

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



**SECCIÓN DE INVESTIGACIONES  
ADMINISTRATIVAS INTERNAS  
DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAMINOS**

**MARIO ARTURO MAAZ BOL**

GUATEMALA, JUNIO DE 2006.

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

**SECCIÓN DE INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS INTERNAS  
DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAMINOS**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva  
de la  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
de la  
Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**MARIO ARTURO MAAZ BOL**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADO  
EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Guatemala, junio de 2006.



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

DECANO: Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana.  
VOCAL I: Lic. César Landelino Franco.  
VOCAL II: Lic. Gustavo Bonilla.  
VOCAL III: Lic. Erick Rolando Huitz Enríquez.  
VOCAL IV: Br. Jorge Emilio Morales Quezada.  
VOCAL V: Br. Edgar Alfredo Valdez López.  
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana.

RAZON: **“Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido en la tesis” (Artículo 43 del Normativo para la elaboración de tesis de licenciatura en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala)**

Lic. Reynerio de Jesús Vásquez Ramos.  
9av. 13-39 zona 1 Ciudad de Guatemala  
SALA DE ASESORES  
Tel. 55331126-24765659

Guatemala, 17 de Septiembre del 2001.

Licenciado, Carlos Estuardo Gálvez Barrios.  
Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.  
Universidad de San Carlos de Guatemala.  
Ciudad Universitaria, Zona 12.

Señor Decano:

En atención a la resolución de fecha nueve de Octubre del año mil novecientos noventa por la cual se me nombra asesor de tesis del Bachiller y alumno de nuestra facultad, MARIO ARTURO MAAZ BOL, quien desarrolló el tema "SECCIÓN DE INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS INTERNAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAMINOS".

Respetuoso informo:

1°. Inmediatamente procedí a efectuar la revisión de los planes de investigación y de tesis, habiendo establecido que estaban ajustados a los requerimientos del trabajo:

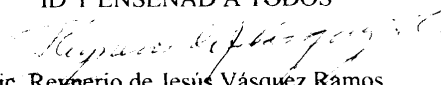
2°. Que durante el desarrollo del trabajo de elaboración de la tesis el Bachiller Maaz Bol puso el empeño y atención cuidadosa en el desarrollo de los temas.

Por lo anteriormente expuesto, emito mi DICTAMEN en el sentido siguiente:

El trabajo de tesis del Bachiller MARIO ARTURO MAAZ BOL es un esfuerzo meritorio que reúne los requisitos reglamentarios para ser aceptado para su examen de grado y por la importancia del tema en materia de ANTECEDENTES HISTÓRICOS, LEGISLACIÓN VIAL Y RECOMENDACIONES, constituye en sí, una obra de consulta significativa para estudiantes y estudiosos del Derecho, Arquitectura e Ingeniería.

Su atento servidor.

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"

  
Lic. Reynerio de Jesús Vásquez Ramos.  
Jefe del Departamento de Estudios  
Socio-económicos y de Investigación.

Lic. Reynerio de Jesús Vásquez Ramos  
Abogado y Notario  
C. 13-39 Zona 1 Ciudad de Guatemala

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

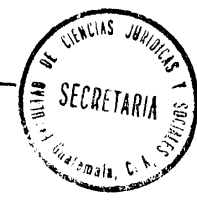
Ciudad Universitaria, Zona 12 GUATEMALA, C. A.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, veintidós de febrero del año dos mil cinco.-----

Ateitamente, pase al LIC. JOSÉ ALFREDO AGUILAR ORELLANA, para que proceda a Revisar el trabajo de Tesis del estudiante MARIO ARTURO MAAZ BOL, Intitulado: "SECCIÓN DE INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS INTERNAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAMINOS" y, en su oportunidad emita el dictamen correspondiente.-

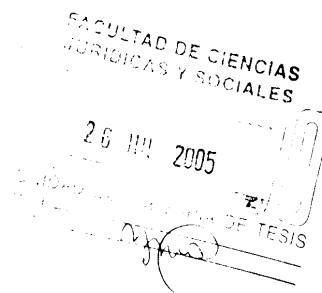
~~MAAZ/slh~~



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA  
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES  
LIC. JOSE ALFREDO AGUILAR ORELLANA  
ABOGADO Y NOTARIO  
COLEGIADO 4623

Guatemala 29 de junio de 2005.

**Lic. Bonerge Amílcar Mejía Orellana**  
Decano de la Facultad de Ciencias  
Jurídicas y Sociales.  
Universidad de San Carlos de Guatemala.



Estimado Decano:

Atentamente me dirijo a usted para comunicarle que de conformidad y en cumplimiento a lo resuelto en providencia de fecha veintidós de febrero de dos mil cinco emanado de ese Decanato, procedí a revisar el Trabajo de Tesis del estudiante **MARIO ARTURO MAAZ BOL**, Intitulado, "SECCIÓN DE INVESTIGACIONES ADMINISTRATIVAS INTERNAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAMINOS".

Se procedió a entrevistar al alumno, sugiriéndole las modificaciones en cuanto a la Metodología y algunos Conceptos vertidos en el tema desarrollado, las cuales fueron aceptadas.

En cuanto al Tema desarrollado, considero que el mismo es de interés y cumple con los requisitos mínimos reglamentarios para este tipo de trabajo, por lo cual emito dictamen favorable, debiéndose discutirse el mismo en el Examen Público correspondiente.

Con muestras de mi estima me suscribo del señor Decano.

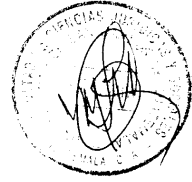
LIC. JOSE ALFREDO AGUILAR ORELLANA  
ABOGADO Y NOTARIO  
REVISOR DE TESIS  
7ª AV. 10-35 ZONA 1 TEL. 53086080

*Lic. José Alfredo Aguilar Orellana*  
ABOGADO Y NOTARIO

UNIVERSIDAD DE SAN  
CARLOS  
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS  
JURIDICAS Y SOCIALES



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y  
SOCIALES Guatemala, veinticuatro de octubre de dos mil cinco-

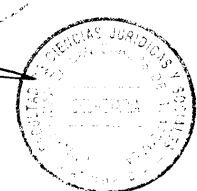
Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del  
estudiante MARIO ARTURO MAAZ BOL, intitulada "SECCIÓN DE INVESTIGACIONES  
ADMINISTRATIVAS INTERNAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CAMINOS", Artículo 22  
del Reglamento de Exámenes Técnico Profesional y Público de tesis.-

~~M. E. Villal~~

*[Handwritten signature]*



*[Handwritten signature]*





## **DEDICATORIA DEL ACTO**

### **A DIOS:**

Creador del Universo y luz divina de mi camino.

### **A MIS PADRES:**

Manuel Maaz Macz (+) y Maria Cristina Bol Ac (+) por su amor, apoyo y motivación constante y que el creador los tenga en la gloria. Como un homenaje póstumo.

### **A MIS HERMANOS:**

Por su apoyo, compañía y motivación.

### **A MIS HIJOS:**

Danny Omar, Maria Cristina, Mario, Elvis, Marlon y Demis.

### **A MIS CATEDRÁTICOS:**

Por las enseñanzas transmitidas.

### **A LA GLORIOSA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA y**

### **A LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Por la oportunidad de ser egresado de esa casa de Estudios Superiores.

### **A USTED:**

Por su presencia y apoyo en este momento tan importante en mi vida.





## ÍNDICE

Pág.

