporte colectivo, entre otros.

El Capítulo II del Reglamento de Tránsito se dedica a regular dos aspectos importantes: el objeto del reglamento y las definiciones que deben conocer tanto los conductores como los peatones. A continuación, se detallan los puntos clave presentes en este capítulo:

1. Objeto del Reglamento: En el Capítulo II se establece que el objeto del Reglamento de Tránsito es normar todo lo relacionado con el tránsito de peatones y vehículos

automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional. Esto implica que el reglamento tiene como finalidad establecer las normas y regulaciones que rigen la circulación y el comportamiento de conductores y peatones en las vías públicas.

Se menciona que hay un elemento no coincidente con la Ley de Tránsito, ya que en el Artículo 1 de dicha ley se especifica que el término "tránsito" abarca todas las actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos. En comparación, el Reglamento de Tránsito se enfoca específicamente en el tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres, lo cual puede considerarse una limitación en cuanto a su objeto.

2. Definiciones: En el Capítulo II también se incluyen las definiciones de términos que son relevantes para los conductores y peatones. En total, se presentan ciento veintiuna definiciones que abarcan desde conceptos básicos, como "acera" y "bicicleta", hasta términos más específicos, como "calcomanía", "dispositivo reflejante u ojo de gato", "infractor", "luz de cruce o baja", "ocupantes", "señalización horizontal" y "transporte colectivo", entre otros.

Estas definiciones tienen como objetivo aclarar y unificar los términos utilizados en el reglamento, proporcionando una base común de entendimiento para conductores y peatones.

El Título II de la norma objeto de estudio, está conformado por tres Capítulos relativos el primero a Vehículos y su clasificación; el segundo, relativo a autorizaciones para circular; y, el último relativo a equipamiento básico de los vehículos.

El Artículo 14 del Reglamento de Tránsito se refiere al equipamiento básico para vehículos automotores que a nuestro juicio está correctamente definido, porque contiene todas aquellas características para la seguridad de las personas que ocupen lugar en los distintos vehículos automotores, así como también con este equipamiento se minimizan los riesgos tanto para peatones como para otros vehículos que estén en circulación.

El Artículo 14 del Reglamento de Tránsito se ocupa del equipamiento básico que deben tener los vehículos automotores. Según tu comentario, consideras que este artículo está correctamente definido debido a que abarca las características necesarias para garantizar la seguridad de las personas que se encuentran dentro de los vehículos, así como para minimizar los riesgos tanto para peatones como para otros vehículos en circulación. Es importante destacar que el equipamiento básico de los vehículos es fundamental para garantizar la seguridad vial y prevenir accidentes. Al requerir ciertos elementos y características específicas, el reglamento busca asegurar que los vehículos cumplan con los estándares mínimos necesarios para operar de manera segura en las vías públicas.

Aunque no se mencionan explícitamente los elementos del equipamiento básico en tu comentario, es común que este tipo de disposiciones incluyan requisitos relacionados

con luces (como faros delanteros y traseros, luces direccionales, luces de freno), señalización (como reflectores y luces de emergencia), espejos retrovisores, sistemas de frenos, neumáticos, cinturones de seguridad, entre otros.

También esta norma, se refiere a la clasificación, vigencia y portación, de la licencia de conducir, así como a tipos de licencia que existen en el país. Es importante observar que el Reglamento en su Capítulo II, Artículo 25, regula todo lo pertinente para obtener por primera vez licencia de conducir, así como también en el Artículo 26 lo relativo a que los menores de edad y mayores de dieciséis años pueden obtener licencia de conducir, siempre que se cumplan con los requisitos legales. Y así continúa el Reglamento de Tránsito, regulando todo lo pertinente para los requisitos de renovación de licencias y en suma toda la normativa legal para la seguridad en el tránsito.

El Reglamento de Tránsito, además de regular el equipamiento básico de los vehículos, también se ocupa de la clasificación, vigencia, portación y tipos de licencias de conducir en el país. En el Capítulo II, se abordan los aspectos relacionados con la obtención de la licencia de conducir, así como los requisitos para obtenerla por primera vez.

El Artículo 25 del Reglamento establece las disposiciones para obtener por primera vez la licencia de conducir. Aquí se detallan los requisitos que los solicitantes deben cumplir, como la presentación de documentos, exámenes médicos y pruebas prácticas o teóricas, según corresponda. Estas regulaciones aseguran que los conductores adquieran los conocimientos y habilidades necesarias para manejar de manera segura y responsable.

En el Artículo 26, se hace mención específica a la posibilidad de que los menores de edad y mayores de dieciséis años puedan obtener una licencia de conducir, siempre y cuando cumplan con los requisitos legales establecidos. Es importante tener en cuenta que estos requisitos pueden variar según la legislación vigente en el país y las disposiciones específicas del reglamento.

El Reglamento de Tránsito continúa regulando otros aspectos relevantes relacionados con la renovación de licencias, estableciendo los requisitos y procedimientos correspondientes. En resumen, el reglamento abarca toda la normativa legal necesaria para regular y promover la seguridad en el tránsito, incluyendo la clasificación, vigencia, portación y obtención de licencias de conducir. Estas disposiciones tienen como objetivo garantizar que los conductores cumplan con los requisitos legales y estén aptos para circular de manera segura en las vías públicas.

El Reglamento de Tránsito está dado en materia de seguridad peatonal, de los conductores y de otros vehículos que vayan en la misma vía o en vía contraria, en sitios urbanos o en carreteras, se puede afirmar que el Reglamento en general se está cumpliendo y esto es suficiente para catalogarla de positiva y vigente. Por último, se puede afirmar que la Ley y el Reglamento de Tránsito vigentes son de suma utilidad y necesidad para los guatemaltecos y extranjeros que estén de visita en Guatemala, ya que el orden vehicular exige seguridad para todo ciudadano.

El Reglamento de Tránsito, al regular aspectos relacionados con la seguridad peatonal, de los conductores y de otros vehículos en distintos entornos viales (urbanos o en carreteras), cumple con su propósito de promover y garantizar la seguridad en el tránsito. Gracias a estas regulaciones, se establecen normas y requisitos que los conductores deben seguir para circular de manera segura, reduciendo los riesgos de accidentes y garantizando el orden vehicular.

El cumplimiento del Reglamento de Tránsito es fundamental para mantener la seguridad en las vías públicas. Al establecer requisitos y procedimientos para la obtención y renovación de licencias de conducir, se busca asegurar que los conductores cumplan con los requisitos legales y estén aptos para circular responsablemente. Además, las normas relacionadas con el equipamiento básico de los vehículos garantizan la adecuada visibilidad y señalización, contribuyendo así a prevenir accidentes y proteger a los usuarios de las vías.

Es importante destacar que tanto la Ley como el Reglamento de Tránsito vigentes en Guatemala son de suma utilidad y necesidad tanto para los ciudadanos guatemaltecos como para los visitantes extranjeros. El respeto y cumplimiento de estas normativas son fundamentales para mantener el orden vehicular y garantizar la seguridad de todos los ciudadanos en las vías públicas.

En resumen, el Reglamento de Tránsito cumple su objetivo de regular y promover la seguridad en el tránsito. Las disposiciones contenidas en este reglamento, junto con la

Ley de Tránsito correspondiente, son de gran importancia para todos los ciudadanos y contribuyen a la seguridad vial en Guatemala. El cumplimiento de estas normativas es esencial para mantener el orden y la seguridad en las vías públicas

En términos generales se indica que el Reglamento protege a todo habitante guatemalteco en contra de medios contaminantes, contaminaciones auditivas, conducción de animales en la vía pública, entre otros. Realmente las normas que se analizan cumplen con una función de carácter constitucional como lo es de proteger la vida, la seguridad y el bienestar colectivo de todos los habitantes de Guatemala, cumpliendo así la teleología o finalidad del Artículo 2 de la Constitución Política de la República.

3.4. Clasificación del transporte en Guatemala

Es necesario determinar en qué consiste la clasificación del transporte en Guatemala y como este se desarrolla dentro del contexto del territorio nacional. En tal sentido, se puede definir como: "Todo vehículo que sirve para llevar personas o cosas más allá y en lugar distinto".¹⁷ Puede ser de varias clases, atendiendo el punto de vista en que se enfoque. Así, desde el punto de vista de su naturaleza: terrestre, marítimo y aéreo; de su titular: público, privado o individual; etc.

¹⁷ Rivera, Felipe. **El tránsito vehicular y su regulación municipal**. Pág. 10.

Ni la Ley de Tránsito ni su Reglamento definen lo que es el Transporte en general, ni tampoco hace del mismo una clasificación taxativa, solamente el Reglamento de Tránsito en el artículo 7 numerales 94, 95 y 96, hace alusión a las siguientes definiciones:

- Transporte Colectivo: Vehículo que transporta a personas desde distintos puntos. Se incluyen en esta definición el transporte público, los taxis, el transporte de personal y el transporte escolar.
- Transporte de Carga: vehículo que transporta mercancías.
- Transporte Público. Vehículo colectivo que transporta a grupos de personas de una población desde y hacia puntos distintos a través del cobro de una tarifa.

Así mismo el mismo artículo citado en su el numeral 108, define Vehículo como: “cualquier medio de transporte que circula sobre la vía pública”. El Reglamento de Tránsito en los artículos 8 y 9 clasifica los vehículos de la siguiente manera:

- Por su uso:
 - a) Particulares
 - b) Mercantiles y comerciales
 - c) Oficiales,
 - d) Cuerpo Diplomático, Organismos, Misiones y Funcionarios Internacionales
 - e) De Emergencia
 - f) De aprendizaje
- Por su peso:

- a) Ligeros, de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, pudiendo ser:
Bicicleta, Motobicicletas, Motocicletas, Automóviles, Paneles, Pick ups,
Microbuses, Automóviles, paneles, y pick ups con remolque
- b) Pesados, con más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo: Autobuses,
Camiones, Remolcadores o cabezales así como camiones con remolque
- c) Especiales, con pesos y dimensiones de autorización especial: Vehículos agrícolas
Vehículos especiales movibles con o sin grúa.

El artículo 7 del Reglamento de Tránsito es importante ya que contiene definiciones clave que ayudan a establecer el marco normativo y aclarar términos relevantes relacionados con el tránsito y la circulación vehicular. Estas definiciones son fundamentales para la correcta interpretación y aplicación de las normas contenidas en el reglamento.

Al definir conceptos como "transporte colectivo", "transporte de carga", "transporte público" y "vehículo", el artículo 7 proporciona claridad y un punto de referencia común para los conductores, peatones y autoridades encargadas de hacer cumplir las regulaciones de tránsito. Estas definiciones contribuyen a la seguridad vial y al orden en las vías públicas, al establecer las bases para la correcta identificación y clasificación de los diferentes tipos de vehículos y actividades de transporte.



CAPÍTULO IV

4. Determinar la importancia de crear una base de datos de pilotos de buses urbanos y extraurbanos para efectuar una persecución penal efectiva en casos de hechos de tránsito

La necesidad de crear una base de datos de pilotos de buses urbanos y extraurbanos con el propósito de llevar a cabo una persecución penal efectiva en casos de hechos de tránsito es de relevancia en el ámbito de la seguridad vial y el cumplimiento de la ley. Al tener una base de datos que contenga información completa y actualizada sobre los pilotos de autobuses, las autoridades encargadas del control y la aplicación de la ley tendrían acceso a información importante para investigar y perseguir penalmente los casos de hechos de tránsito.

A continuación, se presentan algunos puntos a considerar sobre la importancia de crear una base de datos de pilotos de autobuses:

1. Identificación de responsables: Una base de datos de pilotos de buses permitiría tener información detallada sobre la identidad, licencias de conducir y antecedentes de los conductores. Esto facilitaría la identificación de los responsables en casos de accidentes de tránsito y la determinación de las acciones legales correspondientes.