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

### CAPÍTULO I

1. Investigación de la legislación vial en Guatemala.....	1
1.1. Antecedentes históricos.....	1
1.2. El derecho vial y el derecho de vía. diferencia.....	1
1.2.1. Concepto de derecho vial.....	2
1.2.2. Concepto de derecho de vía.....	2
1.2.3. Descripción cronológica.....	3

### CAPÍTULO II

2. Legislación vial vigente.....	13
2.1. Normas constitucionales en materia vial.....	13
2.2. Normas del código penal en materia vial.....	14
2.3. La Ley de Tránsito.....	16
2.3.1. Antecedentes.....	16
2.3.2. Una ley no imperativa de su entorno.....	17
2.3.3. Esquemática de la Ley de Tránsito.....	18
2.3.4. Esquemática del Reglamento de Tránsito.....	18
2.4. Ley Reguladora del Uso de Placas de Circulación de Vehículos.....	19
2.5. Disposiciones conexas en materia vial.....	20
2.5.1. Se declara de interés nacional la reparación de la red vial del país.....	20
2.5.2. Creación del fondo vial .....	20

### CAPÍTULO III

3. Diseño de áreas en materia vial y de tránsito .....	23
3.1. los accidentes viales.....	24
3.2. Causas que provocan los accidentes viales.....	37
3.3. Sistemas de prevención de accidentes viales .....	43

### CAPÍTULO IV

4. La seguridad vial.....	49
4.1. La señalización vial.....	51



	<b>Pág.</b>
4.1.1. ¿Qué es la señalización?.....	51
4.1.2. ¿Qué es la señalización vial?.....	52
4.1.3. ¿Qué utilidad tiene la señalización vial?.....	52
4.1.4. ¿Cómo puede llevarse a cabo una excelente señalización vial?.....	53
4.2. Autoridades responsables en materia vial.....	54
4.3. Los agentes de seguridad vial.....	63
4.4. Los auxiliares viales.....	68
4.5. Terminología vial, las vías citadinas.....	72

## **CAPÍTULO V**

5. Sección de investigaciones administrativas internas de la dirección general de caminos.....	79
5.1. Conceptualizaciones.....	79
5.2. Regulación .....	80
5.3. Creación.....	80
5.4. Objetivos.....	80
5.5. Sede.....	81
5.6. Organigrama funcional.....	81
5.7. Siglas sugeridas.....	83
5.8. Casos no previstos.....	83
CONCLUSIONES.....	85
RECOMENDACIONES .....	86
ANEXO A .....	89
BIBLIOGRAFÍA.....	91



(i)

## INTRODUCCIÓN

Este trabajo, desde el alero de la seriedad y responsabilidad necesarios, pretende tener óptica visionaria, por ser un rubro de incidencia nacional. Y motivar a quienes interesados en el tema, deseen dar pasos complementarios en la ardua ruta emprendida. Por tratarse de un rubro de interés común, debe merecer toda la atención no sólo gubernamental, sino de la ciudadanía guatemalteca en general.

El esfuerzo por la infraestructura vial del país, se ha dirigido a aristas del problema y omitido rubros importantes enfocados de cara al problema, descuido que ha aparejado duras experiencias en lo económico, comercial y turístico, a la patria nuestra.

Bifurcamos como punto primigenio de partida, el conocimiento histórico y la legislación vial vigente. Sin olvidar asimismo, lo que hace falta aplicar en nuestro entorno, en consonancia a lo que países avanzados están haciendo o proyectan hacer en el tema vial que no sólo es complejo, sino de problemática seria. Por tanto y cuanto requiere perspectivas de solución de corto, mediano y largo plazos.

Son objetivos diseñados, la fácil lectura, comprensión de sus contenidos y básicamente una ilustración didáctica, que resulte amena complementar con experiencias propias o interés en el tema vial. Compartir conocimientos obtenidos en las aulas universitarias, adicionadas a las experiencias de campo, investigación y análisis de gabinete, que muestre la radiografía de los problemas y las posibles soluciones. El sostén de estos argumentos radica en la experiencia que se ha obtenido al trajar en las diversas dependencias del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda entre otros Zonas Viales, Caminos Rurales, Auditoria Interna de la Dirección General de Caminos y Unidad de Coordinación Vial -Covial-, para que sea aporte en granitos de arena que contribuya a la edificación de la piedra angular vial e impulse nuevas herramientas, en consonancia con los tiempos y criterios que exige el presente y el futuro, sin descuidar los antecedentes que abrieron la brecha.



( ii )

En este trabajo de Tesis, se busca aplicar métodos científicos como el de la observación, el analítico, el descriptivo, entre otros además técnicas como el subrayado, fichas, etc. buscan ilustrar y demostrar los motivos que conduzcan al fin propuesto. Aceptar que hay enunciados interculturales que urgen criterios multidisciplinarios.

Enfoque frontal y no de perfil. Estudio. Análisis integral. Sin omitir asignaturas como la Codificación del Derecho Vial, la Pedagogía Vial como herramienta importante para el aprendizaje, Seguridad Vial, Señalización Vial, Promoción Vial, Atención Rural Vial, que es donde radica la riqueza del agro nacional, artesanías y valores étnicos, rubros que surten los mercados y son opciones que pueden mejorar las economías domésticas a la par del espectro vial.

Es importante tomar en cuenta que residuos de épocas pretéritas de transporte, las podemos comprobar en la actualidad ya que aún se aprecia en las regiones de Guatemala, el uso del oprobioso Mecapal que ciñen en su frente los habitantes de los pueblos indígenas, principalmente aquellos que jamás han tenido acceso vehicular a sus aldeas, cantones o caseríos y aun utilizan sus lomos como medio de transporte similar a aquellos tiempos, de la conquista y colonización que resultó ser el mas seguro, barato y mas denigrante a la condición del humano.

También es necesario tener un sustento jurídico que contenga una enciclopedia de legislación vial vigente y positiva. Al menos que procure tener dentro del sistema jurídico guatemalteco puntos relevantes como lo son:

- a. Un Derecho vial sustantivo.
- b. Un Derecho vial adjetivo.



## CAPÍTULO I

### 1. Investigación de la legislación vial en Guatemala

#### 1.1. Antecedentes históricos.

Enfoca este segmento, las leyes, normas, reglamentos, disposiciones y demás regulaciones que, en materia vial o de tránsito, se han instaurado en el país, para su observancia. Es decir, según la bibliografía tenida a la vista, en el trabajo de gabinete y de campo. Sumado a esto, la experiencia adquirida en el ramo vial, en comisiones de trabajo, en varios lugares del territorio nacional.

Es necesario señalar que, en esta área, existen muy pocas fuentes bibliográficas y de consulta. Por la sencilla razón que hay escasa legislación vial y la poca, no está compilada.

En la búsqueda de información, encontramos algunas leyes, disposiciones y reglamentos urgentes de codificar.

Un sólo cuerpo de leyes en materia vial, coadyuvaría mucho. La integración de leyes resultaría muy beneficiosa. En la actualidad, hay en ese tema algunas leyes, disposiciones y algunas reglamentaciones, pero tan dispersas.

Resulta imperativa, la necesidad de impulsar :

- a. Un derecho vial sustantivo y
- b. Un derecho vial adjetivo.

En la actualidad, existen:

- La Ley de Tránsito
- El Reglamento de Tránsito
- Reglamento de Transportes Extra -urbanos
- Disposiciones relativas al control de Pesos y Dimensiones de Automotores, etc.



## 1.2. El derecho vial y el derecho de vía. Diferencia.

### 1.2.1. Concepto de Derecho vial:

Podemos decir que es el conjunto de leyes, doctrinas, principios y demás disposiciones relativas a la regulación del tránsito vehicular y peatonal.

### 1.2.2 Concepto de Derecho de vía:

Es la facultad que, como ente soberano tiene el Estado, a fin de proveer las vías de comunicación terrestre, necesarias y adecuadas para uso de los habitantes del país, y del mismo Estado, en beneficio de la colectividad, mediante la construcción de caminos públicos, no importando si para ello se afecta la propiedad de los particulares.<sup>1</sup>

El derecho de vía, sería una parte del derecho vial. Sin embargo, el derecho de vía estatuye el Derecho de pasar un determinado fondo privado o público, en aras de la prevalencia del interés social previa indemnización al afectado.

Una de las diferencias más pronunciadas entre el derecho vial y el derecho de vía, estriba en que el primero es un conjunto de leyes, principios, doctrinas y demás regulaciones legales en materia vial o tránsito. Mientras que el derecho de vía se refiere a la facultad estatal de apertura de caminos por necesidad social, siempre y cuando se indemnice al afectado, previa valuación de bienes patrimoniales, por expertos valuadores designados por el Estado y del afectado o un experto en discordia o litis, cuando no coinciden los montos de la valuación o surgen discrepancias, los expedientes tramitados en las gobernaciones departamentales.

### 1.2.3 Descripción cronológica:

#### A) Construcción de caminos y puentes en la colonia.

Año 1538:

Se ordena por el monarca, Carlos I de España, mediante Real Cédula, la construcción de caminos y puentes en la Colonia, para el tránsito de bestias y carretas. Pretendiendo así

---

<sup>1</sup> Contreras Villegas, Ramiro, **Derecho de vía en el sistema de comunicación terrestre dentro del territorio de la república de Guatemala**, pág. 36



aminorar el sufrimiento de los naturales para cargar sobre sus lomos, el producto de la tierra y mercancía.

Es indudable entonces, la realidad que se dio en época colonial. La disposición tiene fecha 28 de Enero del año 1,538. Pues esta disposición de la corona, buscaba aminorar el sufrimiento de los nativos, que servían prácticamente de transporte humano de los productos agrícolas y de tráfico comercial. Y aún en estos tiempos, persisten estas prácticas coloniales, en donde hombres, mujeres y niños indígenas cargan los productos de la tierra y objetos de mercancía, en donde los primeros usan el mecapal y las segundas lienzos de tela enrollada, cuyos nombres en idioma materno son conocidos como Tab y Sok, términos en el idioma Q`eqch`i respectivamente.<sup>2</sup>

En la época colonial, el Señor Feudal no sólo era dueño de la tierra, si no de los nativos, ambas –tierra y nativos- constituían el patrimonio de los señores Feudales.<sup>3</sup> Era prácticamente dueño de bienes y de vidas.

Las ordenanzas dictadas por el monarca español, se centraban en la riqueza extraída de los pueblos de América. Por lo tanto, los caminos y puentes, eran de suma importancia para la corona. En ellos transitaban las bestias y carretas, tal y como lo señalaba la Real Cédula.

Los caminos y veredas existentes en el Nuevo Continente, fue motivo de preocupación para la corona y tanto conquistadores como colonizadores, utilizaron las vías de los indígenas, pues es lógico que sus pueblos estaban conectados por caminos o vías de comunicación. La conformación de los accesos, representaba a toda época del año, transitables.

En la antigua Provincia de Tezulutlán, hoy conocida como Verapaz, las vías era inaccesibles para los españoles en su afán de conquistarla por la fuerza. Con accesos bloqueados, era difícil penetrar a la Tierra de Guerra, denominada Tezulutlán. Solamente, por la labor evangelizadora de los padres dominicos, las puertas de esa provincia se abrieron y se pudo conquistar pero usando nuevas estrategias. Participaron en esa difícil tarea Fray Bartolomé de las Casas, los padres Vico, Cáncer y Angulo.

---

<sup>2</sup> Contreras Villegas, Ramiro, **Resumen histórico de los caminos de Guatemala**, pág. 36

<sup>3</sup> Martínez Peláez, Severo, **La patria del criollo**, págs. 62 y 63.



Los pueblos indígenas de Centro América y más aún de América, contaban con vías de comunicación terrestre definidas, pues había una intercomunicación vial entre los mismos. Sus grandes centros ceremoniales y de transacciones comerciales, eran puntos de flujo de personas y a ellos se llegaban, por medio de caminos principales, secundarios y terciarios y otros (extravíos). Estos, contruidos de manera que soportara inviernos fuertes, tenían mantenimiento constante, pues eran accesos de suyo importantes para su movilización en sus áreas, naturalmente.

B) Cabildo colonial acuerda que carretas transiten en ambos sentidos.

Año 1538:

en sesión de cabildo, se acordó la apertura de un camino en el que se pudiera transitar carretas en ambos sentidos.

la primera comunicación se dio con el pueblo de Iztapa. y para expeditar el comercio local, la corona española hizo el ofrecimiento de poder comerciar con carretas por dos años, sin gravámenes, precisamente al año siguiente: 1539.

Con esta disposición encontramos lo que hoy conocemos como doble vía.

C) Informe sobre construcción de camino proyectado por la real audiencia.

Año 1560:

En ese entonces, el Rey de España, solicita se le informe acerca del camino que la Audiencia tenía proyectado construir entre:

El Golfo Dulce y la Capital del Reino.

Con dicha vía, se pretendía acortar la distancia entre puerto caballos y la capital del Reyno, que era precisamente el camino utilizado. El licenciado Juan Núñez de Landecho, presidente de la audiencia, informó del avance de los trabajos referidos, la ruta enlazaría a varios pueblos por su paso.





D) Construcción del puente sobre río “los esclavos”

Año 1592:

Don Baltasar de Orena, síndico procurador, solicitó en el año de 1579. la construcción del puente sobre el río los esclavos, la obra se concluyó en el año de 1592.

Treinta y dos años después, las estructuras del puente sobre el río los esclavos, fueron dañadas por las tempestuosas corrientes del río. El Presidente de la audiencia, ordenó su reparación, pues tenía una utilidad enorme.

Dimensiones del puente:

- a. Longitud:  
117 metros.
- b. Ancho:  
3 metros.
- c. Apoyo:  
9 arcos de mampostería.

Un sólido bastión conocido como Punta de Diamante, situado en medio del cauce del río.

E) Se crea dirección de caminos departamentales.

Año 1830:

Cuando la Asamblea decretó el 9 de Marzo de 1,830 que había lugar a Formación de Causa contra el Jefe de Estado de Guatemala, Doctor Pedro Molina, el Licenciado Antonio Rivera Cabezas, fue llamado a la jefatura de estado de inmediato. en su gestión creó:

- a. La dirección de caminos departamentales.

Según se conoce, esta fue la primera institución estatal dirigida a dar atención a las obras de infraestructura vial. Sucedió esto en los inicios de la época independiente. Rivera Cabezas también ordeno.



b. Levantar censos de población.

No se sabía cuántos habitantes tenía el país, dándoles órdenes a los Jefes Políticos del país a que colaboraran directamente en este trabajo. en la Junta del 15 de septiembre de 1821, se perfiló a favor de la independencia. posteriormente en el año 1823 fue nombrado triunviro, juntamente con el doctor Pedro Molina (a quien posteriormente sustituyó) y el señor Juan Vicente Villacorta.

en su calidad de triunviro, firmó el 1º. de julio de 1823, el “cúmplase” del acta que declaro a Centro América, nación independiente de España, México y cualquier otra Nación o potencia.

F) Primer intento de legislación vial en el país.

Año 1831:

Corría el mes de agosto del año 1831, cuando fue electo Jefe de Estado de Guatemala, el Dr. Mariano Gálvez. este se percató de la importancia del gobierno para solucionar el problema vial. Gálvez ordenó a sus asesores que legislaran en materia vial. haciendo proyectos legales para tal fin y se regulara sobre la materia. Este fue el primer intento de Legislación Vial.

G) Sociedad amigos del país y consulado de comercio estimulan construcción vial.

Año 1865:

La construcción de caminos, recibió inusitado impulso, gracias a:

- a. La Sociedad de Amigos del País y
- b. El Consulado de Comercio.

Estas entidades dieron auge a la construcción de caminos. Pues durante la gestión del General Vicente Cerna, el Consulado de Comercio construyó:

1. La vía que conduce a la Antigua, pasando por San Rafael.
2. Puentes de mampostería, resistentes al paso del tiempo y abandono de muchos años:
  - A la salida de Palin, Escuintla, cerca de las Cataratas de San Pablo Mártir.
  - En el Motagua, vía fluvial que comenzaba en Gualán, Zacapa.
  - El Muelle del Puerto de San José, en Escuintla.



H) Crean ministerio de fomento y cancelan consulado de comercio.