2. Control y seguimiento: La base de datos permitiría llevar un registro de los pilotos, incluyendo su historial de infracciones, sanciones y accidentes previos. Esto permitiría un mejor control y seguimiento de su desempeño, así como la detección de conductores reincidentes o con comportamientos irresponsables al volante.
3. Investigaciones eficientes: Contar con una base de datos actualizada facilitaría el trabajo de las autoridades encargadas de investigar los hechos de tránsito. Podrían acceder rápidamente a información relevante sobre los pilotos involucrados, como su historial de conducción, formación y capacitación, lo que contribuiría a una investigación más eficiente y precisa.
4. Prevención de delitos: La existencia de una base de datos de pilotos de autobuses podría disuadir a conductores irresponsables o con antecedentes penales de buscar empleo en el sector del transporte público. Además, promovería una mayor responsabilidad y cuidado por parte de los conductores al saber que su historial y desempeño están siendo registrados.
5. Mejora de la seguridad vial: Una base de datos de pilotos de buses contribuiría a mejorar la seguridad vial en general. Al contar con información precisa y actualizada, se podrían implementar medidas de control y capacitación más efectivas, así como establecer políticas de selección y contratación más rigurosas para garantizar que los conductores cumplan con los requisitos y competencias necesarias.

Por todo lo anterior, se puede afirmar que, la creación de una base de datos de pilotos de buses urbanos y extraurbanos para efectuar una persecución penal efectiva en casos de hechos de tránsito es de gran importancia para fortalecer la seguridad vial, identificar a los responsables y llevar a cabo investigaciones eficientes. Esto permitiría mejorar la prevención de delitos y promover conductas más responsables por parte de los conductores, lo que en última instancia contribuiría a reducir los accidentes de tránsito y proteger la vida y la integridad de las personas.

4.1. Los hechos de tránsito

En Guatemala las muertes ocurridas en hechos de tránsito no se registran en datos oficiales sistematizados, aunque se cuenta con estadísticas superficiales de algún organismo gubernamental, tal es el caso de la Policía Nacional Civil la cual reporta algunas estadísticas que año con año se van incrementando en todo el país, sin embargo, no se reporta la magnitud de fallecimientos porque no se cuenta con una investigación forense consciente y técnica de los hechos de tránsito suscitados en el medio nacional.

“De forma genérica, como accidente se entiende un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas, esencialmente; se presenta en forma violenta, súbita, por causa externa e involuntaria, produciendo daños en las personas o en las cosas.”¹⁸

¹⁸ Ossorio, Manuel. **Op. Cit.** Pág. 462.

Igualmente, el accidente de tránsito se ha descrito como una acción negativa que ocurre en la vía pública, interviniendo uno o varios vehículos, donde se producen daños materiales, hasta heridos y la muerte de las personas en el acto. Los hechos de tránsito se originan en las vías de circulación donde se implica un vehículo como mínimo, estando en movimiento el cual provoca daños materiales e inclusive la muerte a una o varias personas. Es por ello que se debe de esclarecer cual es el factor causante de tal hecho y así poder prevenir de manera adecuada según sea la seguridad a implementar. Esto se debe a la necesidad de las personas por trasladarse a diferentes lugares y así como los ritmos de vida acelerados que genera estrés situacional siendo un problema de carácter social, formando parte de las estadísticas de lesiones provocadas y muertes provocadas trágicamente.

El texto hace referencia a la falta de registro y sistematización oficial de las muertes en accidentes de tránsito en Guatemala. Aunque existen algunas estadísticas superficiales proporcionadas por la Policía Nacional Civil, no se reporta la verdadera magnitud de los fallecimientos debido a la falta de una investigación forense adecuada de los incidentes viales en el país.

Luego se menciona la definición genérica de un accidente como un suceso violento e involuntario que altera el orden regular de las cosas, causando daños a personas o cosas. Específicamente, el accidente de tránsito se describe como una acción negativa que ocurre en la vía pública, involucrando uno o varios vehículos y que resulta en daños materiales, heridas e incluso la muerte de las personas involucradas. Estos incidentes

ocurren en las carreteras y calles, con al menos un vehículo en movimiento, y pueden provocar daños materiales y la pérdida de vidas humanas.

Se destaca la importancia de investigar las causas de los accidentes de tránsito para prevenirlos de manera adecuada y mejorar la seguridad vial. Esto se debe a la necesidad de las personas de desplazarse y a los ritmos acelerados de la vida actual, que generan estrés y contribuyen a este problema social. Los accidentes de tránsito forman parte de las estadísticas de lesiones y muertes trágicas causadas por ellos. Los accidentes de tránsito, además de ser eventos lamentables que causan daños materiales, lesiones e incluso pérdida de vidas humanas, también tienen implicaciones jurídicas. En muchos países, incluyendo Guatemala, se consideran como hechos de tránsito jurídico debido a su naturaleza y las consecuencias legales que conllevan.

Desde el punto de vista jurídico, los accidentes de tránsito involucran cuestiones relacionadas con la responsabilidad civil y penal. En caso de que se produzcan daños o lesiones, las partes afectadas pueden buscar una compensación por los perjuicios sufridos. Esto implica que se deben determinar los responsables del accidente y establecer su grado de culpa o negligencia.

Además, en casos de accidentes graves que resulten en la muerte de una o varias personas, se pueden iniciar procesos penales para determinar la responsabilidad penal de los involucrados. Esto puede llevar a la imposición de sanciones penales, como penas de prisión, en caso de que se demuestre la culpabilidad de los implicados.

Los accidentes de tránsito no solo tienen repercusiones físicas y materiales, sino que también son considerados como hechos de tránsito jurídico. Esto implica que se deben resolver cuestiones legales relacionadas con la responsabilidad y la compensación, así como, en casos más graves, establecer la culpabilidad penal de los involucrados.