Año 1871:

El 3 de Junio del 1871 los generales Justo Rufino Barrios y Miguel García Granados suscribieron:

Al Acta de Patzicia.

En este documento histórico, se conminaba al General Vicente Cerna, a abandonar el poder, desconociéndolo como gobernante, designándose como Presidente Provisorio a Miguel García Granados.

-El 24 de Agosto de 1871 el gobierno emitió el Decreto No. 14 por medio del cual se crea el Ministerio de Fomento y se cancela el Consulado de Comercio. La nueva dependencia tendría a su cargo entre otras funciones: El cuidado y construcción de Caminos.

I) Escuela politécnica adopta carreras de: caminos, y puentes.

Año 1873:

-El General Justo Rufino Barrios asumió la Presidencia de la República. En su gestión la Escuela Politécnica se proyectó a las carreras de:

- a. CAMINOS,
- b. CANALES,
- c. PUENTES.

Recibiéndose cursos de Ingeniería Civil.

Muchos militares se graduaron con el Arma de Ingenieros. (Tenientes de Ingenieros, Capitanes de Ingenieros, Coroneles de Ingenieros).

Obras relevantes de Justo Rufino Barrios, en materia vial.



- Contratos de construcción del Ferrocarril del Sur.
- Apoyo a la construcción de carreteras al Golfo Dulce y Mataquesuintla.
- Mejoramiento de carreteras al Occidente del país.
- Inicio de la construcción de la carretera COBAN-PUERTO FLUVIAL DE TELEMAN, sobre el Río Polochic.
- Se hace la observación de que estos caminos eran construidos para: Carretas, Carruajes y Diligencias.

Tenían curvas sin trazo geométrico y pendientes que oscilaban entre 10 % a 20 % tal como la famosa cuesta de las cañas, ubicada entre Santa Lucía Milpas Altas y Antigua Guatemala. Es menester recordar entonces, que esta carretera, motivo de múltiples como pavorosos accidentes viales, desde muchos años a carecido de garantías y seguridad viales.

J) Juntas departamentales encargadas de asuntos viales.

Año de 1883:

-Se crearon éstas el 19 de agosto de 1883 como encargadas de los asuntos viales, como dependencias del ministerio de Fomento. Esto vino a sustituir las funciones del Consulado de Comercio que atendía la situación vial del país.

K) Ordenan construcción vía de ferrocarril del norte

Año 1892:

Reyna Barrios mandó a construir durante su gestión, los Puentes de La Penitenciaría y Barranquilla. Asume como presidente el 15 de Marzo de 1892. Tenia el grado de General de Brigada. Ejerció un gobierno totalitario. Se reeligió. Desempeñó a la vez los tres poderes del Estado. Cuando ocupaba el cargo fue asesinado: el 8 de febrero de 1899. Nació en San Marcos el 24 de Diciembre del año 1854. A él se debe la construcción de la vía del ferrocarril del Norte.

L) Adscrita a dirección de obras publicas crean sección de caminos

Año 1899:



-el 10 de noviembre de 1899, durante la gestión gubernativa del licenciado Manuel Estrada Cabrera, se emitió:

- a. El reglamento de la Dirección General de Obras Públicas.

Dicha dirección contaba con cinco secciones, una de ellas: La Sección de Caminos. El Presidente Manuel Estrada Cabrera, fue quien ordenó la creación de Caminos, para la construcción y mantenimiento de los mismos.

M) “Ley de accidentes”

Año 1906:

-El 10 de Mayo del año 1906, el Licenciado Manuel Estrada Cabrera, Presidente de la República, sancionaba la LEY DE ACCIDENTES, contenida en el Decreto 652 de la Asamblea Nacional Legislativa, presidida por don Jorge Ubico.<sup>4</sup>

Algunos aspectos relevantes de dicha ley:

- a. Que las empresas de ferrocarriles, empresas de vapores o tranvías, o bien Cualquier otro medio de transporte, por tierra o por agua, eran Solidariamente Responsables con los actores y cómplices de los daños y perjuicios que causaren o mejor dicho que causaban las personas encargadas del manejo de los vehículos.
- c. La acción civil se podía ejercitar independiente de la criminal y aún antes de ésta.

N) Creación de la dirección general de caminos.

Año 1920:

-Mediante Acuerdo Gubernativo de fecha 28 de Mayo de 1,920, el Presidente CARLOS HERRERA, crea: La Dirección General de Caminos. Siendo su primer Director el Coronel e Ingeniero LUIS COBOS BATRES.

Ñ) Se declara de utilidad publica los caminos nacionales y municipales.

Año 1923:

---

<sup>4</sup>P. Méndez, Rosendo, **Ley de accidentes**, págs.77 y 78.



-Disposición Presidencial que se emite el 6 de Septiembre de 1923. Se declara de utilidad Pública: Los Caminos Nacionales y Municipales. La disposición señalaba que se podía aprovechar para la reparación y construcción de caminos, tanto los materiales que se hallaban en los terrenos a ellos limítrofes, como también las fajas de estos que eran necesarios para desvíos, desagües, etc. haciéndose en su caso la indemnización legal correspondiente, de acuerdo con La Ley de Expropiación.

O) Reglamento para el tránsito por la República de Guatemala de pasajeros, equipaje y mercancía.

Año: 1,929.

-Esta disposición se emite el Acuerdo Gubernativo de fecha 23 de Diciembre de 1929. que derogó el Acuerdo Gubernativo del 15 de Enero de 1919.

P) Suprimen dirección general de caminos. obras viales por contrato.

Año 1930:

-El General Lázaro Chacon, mediante Acuerdo Gubernativo del 16 de Noviembre de 1930, suprime la Dirección General de Caminos y ordena que las obras viales se hagan por CONTRATO.

-Simultáneamente, se emite otra disposición contenida en el Acuerdo Gubernativo que crea: La Comisión Nacional de Caminos.

Q) Ubico vuelve a crear: Dirección General de Caminos.

Año 1931:

-El General Jorge Ubico Castañeda, Presidente de la República, suprime la Comisión Nacional de Caminos y crea de nuevo: La Dirección General de Caminos. Sucede esto el 16 de Noviembre de 1,931. La institución fue reorganizada y se nombra al General Rafael Aldana, Director del ente y se le ordenó:

a. La ampliación de la red vial del país; b. Construcción de caminos y puentes.; c. Conexión vial entre sí de todas las cabeceras municipales de la República; d. El Decreto de la Ley Vial.



R) Acuerdo centroamericano sobre circulación de vehículos por carretera.

Año 1958:

-Suscrito por delegados de los países de Centro América, en Tegucigalpa, Honduras el 10 de Junio de 1958. Aprobado por el Congreso de la República Mediante Decreto No. 1,299. Disponía la Circulación de toda clase de vehículos por carreteras de la República.

S) Expropiación de áreas de derecho de vía.

Año 1963:

-Al introducirse Reformas al Derecho 1,000 del Congreso de la República, se establece el Trámite de expropiación en áreas de Derecho de Vía”.<sup>5</sup>

T) Reglamento del transporte extraurbano de Guatemala.

Año 1967:

-Se crea la Dirección General de Transporte Extraurbano, como entidad gubernativa encargada de AUTORIZACIÓN de licencias a los empresarios de transporte extraurbano regulando tarifas de dicho transporte extraurbano.<sup>6</sup>

U) Regulan sistema de control de pesos y dimensiones de vehículos automotores en Guatemala.

Año 1971:

-Fue precisamente en ese año, cuando se comenzó a planificar, programar y ejecutar lo concerniente a este rubro. En otros países ya se había implementado con antelación.<sup>7</sup>

-Esta dependencia, de la Dirección General de Caminos, tuvo dos nombres:

- a. Sección de Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores.
- b. Departamento de Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores.

<sup>5</sup> Decreto Ley No. 107 Libro “D” folio 14 Casilla 110.

<sup>6</sup> Diario Oficial 1967, Acuerdo Oficial 24 octubre 1967.

<sup>7</sup> Diario Oficial 1671, Acuerdo Gubernativo número 26-71.