4.2. El transporte colectivo en Guatemala

El transporte colectivo es un medio por el cual varias personas sin importar si están relacionadas o no, con algún rasgo similar o diferente hacen uso de un medio de transporte que tenga cualquier tipo de locomoción ya sea terrestre, marítimo o aéreo para que este los pueda trasladar de un punto hacia otro por medio de una remuneración, y ser una especie de contrato que sin las formalidades de la ley cumple con obligaciones contractuales, al punto de llegar a considerarse una costumbre, y ser por una parte el usuario quien hace uso del servicio del transporte y la otra parte quien ofrece el servicio de transporte, de forma que este último es de índole pública o privada.

El transporte colectivo se refiere a un medio de transporte utilizado por varias personas, sin importar si tienen alguna relación entre sí o si presentan características similares o diferentes. Este tipo de transporte puede ser terrestre, marítimo o aéreo, y su propósito es trasladar a los pasajeros de un punto a otro a cambio de una remuneración.

El uso del transporte colectivo puede considerarse como un tipo de contrato, aunque carezca de formalidades legales específicas. Ambas partes, el usuario y el proveedor del servicio de transporte, asumen ciertas obligaciones contractuales implícitas. Esta relación se puede llegar a considerar una costumbre, ya que es común y aceptada socialmente.

El servicio de transporte puede ser ofrecido tanto por entidades de carácter público como privado. En el caso del transporte público, está bajo la responsabilidad de organismos gubernamentales o empresas estatales que prestan el servicio a la población en general. Por otro lado, el transporte privado es ofrecido por empresas o individuos que operan de forma independiente y suelen tener un enfoque más específico o limitado en cuanto a su alcance. El transporte colectivo es un medio de transporte utilizado por múltiples personas que pagan una tarifa para ser trasladados de un lugar a otro. Aunque puede ser considerado un contrato informal, cumple con obligaciones contractuales y puede ser ofrecido tanto por entidades públicas como privadas.

El transporte colectivo como una institución importante para el ordenamiento jurídico de Guatemala debe contar con características que lo validen como tal, por lo que se puede considerar que dentro de sus características encontramos que el transporte colectivo es:

1. Contractual: Es un acuerdo al cual llegan las partes involucradas en el transporte colectivo en el cual ambos deben cumplir con las obligaciones que les correspondan, así como respetar los derechos que provienen del acuerdo pactado.

2. Voluntario: Las personas jurídicas o individuales que presten el servicio del transporte colectivo no pueden obligar a los usuarios a hacer uso del mismo.
3. Bilateral: Debe existir un acuerdo entre dos partes, por un lado, quien presta el servicio (transportista), y por otro lado quien hace uso del servicio (transportado).
4. Onerosidad: Es provechoso económicamente para quien presta el servicio de transporte.
5. Conmutativo: Existe equivalencia del monto que se paga al transportador por prestar el servicio de transporte durante una determinada distancia de un punto a otro.
6. Informal: No existe ninguna especie de documento que ampare a cualquiera de las partes de que se prestó un servicio de transporte.

El transporte colectivo en Guatemala es una institución de gran importancia dentro del ordenamiento jurídico del país. Para comprender su naturaleza, es fundamental conocer las características que lo definen como tal.

En primer lugar, el transporte colectivo se basa en un acuerdo contractual entre las partes involucradas. Tanto el transportista como el transportado deben cumplir con las obligaciones que les corresponden y respetar los derechos que se derivan del acuerdo

pactado. Este contrato establece las condiciones bajo las cuales se prestará el servicio y se utilizará el transporte.

Es importante destacar que el uso del transporte colectivo es voluntario. Las personas jurídicas o individuales que ofrecen el servicio no pueden obligar a los usuarios a hacer uso de él. Cada individuo tiene la libertad de decidir si desea utilizar este medio de transporte o no, según sus necesidades y preferencias.

Además, el transporte colectivo implica una relación bilateral. Se requiere un acuerdo entre dos partes: por un lado, el transportista, que es quien presta el servicio, y por otro lado, el transportado, que es quien hace uso de dicho servicio. Ambas partes desempeñan un papel activo en esta relación, cumpliendo con sus respectivas responsabilidades.

El aspecto económico también es relevante en el transporte colectivo. Este servicio se caracteriza por la onerosidad, es decir, el transportista obtiene un beneficio económico por brindar el servicio. Los usuarios pagan una remuneración al transportista por el traslado realizado, estableciéndose una equivalencia en el monto a pagar en relación con la distancia recorrida o el tiempo de uso.

Es importante destacar que el transporte colectivo, aunque se basa en acuerdos y compromisos, generalmente carece de formalidades legales específicas. No se requiere de un documento específico que ampare la prestación del servicio de transporte. Sin

embargo, existe un entendimiento implícito entre las partes, respaldado por la práctica y la costumbre. En Guatemala, existen tres clases de transporte colectivo, los cuales son:

1. Transporte público: Si bien es cierto el concepto de transporte colectivo es abierto al referirse al medio de transporte por el cual un conjunto de personas hacen uso de un mismo transporte este a su vez se clasifica en transporte colectivo público y transporte colectivo privado; y de esta forma el transporte colectivo privado puede ser utilizado únicamente por quienes sean autorizados por parte de quien presta el servicio, o a su vez el medio de transporte sea utilizado por un único grupo de personas quienes serán las encargadas de designar o elegir quien les pueda prestar el servicio de forma exclusiva; pero en Guatemala es importante darle prioridad a lo que es el transporte colectivo público ya que es el más frecuentado por la población.
2. El transporte urbano: Se refiere al sistema de desplazamiento de personas dentro de una zona o área urbana. Está diseñado específicamente para satisfacer las necesidades de movilidad de una población concentrada en un entorno urbano, como una ciudad o un área metropolitana. El transporte urbano comprende una variedad de modos de transporte, incluyendo autobuses, tranvías, metro, tren ligero, bicicletas compartidas y sistemas de transporte bajo demanda. Su objetivo principal es proporcionar un servicio eficiente y accesible para permitir que las personas se desplacen dentro de la ciudad de manera segura y conveniente.

Una característica fundamental del transporte urbano es su enfoque en la movilidad colectiva. A diferencia del transporte individual, como los automóviles particulares, el transporte urbano se basa en el concepto de compartir los recursos de transporte entre un gran número de personas. Esto contribuye a reducir la congestión del tráfico, disminuir la emisión de gases contaminantes y optimizar el uso del espacio urbano limitado.

El transporte urbano se planifica y organiza considerando las necesidades y demandas específicas de una zona urbana. Los sistemas de transporte urbano suelen ser gestionados por entidades gubernamentales o empresas de transporte público, quienes se encargan de establecer las rutas, horarios, tarifas y regulaciones para garantizar la eficiencia y la calidad del servicio.

El transporte urbano se refiere al sistema de movilidad colectiva dentro de una zona urbana, proporcionando diferentes modos de transporte para satisfacer las necesidades de desplazamiento de la población en un entorno urbano. Su objetivo es facilitar el transporte eficiente, seguro y accesible dentro de la ciudad, promoviendo la sostenibilidad y la optimización de los recursos de transporte.

Dentro de los tipos de transportes urbanos podemos encontrar:

- Transmetro: Servicio prestado únicamente por la municipalidad de la cabecera departamental de Guatemala; es uno de los medios de transporte urbanos más efectivos en el país tanto por el medio de cobro, así como la eficacia y agilidad con la que se mueve este medio de transporte dentro de la ciudad.

- **Bus:** También conocido por la población guatemalteca como “camioneta parrillera”, es un servicio prestado por empresas privadas, pero de forma pública; es de los servicios más comunes que se pueden encontrar dentro de los cascos urbanos con capacidad para un aproximado de 60 personas, el cual tiene las rutas más frecuentes dentro de la población.
 - **Microbús:** Es un servicio prestado por empresas privada de forma publica el cual cuenta con algunas rutas dentro de los cascos urbanos, normalmente en los cascos urbanos que aún no cuentan con una población grande.
3. **Transporte extraurbano:** El transporte extraurbano se define como el servicio de transporte que es prestado a las personas de la población guatemalteca fuera de los límites de un municipio o incluso fuera de los límites de un departamento, y tener diferentes variaciones; el transporte puede ser de un municipio a otro municipio dentro de un mismo departamento, o incluso de un departamento a otro departamento, ya sea con recorridos cortos o recorridos largos de forma que se atraviesan diferentes departamentos del país.

4.3. Efectividad y calidad en el transporte colectivo

“Durante mucho tiempo se hizo énfasis en la mejora de la productividad, bajo el supuesto de que, como consecuencia natural, se incrementarían los niveles de calidad. La

evidencia demuestra ahora que el camino es exactamente el opuesto. Los incrementos de productividad no solo no conducen definitivamente hacia la mejora de la calidad; si no que, incluso, la pueden deteriorar¹⁹. Por lo tanto, para que exista productividad dentro de un servicio, debe existir primeramente la calidad en la prestación de un servicio, de una manera ilustrativa se contrasta que conforme las empresas de transporte colectivo presten su servicio con calidad, de ese mismo modo podrán incrementar sus ingresos económicos como empresa, y de la misma forma pueden crecer como tal dentro del mercado económico del país. Una buena calidad en la prestación del servicio de transporte colectivo incluye varios factores que deben ser cumplidos como lo son:

- a) Seguridad: Toda empresa de transporte colectivo debe brindar al usuario toda la seguridad que le pueda ofrecer, y se incluye el pago de póliza de seguro al vehículo que preste el servicio, así mismo debe incluir toda la diligencia pericial y responsabilidad en la conducción del vehículo para que este no se vea afectado por ningún tipo de accidente automovilístico.
- b) Ética: La persona responsable de un transporte colectivo debe prestar el servicio al atender a todas las normas morales de Guatemala, como por ejemplo la responsabilidad y amabilidad.

¹⁹ Rincón de Parra, Haydeé. **Calidad, productividad y costos: Análisis de relaciones entre estos tres conceptos.** Pág. 50.

- c) Equidad: Las personas que presten el servicio de transporte colectivo deben establecer tarifas equitativas al valor del combustible con la distancia a la cual el usuario debe recorrer, de modo que no exista el abuso por ninguna de las partes.

El texto plantea una perspectiva contraria a la creencia común de que mejorar la productividad automáticamente conduce a una mejora en la calidad. Según la evidencia presentada, se argumenta que el incremento de la productividad no solo no garantiza una mejora en la calidad, sino que incluso puede llegar a deteriorarla.

Tradicionalmente, se ha considerado que aumentar la productividad es un objetivo deseable en los procesos de producción y gestión, ya que se espera que esto conduzca a una mayor eficiencia y mejores resultados. Sin embargo, el autor plantea que este enfoque puede ser erróneo y que no existe una relación directa entre la productividad y la calidad.

Es importante tener en cuenta que la calidad se refiere a la capacidad de un producto o servicio para satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes. Mejorar la calidad implica proporcionar un producto o servicio que sea confiable, seguro, funcional y cumpla con los estándares y requisitos establecidos.

El argumento presentado sugiere que centrarse exclusivamente en aumentar la productividad puede llevar a descuidar aspectos fundamentales relacionados con la calidad. Por ejemplo, si se busca aumentar la productividad a expensas de la atención y

cuidado en los procesos de producción, es probable que se produzcan errores, defectos o fallas en el producto final, lo que resultaría en una disminución de la calidad. Para asegurar la mejora de la calidad, se requiere un enfoque integral que considere no solo la productividad, sino también otros aspectos como la capacitación del personal, el control de calidad, el diseño adecuado de los procesos y la retroalimentación constante de los clientes.

4.4. Legislación sobre transporte público en Guatemala

Es necesario realizar un análisis sobre la legislación vigente actual sobre transporte público en el territorio nacional, de tal manera que se pueda establecer la importancia de que exista de una base de datos de pilotos de buses urbanos y extraurbanos para efectuar una persecución penal efectiva en casos de hecho de tránsito.