3. A manera de ilustración, damos a conocer un aspecto de la captación de ingresos por concepto de infracciones a este renglón vial:

Sólo en el año 1990: Se recaudaron Q 2.193,788.88

-Los ingresos registrados por este departamento administrativo, iban a parar al fondo del Organismo Judicial, pero los empleados y funcionarios eran presupuestados por la Dirección General de Caminos, dependencia del Ministerio de Comunicaciones.

-Existieron varias garitas o estaciones del sistema de control de pesos y dimensiones, dispersos en varios lugares del país.





## CAPÍTULO II

### 2. Legislación vial vigente

#### 2.1. Normas constitucionales en materia vial.

Nuestra Carta Magna **Constitución Política de la República de Guatemala**, Asamblea Nacional Constituyente. Título I Derechos Humanos. Capítulo Derechos Individuales. Sección Décima Régimen Económico y Social., señala las normas aplicables en el área de legislación vial vigente. De ahí que resulta necesaria su lectura y conocimiento, para su interpretación y aplicación:

1. La libertad de Locomoción.
2. La Expropiación.
3. La Protección al Transporte Comercial y Turístico.

A) La libertad de locomoción:

Texto:

-Artículo 26. Libertad de locomoción. Toda persona tiene libertad de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional y cambiar de domicilio o residencia, sin más limitaciones que las establecidas por la ley.

No podrá expatriarse a ningún guatemalteco, ni prohibírsele la entrada al territorio nacional o negársele pasaporte u otro documento de identificación.

Los guatemaltecos pueden entrar y salir del país sin llenar el requisito de visa.

La ley determinará las responsabilidades en que incurran quienes infrinjan esta disposición.”

B) La expropiación:

“Artículo 40. Expropiación. En casos concretos, la propiedad privada podrá ser expropiada por razones de utilidad colectiva, beneficio social o interés público debidamente comprobadas. La expropiación deberá sujetarse a los procedimientos señalados por la ley, y el bien afectado se justipreciará por expertos tomando como base su valor actual.

La indemnización deberá ser previa y en moneda efectiva de curso legal, a menos que con el interesado se convenga en otra forma de compensación.



Solo en caso de guerra, calamidad pública o grave perturbación de la paz puede ocuparse o intervenir la propiedad, o expropiarse sin previa indemnización, pero esta deberá hacerse inmediatamente después que haya cesado la emergencia. La ley establecerá las normas a seguirse con la propiedad enemiga.

La forma de pago de las indemnizaciones por expropiación de tierras ociosas será fijado por la ley. En ningún caso el término para hacer efectivo dicho pago podrá exceder de diez años.”

C) Protección al transporte comercial y turístico:

“Artículo 131. Servicio de transporte comercial. Por la importancia económica en el desarrollo del país, se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto, gozan de la protección del Estado, todos los servicios de transporte comercial y turístico, sean terrestres, marítimos o aéreos, dentro de los cuales quedan comprendidas las naves, vehículos, instalaciones y servicios.....”

## **2.2. Normas del Código Penal, en materia vial.**

-La Ley Sustantiva Penal, **Código Penal**, Decreto número 17-73 del Congreso de la República encuadra ilícitos, relativos a materia vial:

1. El Homicidio Culposos.
2. Lesiones Culposas,
3. De los Delitos contra la Seguridad del Tránsito:
  - a. Responsabilidad de Conductores.
  - b. Responsabilidad de otras Personas.

Nuestro Código Penal, está integrado de Tres Libros:

- Libro Primero: Parte General.
- Libro Segundo: Parte Especial.
- Libro Tercero: De Las Faltas.

Los Delitos tipificados en el Libro Segundo o sea la Parte Especial, son varios; sin embargo, en materia vial, nos interesan los anteriormente descritos, y que citamos a continuación textualmente:



A) El homicidio culposo.

“Artículo 127. Homicidio culposo. Al autor de homicidio culposo se le sancionará con prisión de dos a cinco años. Cuando el hecho causare, además, lesiones a otras personas o resultare la muerte de varios, la sanción será de tres a ocho años de prisión.

Si el delito fuere cometido al manejar un vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes que afecten la personalidad del conductor o con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente en situación que menoscabe o reduzcan su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que le correspondería en caso de existir estas circunstancias.

Si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de diez a quince años.

B) Lesiones culposas.

“Artículo 150. Lesiones culposas. Quien causare lesiones por culpa, aún cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, será sancionado con prisión de tres meses a dos años.

Si el delito fuere ejecutado al manejar vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física se impondrá al responsable además, una multa de trescientos a tres mil quetzales.

Si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo, en cualquiera de las circunstancias relacionadas en el párrafo anterior, será sancionado con prisión de cinco a nueve años.

C) De los delitos contra la seguridad del tránsito.

En este rubro, se especifica la responsabilidad de los conductores y la responsabilidad de otras personas. Nuestro Código Penal, tipifica lo concerniente, así:

“Artículo 157. Responsabilidad de conductores. Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años.: 1°. Quien condujera un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas



o estupefacentes; 2°. Quien condujera un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas.

En caso de reincidencia, las sanciones de este artículo se duplicarán.

Si como consecuencia de la conducta irregular resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los tribunales aplicarán únicamente la infracción penal mas gravemente sancionada.”

Serán sancionados con el doble de la pena prevista , si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo en cualquiera de las circunstancias relacionadas con los incisos primero y segundo del párrafo primero del presente artículo.”

“Artículo 158. Responsabilidad de otras personas. Serán sancionados con multa de veinticinco a quinientos quetzales y prisión de dos a seis meses quienes pusieren en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos en cualquiera de las siguientes maneras.

Alterando la seguridad del tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o destrucción total o parcial de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicadores de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos.”

### **2.3. La ley de tránsito.**

2.3.1. Antecedente

2.3.2. Una ley no interpretativa de su entorno.

2.3.3. Esquemática de la Ley de Tránsito.

2.3.4. Esquemática del Reglamento de Tránsito.

2. 3.1 Antecedentes.

LA LEY DE TRANSITO regulada en el **decreto número 132-96** del Congreso de la República, diciembre 23 de 1996 , en la práctica, ha sido una ley vigente, no positiva. Se dice esto, de aquellas leyes que, habiendo sido elaborada normalmente por el Organismo Legislativo, en un proceso legal (iniciativa, aprobación en tres lecturas, hechas sus correcciones



de estilo y redacción final, aprobada, pasada al Ejecutivo para su sanción y publicada en el Diario Oficial –de Centro América- y después de publicada cobra vigencia) pero no llega a ser positiva, pues su observancia por quienes deben hacerlo, no se dá.

-Este hecho no es aislado, pues han existido o existen cuerpos legales con carácter de leyes sustantivas que son vigentes, pero no positivas en su cumplimiento. Ejemplo:

- a. La Ley de Probidad.
- b. La Ley Forestal, etc.

### 2.3.2. Una Ley no interpretativa de su entorno.

-En la exposición de motivos de la Ley de Tránsito derogada, encontramos lo siguiente:

- a. Se anticipa de que uno de los problemas más urgentes de resolver en Guatemala, es el relacionado con el Tránsito, tanto vehicular como peatonal, debido, se señala, al crecimiento de la propia población y desarrollo vial.
- b. Que la Ley debe actualizarse y se adapte a la modalidad de tránsito de la época.

Los considerandos que describo, constituyen objetivos deseados y ahí se ubican. Y los expositores señalan los motivos que, el Desarrollo Vial y Urbanístico es prioritario.

Compartimos estos criterios, naturalmente, pero lo complementamos con la extensión de las áreas no urbanas de la población que es la inmensa mayoría. Pues carecen de vías de comunicación rurales y terciarios. No podemos obviar la cita de que nuestro país, en este renglón de los Caminos Rurales y su Extensión de Caminos Terciarios, tuvo un financiamiento exterior muy fuerte, pero por malos manejos administrativos y financieros, la ayuda exterior se suspendió, y el programa colapsó. De todo el país, sólo en Chimaltenango se atendió el Proyecto de Caminos Terciarios, que estuvieron bajo la dirección del Ingeniero Vicente Carranza. En Alta Verapaz, así como en otras regiones de Guatemala, la obra no fue visible a pesar de tener un campo de trabajo abierto y necesario.