4.4.1. Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito

El Decreto número 15-2014 del Congreso de la Republica fue emitido con fecha seis de Mayo del año dos mil catorce, aprobada por ser de urgencia nacional y publicada con un solo objetivo como lo es la prevención de hechos colectivos de tránsito, la ley fue considerada en base a que en el país los accidentes de tránsito suceden recurrentemente, y se involucra cualquier clase de transporte, ya sea individual o colectivo, en los cuales se han perdido vidas humanas; lastimosamente varios de estos accidentes son causados por la impunidad de conductores irresponsables y la falta de

disposiciones legales que regulen sanciones al existir la persecución penal pertinente de los responsables de estos hechos de tránsito; así mismo se consideró la creación de la ley al reconocerse que los órganos competentes encargados de velar por el bienestar del transporte en Guatemala no se dan abasto por el exceso de vehículos que existen en el país lo que busca pilotos responsables quienes sean encargados de prestar servicio de transporte colectivo o simplemente de carga de una forma pericial, tanto al conducir como velar porque los vehículos que se encuentren a su cargo cuenten con un estado mecánico eficaz, para una apropiada circulación de los mismos.

Esta ley cuenta con un total de nueve artículos, y tiene la finalidad de evitar la pérdida de vidas humanas en hechos de tránsito a través de la individualización de la persona que fuere responsable o se viere involucrada en un accidente de tránsito, para que la misma se pueda hacer responsable de forma penal y civil, ya que la ley regula la identificación de vehículos y el sometimiento a la autoridad que la persona responsable deba tener de acuerdo a sus acciones en un hecho de tránsito, por medio de la tenencia de documentos que identifiquen a cada piloto de buses colectivos los cuales deben tener los dueños de las empresas de transporte colectivo del país; estableciéndose que en caso de que se diere un accidente de tránsito el piloto responsable debe someterse al Ministerio Publico o autoridad competente, pero en caso de que este se diere a la fuga, los dueños de las empresas deben poner a disposición al Ministerio Publico los documentos pertinentes que individualicen al piloto responsable.

El órgano competente tendrá la facultad de ordenar la suspensión de licencia de conducir del piloto responsable; así mismo la ley establece que de igual forma serán responsables penalmente las personas encargadas de velar por el perfecto funcionamiento mecánico de un vehículo cuando se dé un hecho de tránsito derivado de un desperfecto mecánico.

Otro ámbito que esta ley establece es la educación vial que se debe dar en el país, de forma que el Ministerio de Educación es el órgano competente en impartir la educación vial a nivel nacional, además de establecer en este ámbito que el nivel académico necesario para poder adquirir licencia de conducir tipo A y B será el haber aprobado el tercer año del nivel primario.

Por último, esta ley establece que algunos órganos competentes en materia de administración de tránsito serán el Departamento de Transito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, la Dirección General de Transportes Extraurbanos y algunas municipalidades, que además serán los órganos encargados de divulgar esta ley.

4.4.2. Reglamento de servicios de transporte extraurbano de pasajeros por carretera

El Acuerdo Gubernativo número 42-94 fue emitido por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda el tres de febrero de 1994; es un reglamento extenso que está dividido en diez capítulos, con un total de setenta y seis artículos, fue emitido en base a las consideraciones de que la Ley de Transportes, Decreto 253 del Congreso de la

Republica permite la creación de reglamentos necesarios para su cumplimiento; así mismo se tomaron consideraciones en base a que existía un reglamento previo que fue el acuerdo gubernativo 893-92 Reglamento de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera el cual fue derogado debido a que se pretendía que se regulara de una forma adecuada la materia relativa al transporte público lo que da lugar a la creación de este Acuerdo Gubernativo número 42-94. El reglamento en mención regula lo siguiente:

- a) **Objetivo:** El reglamento establece que su fin primordial es regular el servicio público de transporte urbano de forma que se busca el bienestar común de los usuarios, así como de su seguridad, de un modo que no exista la competencia desleal entre las personas que presten este servicio y se asegure el bien de la economía nacional.
- b) **Aplicación:** Se indica que el reglamento regulara toda clase de transporte público terrestre que se preste dentro del país, sea cual sea la ruta que se tenga; se establece que el órgano competente de velar por la aplicabilidad de este reglamento es la Dirección General de Transportes.
- c) **Porteadores:** El reglamento define a los porteadores como las personas individuales o jurídicas que presten el servicio público de transporte extraurbano; y se establece que solo las personas guatemaltecas podrán prestar este servicio además será deber del Estado de Guatemala tratarlos a todos por igual.
- d) **Autorización de licencia de transporte:** El acuerdo precisa que se debe acudir a la Dirección General de Transportes para que esta pueda emitir la licencia correspondiente a las personas que estén interesadas en prestar el servicio y deben llenar algunos requisitos que el mismo reglamento establece como lo son documentos

que individualicen a los solicitantes, detalles de las rutas que se desean establecer así como las tarifas a cobrar; del mismo modo el reglamento describe a detalle los pasos de se deben seguir en cuanto al trámite de autorización de licencia de transporte.

- e) Horarios y tarifas: El reglamento establece que al contar con la licencia correspondiente al servicio de transporte extraurbano autorizada por la Dirección General de Transportes, la misma se encargara de fijar las tarifas y horarios correspondientes siempre que se tomen en cuenta costos de operación, longitud de trayectos, topografías del terreno, cantidad de porteadores que presten el servicio y hará comparaciones con la prestación de otros servicios públicos de transporte similares; así mismo se establece que la Dirección deberá tratar a todas las personas solicitantes del servicio por igual. Se establece que los solicitantes deberán tener una impresión de los horarios y tarifas a cubrir, la cual deberá ser visible para los usuarios del transporte, además se indica que los solicitantes deberán estar sujetos a modificaciones que la Dirección en mención pueda realizar en los horarios y tarifas, o bien la misma será la encargada de autorizar modificaciones que los porteadores soliciten.
- f) Servicio de transporte: El reglamento describe de una forma breve las clases de transporte colectivo que existen en el país de forma que se define la diferencia entre los buses tipo pulman y los buses de parrilla,
- g) Controles: El reglamento establece que la Dirección General de Transporte en conjunto con sus respectivos inspectores y la Policía Nacional Civil serán los entes encargados de velar porque el instrumento jurídico este sea respetado y cumplido a cabalidad, cerciorándose de que los horarios y tarifas establecidas sean respetadas,

además de verificar el estado mecánico de los vehículos que presten el servicio de transporte extraurbano en beneficio de los pasajeros que hagan uso del mismo.

h) Infracciones y sanciones: El acuerdo gubernativo establece algunas infracciones sobre el incumplimiento del mismo reglamento las cuales son sancionadas con diferentes montos económicos que van desde los mil quinientos quetzales hasta los cincuenta mil quetzales; infracciones que deberán tener un registro en la Dirección General de Transportes con el fin de establecer que el servicio sea prestado de una forma conveniente.

4.5. Determinar la importancia de crear una base de datos de pilotos de buses urbanos y extraurbanos para efectuar una persecución penal efectiva en casos de hechos de tránsito

La creación de una base de datos de pilotos de buses urbanos y extraurbanos puede desempeñar un papel importante en la persecución penal efectiva en casos de hechos de tránsito. Las leyes y normativas mencionadas previamente en Guatemala establecen la importancia de contar con estadísticas y registros precisos de los accidentes de tránsito, así como la necesidad de investigaciones forenses adecuadas.

Una base de datos de pilotos de buses permitiría tener un registro centralizado de información relevante, como licencias de conducir, antecedentes de tránsito, historial de infracciones y cualquier otra información pertinente. Esto facilitaría el seguimiento y la

identificación de los conductores involucrados en hechos de tránsito y proporcionaría una herramienta valiosa para las autoridades encargadas de la persecución penal.

Contar con una base de datos de pilotos permitiría agilizar y fortalecer el proceso de investigación de los hechos de tránsito. Se podrían cruzar datos y establecer vínculos entre los conductores, vehículos y accidentes registrados, lo que ayudaría a determinar responsabilidades y contribuiría a la efectividad de las acciones legales emprendidas en casos de accidentes de tránsito.

Además, una base de datos actualizada y confiable proporcionaría información útil para implementar medidas de prevención y control de los hechos de tránsito. Se podrían identificar patrones de comportamiento, identificar conductores reincidentes o peligrosos, y tomar medidas adecuadas, como la suspensión de licencias o la imposición de sanciones más severas.

Sin embargo, es importante tener en cuenta que la creación de una base de datos de pilotos debe estar respaldada por sólidas medidas de protección de datos personales y cumplir con los principios de privacidad y confidencialidad. Se deben establecer salvaguardias adecuadas para garantizar que la información recopilada sea utilizada de manera legítima y respetando los derechos individuales.

En resumen, la creación de una base de datos de pilotos de buses urbanos y extraurbanos puede ser de gran importancia para la persecución penal efectiva en casos

de hechos de tránsito. Esta herramienta facilitaría la identificación de conductores, el seguimiento de su historial y el establecimiento de responsabilidades, fortaleciendo así el proceso de investigación y contribuyendo a la implementación de medidas preventivas en materia de seguridad vial. Sin embargo, es fundamental garantizar el cumplimiento de las leyes de protección de datos personales y los derechos individuales de privacidad.

La creación de una base de datos de pilotos de buses urbanos y extraurbanos se alinea con el objetivo de la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, establecido en el Decreto No. 15-2014. Esta ley fue promulgada con el propósito de prevenir los accidentes de tránsito y abordar la impunidad de conductores irresponsables en Guatemala.

La Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito reconoce la recurrencia de los accidentes de tránsito en el país, involucrando tanto el transporte individual como el colectivo, y la pérdida de vidas humanas asociada a ellos. Uno de los aspectos que esta ley busca abordar es la falta de disposiciones legales que regulen sanciones y permitan la persecución penal de los responsables de estos hechos de tránsito.

En este contexto, la creación de una base de datos de pilotos de buses se vuelve relevante. Esta base de datos permitiría contar con información actualizada y centralizada sobre los conductores que prestan servicios de transporte colectivo. Esto facilitaría la identificación de pilotos responsables y la vinculación de conductores a casos específicos de hechos de tránsito, contribuyendo a fortalecer la persecución penal efectiva.

Además, la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito reconoce la importancia de pilotos responsables y la necesidad de garantizar un adecuado estado mecánico de los vehículos utilizados en el transporte colectivo. Una base de datos de pilotos podría incluir información sobre la pericia de los conductores, su historial de infracciones y antecedentes, así como verificar si cumplen con los requisitos necesarios para asegurar una circulación segura y eficiente de los vehículos a su cargo.

En resumen, la creación de una base de datos de pilotos de buses se alinea con el objetivo de la Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito, ya que contribuiría a identificar conductores responsables y fortalecer la persecución penal. Además, permitiría verificar el cumplimiento de requisitos y garantizar un adecuado estado mecánico de los vehículos utilizados en el transporte colectivo. Ambas medidas apuntan a prevenir los accidentes de tránsito y promover la seguridad vial en Guatemala.

La viabilidad de crear una base de datos de pilotos de buses en Guatemala dependerá de varios factores, como la voluntad política, la disponibilidad de recursos y la capacidad técnica para implementar y mantener dicha base de datos.

En términos legales, la creación de una base de datos de pilotos de buses no se encuentra explícitamente prohibida por las leyes que hemos mencionado previamente, como la Ley de Tránsito y el Decreto No. 15-2014. Sin embargo, es importante tener en cuenta que la creación de una base de datos debe cumplir con las disposiciones legales en materia de protección de datos personales.

En Guatemala, la protección de datos personales está regulada por la Ley de Protección de Datos Personales (Decreto No. 57-2008) y su reglamento. Estas leyes establecen los principios y requisitos para el tratamiento de datos personales, incluyendo la recopilación, almacenamiento y uso de dichos datos. Es fundamental cumplir con estas disposiciones legales para garantizar la privacidad y la protección de los derechos de las personas cuyos datos se recopilen en la base de datos.

Además de los aspectos legales, la implementación de una base de datos requerirá recursos técnicos y financieros. Será necesario contar con sistemas de información adecuados, capacidad de almacenamiento y seguridad de datos, así como personal capacitado para gestionar y mantener la base de datos de manera efectiva.