Es decir, no se interpretó con el proyecto, el entorno nacional, pues desvió sus políticas de trabajo y hubo despilfarro de recursos, por lo que la ayuda exterior, principalmente la Alemana, se suspendió por no cumplirse los objetivos trazados.



Desde tiempos de la Colonia, ubicándonos en el año de 1538, la Corona dictaba Reales Cédulas con el objeto de apertura de caminos para bestias y carretas, .. “ para que los indígenas no cargarán “sobre sus lomos” el producto de la tierra y el comercio ..” Y aún en día, los campesinos de tierra adentro de las comunidades y caseríos del país, sacan sus productos ciñendo sobre la frente el oprobioso Mecapal.

La Ley de Tránsito pues, no es congruente con la realidad nacional. Tiene más dedicativa al área urbana, descuidándose las áreas rurales y suburbanas de las poblaciones de la República. Es necesario tener, pues, una Ley de Tránsito vigente y positiva, interpretadora de la realidad nacional, en concordancia a los principios de la seguridad de las Personas, sus bienes y la propia vida de estas.

### 2.3.3. Esquemática estructural de la Ley de Tránsito.

Título I. <u>DISPOSICIONES GENERALES.</u>	Título II. <u>DE LA AUTORIDAD DE TRANSITO.</u>	Título III. <u>DEL TRANSITO DE PERSONAS.</u>
Título IV. <u>DE LOS CONDUCTORES Y DE LA LICENCIA DE CONDUCIR.</u>	Título V <u>DE LOS VEHÍCULOS.</u>	Título VI. <u>VIA PUBLICA.</u>
Título VII. <u>DEL SEGURO.</u>	Título VIII. <u>INFRACCIONES Y SANCIONES.</u>	Título IX. <u>REGIMEN FINANCIERO.</u>
Titulo X <u>EDUCACIÓN VIAL.</u>	.....Titulo XI <u>DISPOSICIONES FINALES.</u>	

-Son en esencia, 50 artículos los que contiene la Ley de Tránsito.

### 2.3.4. Esquemática estructural del reglamento de tránsito.

EL ORGANO EJECUTIVO, a través del Ministerio de Gobernación, emitió con fecha 22 de Mayo de 1,998 El Reglamento de Tránsito. (Diario Oficial, **Acuerdo Gubernativo No, 273-98** Mayo 28 de 1,998). Esto sucedió en la gestión del Presidente Álvaro Arzú Irigoyen, quien suscribió dicho Reglamento.



El Reglamento de Tránsito consta de Seis Títulos: I, II, III, IV, V. y VI. (ver gráfica siguiente)

Título: I.-

Disposiciones Generales.-

Título: II.

Vehículos.

Título: III.

Licencias.

Título: IV.

Normas de comportamiento en la  
circulación.

Título: V.

Circulación de vehículos.

Título: VI.

Infracciones y sanciones.

**2.4. Ley reguladora del uso de placas de circulación de vehículos.**

-esta ley (**Decreto número 117-96** del Congreso de la República,) crea:

La sección de registro y control de asignación de placas de circulación de vehículos.

Dentro del Registro Fiscal de Vehículos que, tiene a su cargo:

- a. El control y,
- b. Asignación de placas.

- Oficiales,
- Cuerpo Diplomático y Misiones Internacionales.
- Vehículos Oficiales al Servicio de Funcionarios a Nivel Superior de los Organismos de Estado, con el Escudo de Armas de la República.

Regula también lo relativo a una tarjeta de circulación. y señala que la Policía Nacional Civil o el Ministerio Público procederá a detener los vehículos que circulen con placas que no le



corresponden y a consignar al conductor ante la autoridad jurisdiccional competente o dar aviso correspondiente cuando se trate de personas que gozan de inmunidad por razón de tratados, convenios u otros instrumentos internacionales suscritos y ratificados por Guatemala.

### **2.5. Disposiciones conexas en materia vial.**

No podemos soslayar algunas disposiciones emitidas por el Organismo Ejecutivo, con incidencia directa con el tema Vial del País. Las más visibles dentro del contexto nacional y que dio lugar a muchos comentarios por la forma en que fueron emitidas y adjudicadas las obras de infraestructura vial, nos referimos en este trabajo a las enumeradas en los numerales 1 y 2, referidos. Veamos:

2.5.1. Se declara de interés nacional la reparación de la red vial del país. (**Acuerdo Gubernativo No.549-96** del Presidente de la República).

Hasta por un monto de Q.450.000,000.00, se autoriza al Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas, para que, sin sujetarse a los requisitos de licitación pública ni cotizaciones y bajo la responsabilidad del Director General de Caminos, se declara de Interés Nacional la Reparación de la Red Vial del país.

Diversos sectores de la opinión pública, se pronunciaron en contra de estas disposiciones del Ejecutivo. Considerando lesivas para el país. No obstante las protestas se echó a andar el Proyecto. Los malos trabajos salieron a relucir. En algunos lugares la cinta asfáltica de mala calidad, los lavó la lluvia. La distracción del dinero, también se denunció por medio de la prensa. Los cuatrocientos cincuenta millones, se gastaron en un período de enero a diciembre del año 1997.

2.5.2. Creación del fondo vial. (**Acuerdo Gubernativo No.186-97** del Presidente de la República)

-Con el producto de lo recaudado en impuestos de:

- a. Gasolina superior,
- b. Gasolina regular y
- c. Diesel.





Se crea el Fondo Vial, con el objeto de impulsar trabajos de conservación y mejoramiento de la red vial de carreteras del país. La experiencia adquirida en el ejercicio fiscal anterior , había dado el resultado deseado, de tener UNA DISPONIBILIDAD DE FONDOS para ese renglón de infraestructura vial. Sin mayor control ni cortapisa: Exención de Licitación Pública y sin cotización. El Congreso de la República, faculta al Ejecutivo para que por medio de Acuerdo Gubernativo se reglamentara aspectos operativos de utilización del Fondo Vial. El Organismo Ejecutivo, se basó en la Ley aprobada por el Congreso de la República. (**Decreto Número 134-96** del Congreso de la República). Creándose la Unidad Ejecutora de Conservación Vial - COVIAL- Surge este ente, como paralela a la Dirección General de Caminos, que al parecer no tuviera con esa institución vínculos, aunque el Director General de Caminos integra el Consejo Consultivo de COVIAL, junto a otros seis funcionarios que, como DIETA se les asigna Q. 800.00 por sesión. COVIAL, pues, administra el Fondo Vial, proveniente del gravamen a la gasolina y diesel.





## CAPÍTULO III

### 3. Diseño de áreas en materia vial.

En esta nueva era, producto de recientes descubrimientos del hombre, ha trazado tecnologías que antes, no nos podíamos siquiera imaginar. El enlace de las naciones del orbe, se hace actualmente por medio de vehículos cada vez más sofisticados y aún más pequeños, dimensionalmente hablando, por los múltiples problemas de congestiónamiento del tráfico vehicular. O bien, por escasez de vías de desplazamiento y unidades motorizadas.

Las grandes industrias de naves, cada día presentan nuevos diseños que lleguen a satisfacer las necesidades del transporte mundial. Además, que llenen las expectativas de la seguridad de los pasajeros. De ahí, que esta industria cada día compiten en su campo, para presentar novedades al público usuario.

El desplazamiento, en términos generales, puede ser:

- a. Por Tierra,
- b. Por Aire,
- c. Por Agua.

Sea cual fuere la vía que se escoja, se torna imprescindible para el ser humano, obedeciendo a diversos factores, entre otros:

- a. Comercio,
- b. Cultura,
- c. Deporte,
- d. Recreación,
- e. Industria,
- f. Negocios, etc.

Para nosotros, tres son los factores que todo ser humano anhela en relación a un desplazamiento:

- a. Su Seguridad.
- b. Su Comodidad.
- c. Su Rapidez.

Adicionando otros que los diseñadores de la industria de vehículos de todo tipo, ubican en las naves que potencialmente transportan a una persona:



- a. La Atención.
- b. La Motivación y
- c. El Entretenimiento.

Sin embargo, es interesante ubicar al Peatón o Viandante, en su movilidad diaria y desplazamiento a diversos lugares, principalmente a los centros de trabajo, mercados, establecimientos educativos, estadios, etc. cuya vida corre riesgo por el tráfico vehicular. Y es el más indefenso.

Se debe estar entonces conciente de las personas en términos genéricos: a) Pasajeros b) Peatones; c) Pilotos o d) Simples espectadores que nada tienen que ver con los extremos señalados y que no son ni lo uno ni lo otro. Son terceros que entran en escena sin ser personajes en la misma. Tal y como lo demuestran las estadísticas sobre percances viales.

### **3.1. Los accidentes viales.**

A. Conceptualizaciones: extraídas del diccionario enciclopédico Larousse.<sup>8</sup>

1. Accidentes.
2. Vía.
3. Vial.
4. Causas.
5. Prevención.
6. Sistemas.

Es común en el léxico popular, escuchar como sinónimo de Accidente, la palabra percance. Y, si se trata de un suceso por carretera o terrestre, el accidente recibe el nombre: Vial. o sea, percance o accidente vial. Pues el hecho se dio en una vía pública. Veamos como se integran los vocablos, analizándolos separada y etimológicamente.

#### 1. Accidentes:

“Suceso eventual. Imprevisto. Por casualidad.”

Lo que podemos interpretar de que el accidente es un hecho, un suceso, que no se espera: Eventual. Algo que no se ha previsto. Suceso o hecho imprevisto. Sucedió por casualidad.

<sup>8</sup> Diccionario enciclopédico Larousse, págs. 4, 5 y 694.



## 2. Vía:

Camino: Vía pública. Calle. Todo lo que conduce de un sitio a otro.”

..Vía terrestre, marítima, aérea.<sup>9</sup>

-Cada una de las divisiones longitudinales de una autopista.

-Vía de comunicación, cualquier camino terrestre..permite la circulación de personas u objetos.”

Por lo que entiendo que, Vía, significa CAMINO. Y Camino: Vía pública. Vía puede ser una calle. Y facilita la descripción más con lo que se expresa así:

“Es todo lo que conduce de un sitio a otro.” El espacio que hay entre un punto a otro, es indudablemente, una vía, un camino, una calle.

## 3. Vial:

Palabra que deriva o deviene del término vía. De esta cuenta, estructuramos la terminología accidente vial.

-Un suceso eventual o imprevisto acaecido en un camino o carretera, calle, etc.

## 4. Causal o causa:

Es el motivo, o razón de algo. Cuando escuchamos el por qué de algo o alguien.

Inquirimos en la razón del por qué sucedió esto o aquello. La Causa. Lo Causal.

## 5. Prevención:

Precaver. Prevenir. Anticiparse a algo. Estar preparado para algo que pueda darse. Tomar las medidas necesarias y anticipadas para evitar algo que se pueda lamentar. Por eso la legislación guatemalteca, al encuadrar un hecho antijurídico en materia vial, señala el mismo como culposo y no doloso. Haciéndose énfasis en tres características:

- a. Imprudencia.
- b. Impericia.

---

<sup>9</sup>Diccionario enciclopédico Larousse, pág. 693.



c. Negligencia.

#### 6. Sistemas:

Dícese de algo planificado, siguiendo técnicas diseñadas previamente. Con el objeto de lograr óptimos resultados. Una instrumentación para llegar a una meta.

Hacer algo mediante un método claro y definido, para lograr objetivos deseados.

Un sistema educativo integral, conlleva resultados positivos. Los sistemas son instrumentos que nos conducen a un fin deseable, previsto, esperado.

Para mi persona, en este trabajo de investigación, busco diseñar un sistema de prevenir los accidentes viales.

-Cómo lograr evitar los percances viales. O cómo disminuirlos. Qué podemos hacer y cómo debemos hacerlo.

La Sistematización: consiste en instrumentar un quehacer.

En la ubicación de áreas, en este título, es nuestro propósito ilustrar hasta donde sea posible, las terminologías señaladas, para mejor comprensión.

Reafirmando los conceptos, establezco:

##### a. Accidentes vial:

-Es un suceso eventual acaecido en un camino, una carretera, una calle, una vía pública, un boulevard, una autopista, una bocacalle y en fin en cualquier lugar en donde se produzca un suceso vial.

-No obstante, al suceder un percance vial, tenemos que tomar en cuenta:

La clase de vehículos:

-Vehículo de tracción animal;

-Vehículo halado por una persona;

-Vehículo motorizado o automotor:



- a. Movidado por gasolina (regular o súper)
- b. Movidado por diesel
- c. Movidado por energía solar
- d. Movidado por Gas propano, etc.

Recolección de datos:

- Ángulos; Señalo que esta es de capital importancia para determinar las causales de percances viales o de tránsito:

- a. Identificación;
- b. Datos del vehículo;
- c. Clases de vehículo;
- d. Reconocimiento del área;
- e. Faccionamiento de actas;
- f. Coordinación del trabajo;
- g. Datos adicionales;
- h. Inventario de daños;
- i. Si existe seguro (piloto y vehículo);
- j. Situación jurídica de involucrados;
- k. Condición de la red vial;
- ll. Clase de carretera;
- l. Quién es el responsable del tramo vial;
- m. Clase de contrato y cobertura;
- ñ. Nominación del contratista;
- n. Asignación financiera;

a. Ángulos:

-Esto se refiere al punto de apoyo que pretendemos utilizar. O sea, la óptica que fijemos para obtener nuestros datos, sean estos preliminares o definitivos:

- a. Aspectos topográficos del área del accidente.



- b. Velocidad en que iba el automotor.
- c. Medición del tiempo: mañana, tarde o noche.
- d. Estado físico y anímico del conductor o piloto. Indicación de si había ingerido licor o bebida embriagante. Ingerido drogas o fármacos, etc.

Fijando la óptica visionaria en cómo sucedió el hecho o percance vial, podemos establecer si el Piloto del automotor u operador de la máquina iba a una velocidad normal obedeciendo las indicaciones de regulación del tránsito en el sector respectivo. Para el efecto, es parámetro el velocímetro o espirómetro, estableciendo su peculiar funcionamiento y pauta de rodada sobre la cinta asfáltica o carretera de terracería.

Mientras que, el aspecto topográfico del terreno, nos ubicará en la altitud sobre el nivel del mar, del área:

- Ascenso,
- Descenso,
- Curva,
- Terreno plano,
- Terreno con depreciaciones,
- Terreno cerrado,
- Terreno abierto,
- Área de riesgo,
- Área de flujo vehicular (normal, superior, bajo, etc.)
- Existencia de señales viales, etc.
- Época de mucho, poco o escaso tránsito vehicular (fin de año, semana santa, etc.)
- Protagonistas (activos, pasivos, etc.)
- Testigos del percance vial, según el caso.
- Identificación de los Sujetos (cédula de vecindad, carné, pasaporte, etc.)
- Solvencia aduanal.

Parámetros diferentes, indican las causales de los accidentes viales, o de tránsito. Sin embargo, para establecer dichas causas, tenemos que hacer previamente, una serie de análisis e investigaciones que nos conduzcan, indudablemente, a ello.





De esa cuenta, definitivamente, surgen aquellas interrogantes que son comunes, escuchar, en la verificación de algo. Arribar al conocimiento de la prevención que nos hemos fijado conocer fehacientemente, así:

a. Cómo sucedió el hecho?

-Nos indica las modalidades suscitadas, modos o maneras determinadas.

b. Cuándo sucedió?

-Es la referencia al tiempo: hora, día, mes, año.

c. Dónde sucedió?

-El lugar físico del suceso. Área física-topográfica.

d. Por qué?