Por lo tanto, la viabilidad de crear una base de datos de pilotos de buses en Guatemala dependerá de la voluntad política, el cumplimiento de las disposiciones legales de protección de datos personales y la disponibilidad de recursos técnicos y financieros. Es importante realizar un análisis exhaustivo de estos aspectos antes de emprender la implementación de una base de datos de este tipo.

La implementación de una base de datos de pilotos de buses en Guatemala tendría varios efectos jurídicos:

1. Mejora en la persecución penal: Contar con una base de datos que recopile información relevante sobre los pilotos de buses permitiría agilizar y fortalecer la

persecución penal en casos de hechos de tránsito. Las autoridades encargadas de la investigación y el enjuiciamiento podrían acceder a datos actualizados sobre los conductores involucrados, lo que facilitaría la identificación de responsables y la recolección de pruebas.

2. Fortalecimiento del cumplimiento de la ley: La existencia de una base de datos de pilotos de buses promovería un mayor cumplimiento de las normas y regulaciones en materia de transporte. Los conductores serían conscientes de que su historial y antecedentes están registrados, lo que podría actuar como un incentivo para que cumplan con las disposiciones legales y conduzcan de manera responsable.
3. Prevención de accidentes de tránsito: Una base de datos actualizada y confiable permitiría identificar conductores con historiales problemáticos, como reincidentes en infracciones o negligencia al volante. Esto podría contribuir a prevenir accidentes de tránsito al tomar medidas como la suspensión de licencias o la imposición de sanciones más severas a aquellos conductores que representen un riesgo para la seguridad vial.
4. Protección de derechos: Siempre que la implementación de la base de datos se realice de acuerdo con las leyes de protección de datos personales, se garantizará la protección de los derechos de privacidad y confidencialidad de los pilotos. Los principios de necesidad, proporcionalidad y consentimiento informado deben ser

respetados para asegurar que la recopilación y uso de los datos se realice de manera legítima y adecuada.

5. Gestión eficiente del transporte: Una base de datos de pilotos de buses bien administrada puede proporcionar información valiosa para mejorar la gestión del transporte. Los datos recopilados pueden ser utilizados para analizar tendencias, tomar decisiones informadas sobre políticas de transporte y optimizar la asignación de recursos en el sector.

Es importante destacar que los efectos jurídicos de la implementación de una base de datos de pilotos de buses dependerán del marco legal y reglamentario específico establecido en Guatemala, así como de las disposiciones y salvaguardias aplicables en materia de protección de datos personales.

CONCLUSIÓN DISCURSIVA

La seguridad en el transporte público es un aspecto preocupante en Guatemala. Se han reportado casos de robos, asaltos y violencia en diferentes medios de transporte. Estos incidentes generan temor e inseguridad entre los pasajeros y afectan la confianza en el sistema. Existe una falta de regulación y control efectivo sobre el sistema de transporte público. Esto puede dar lugar a prácticas informales, como la sobrecarga de pasajeros y la falta de mantenimiento adecuado de los vehículos.

El Artículo 2 de la Constitución Política de Guatemala establece el deber del Estado de garantizar la vida, la seguridad y el desarrollo integral de la persona. En el contexto del sistema de transporte público y la implementación de una base de datos de pilotos de buses, el Estado tiene la responsabilidad de asegurar la seguridad de los usuarios y promover un sistema de transporte público que contribuya al desarrollo integral de la población.

La seguridad es un aspecto esencial en el transporte público. Los accidentes de tránsito y la falta de seguridad en los medios de transporte pueden poner en peligro la vida y la integridad física de los usuarios. Por lo tanto, el Estado tiene la responsabilidad de implementar medidas y regulaciones que promuevan la seguridad en el sistema de transporte público. La creación de una base de datos de pilotos de buses permitiría un mejor control y seguimiento de los conductores, asegurando que estén capacitados y cumplan con los requisitos necesarios para operar de manera segura.



BIBLIOGRAFÍA

Corte de Constitucionalidad. Gaceta No. 1, expediente No. 12- 86, página No. 3, sentencia: 17-09-86.

Corte de Constitucionalidad. Gaceta No. 86. De la Corte de Constitucionalidad. Expediente. 25-2007. Fecha de sentencia: 20/11/2007.

Corte de Constitucionalidad. Gaceta No. 91. Expediente 3350-2008. Fecha de auto: 29/01/2009.

GARCIA, GARRIDO. Sayira Marina. **Los elementos y principios de la administración pública y su vigencia en el siglo XXI**. Guatemala. (s.e.), 2014.

<http://www.cintras.org/textos/congresodh/elderechoalaintegridadjmg.pdf>. (consultada: 12 de junio de 2023).

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Argentina: Ed. Heliasta, 2009.

PORRÚA PÉREZ, Francisco. **Teoría del estado**. México: Ed. Porrúa, 2005.

PRADO, Gerardo. **Teoría del Estado**. Guatemala, Ed. Estudiantil Fénix, 2006.

REYES GARCÍA, Mayra Alejandra. **Análisis constitucional de los deberes del estado respecto de la ley del sistema de Alerta Alba-Keneth**. Guatemala: Ed. UNIS, 2014.

RINCÓN DE PARRA, Haydeé. **Calidad, productividad y costos: Análisis de relaciones entre estos tres conceptos**, Venezuela: Ed. Universidad de los Andes, 2001.

RIVERA, Felipe. **El tránsito vehicular y su regulación municipal**. Guatemala: (s.e.), 2004.

SERRA ROJAS, Andrés. **Teoría del Estado**. México: Ed. Porrúa, 1990.

VILLEGAS BASAVILVASO, Benjamín. **Derecho Administrativo**. Argentina: Ed. Tipográfica Editora Argentina, 1971.



Legislación:

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

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

Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito. Decreto número 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala, 2014.

Reglamento de Servicios de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera. Acuerdo Gubernativo número 42-94 del Ministerio de Comunicaciones, infraestructura y vivienda, 1994.