-Razón del hecho. Causal.

e. Quiénes?

-O sea los protagonistas o sujetos, que pueden ser activos o pasivo, según el caso.

f. Algunas fases para establecer parámetros:

-La recolección de datos.

a. Reunir evidencias, datos, objetos, documentos, etc.

-La investigación:

a. Esta la efectúan aquellas personas individuales o jurídicas que tienen razón o interés en ella. Así mismo, quienes están obligadas por la ley. Pudiendo ser:

1. Los Jueces,
2. El Ministerio Público,
3. Cuerpos Policiales,
4. Periodistas,
5. Defensoría Pública.
6. Familiares (potenciales acusadores adhesivos, etc.)



La investigación, es una fase importantísima. En ella se pesquisa el hecho. Hay dos clases:

a. De Gabinete o Teórica.

b. De Campo o Práctica.

Y, de ambas modalidades.

Investigación preparatoria:

-Es la que realiza el Ministerio Público, cuando procede a una Investigación.

b. Identificación

Para identificar a los sujetos, debe hacerse mediante la documentación que se halle, los cuales pueden ser:

a. La Cédula de Vecindad (que es el documento fidedigno de identificación personal)

b. El Pasaporte (principalmente para los extranjeros)

c. Identificación Escolar: Carné.

d. Identificación Laboral: Carné.

e. Licencia de conducir.

f. Solvencia Aduanal del vehículo.

g. Guía de Transporte (para especies forestales)

h. Cualquier otro documento que sirva para identificación personal (afiliación) etc.

c. Datos del vehículo:

La recolección de datos referentes al automotor, constituyen un directo indicador muy importante:

-Tipo del vehículo:

Liviano,  
Pesado,  
De carga,



De transporte colectivo,  
De transporte de fluidos (cisternas, etc.) u otros:

- Agua potable,
- Agua de ríos,
- Gasolina,
- Diesel,
- Petróleo,
- Kerosén,
- Bebidas gaseosas.

Marca del Vehículo:

Industria japonesa,  
Industria Norteamericana,  
Industria Mexicana,  
Industria Brasileña, etc.

De ensamble:

Nacional, (Ejemplo: Talleres rosmos de Quetzaltenango).

Extranjero.

Color del Vehículo:

Pintura original (de fábrica)  
Pintura modificada (repintado, etc.)

Cilindraje del vehículo:

Según el número de cilindros.

Numeración del vehículo:

-Del motor y del chasis.

Nomenclatura, según propietario:



-Del Estado o propiedad particular.

Modelo del vehículo:

-Año.

Tarjeta de operación:

-Vigente o cancelada.

Clase de vehículo o tipo:

-Según número de ruedas o llantas:

1. Bicicletas:

De dos ruedas, turismo o de carrera –de dos o mas velocidades- de llantas corrientes –llanta y tubo- y tubulares.

2. Triciclos:

-De tres ruedas,  
-De pedal.

3. Motobicicleta:

Provisto de motor térmico auxiliar de una cilindrada, que no excede de 50 centímetros cúbicos o de batería y que tiene las características normales de las bicicletas, en cuanto a las posibilidades de utilización.

4. Motocicleta:

Provistas también de un motor térmico cuya cilindrada no sea superior a 125 centímetros cúbicos, sin “SIDE CAR” o con él, en forma de triciclos.

Provistas de un motor térmico de cilindrada superior a 125 centímetros cúbicos, sin “SIDE CAR” o con él, en forma de triciclos.



5. Automotores:

- a. Livianos, (para pasajeros. Capacidad no menor de 9 asientos y carga: No mayor: 1600 kg..)
- b. Pesados, (capacidad exceda: 1,500 Kg. no mayor de: 5,000 Kg.)
- c. Pesados, (con capacidad que exceda 5,000 Kg.)

6. Tractores:

-Llantas neumáticas. Circulan por carretera. La anexión de un Sidecar que se puede quitar, o de un remolque. No altera la clasificación ya señalada.

7. Transporte remunerado de personas:

- Livianos,
- Pesados.

Las autoridades respectivas lo indican en EL PERMISO con un sello especial. Disposición publicada en el Diario Oficial: 8 de Diciembre de 1959. Refrendado por el Ministerio de Relaciones Exteriores. Guatemala, 3 de septiembre de 1959.

Solvencia aduanal:

- Gravada,
- Exonerada.

Depreciación de un vehículo:

- Porcentaje autorizado conforme la ley.

d. Reconocimiento del área:

Es una fase que coadyuva al esclarecimiento de datos obtenidos, pues se hace en el lugar de los hechos y si se toma de primera mano, los datos son “frescos” o como se dice en el caló periodístico: al momento del hecho y directamente de la fuente.

Algunos confunden esta fase en la reconstrucción del hecho, es una nueva vivencia, directa y de cómo sucedió el percance.



Datos que pueden recabarse en el Reconocimiento del Área:

- Plano,
- Tiempo: Hora, día, mes, año.
- Kilometraje,
- Altura sobre el nivel del mar,
- Ruta,
- Carril,
- Rodada de neumáticos,
- Vecindades, etc.

e. faccionamiento de actas:

- Por autoridades competentes:
  - Juez jurisdiccional,
  - Ministerio Público.
- Expertos;
  - Mecánicos,
  - Fotógrafos, camarógrafos, etc.
  - Forenses,
  - Peritos, etc.

f. Coordinación del trabajo:

Trabajo en equipo, de personas e instituciones. Esto, naturalmente, sin obstaculizar las labores de cada involucrado y principalmente a los operadores de justicia. Protección a testigos.

g. Datos adicionales:

- Nombres de los tripulantes del vehículos,
- Motivo del viaje,
- Grado de responsabilidad,
- Factores mecánicos.



Nombres de los tripulantes del vehículo:

Edad,

Sexo,

Dirección,

Número de teléfono,

Lugar de trabajo (estudio, etc.)

Nacionalidad,

Vestimenta,

Nombres y apellidos completos.

Motivo del viaje:

De trabajo,

De recreo,

De romería,

De comercio,

De turismo,

De estudio, etc.

Grado de responsabilidad:

Por negligencia,

Por impericia,

Por imprudencia.

Esto se refiere al conductor del vehículo.

h. Inventario de daños ocasionados:

Esto se refiere a daños patrimoniales y/o indemnizaciones en dinero y otros resultantes. Daños y perjuicios ocasionados, como cauda del percance.

i. Si el piloto y vehículo gozan de seguro:

Si el conductor del vehículo ha adquirido un seguro de vida o seguro vial. Y si el vehículo está asegurado.



- Clase de seguro
- Cobertura.

Generalmente, se carece de estos beneficios. Cuando se expedía una licencia de piloto, se exigía una Boleta de Fianza, pero al parecer, no se hacía efectiva dicha fianza o al menos no se sacaba beneficio alguno de ella.

j. Situación jurídica:

-Como estoy ilustrando, supuestamente al suceder un percance automovilístico, me refiero a lo atinente a la situación jurídica de los sujetos procesales:

Si ha habido detención,

Si ha habido arresto domiciliario,

U otra circunstancia (bajo fianza, etc.)

k. Condición o estado de la vía:

Un examen de las condiciones en que se haya la red vial, camino, calle o avenida, según el caso, debe atenderse prontamente.

Clases de vía, (asfalto, terracería, pavimento, etc.)

Situación de la vía (urbana, semi urbana, extra urbana)

Condiciones físicas de la vía (buena, en regular estado, en malas condiciones)

Proceso en que se haya la vía (Rehabilitación, Ruta Centroamericana, etc.)

l. Responsabilidad de la vía:

-En este rubro, se delimita la responsabilidad de quien la construye, mantiene, rehabilita, etc. pudiendo ser:

- El Estado,
- El Municipio,
- Persona Individual, inscrita como empresa vial., o empresario vial.





- Persona Jurídica (Constructora de obras viales, etc.)

#### II. Renglón presupuestario:

Esto se refiere a los fondos con los cuales se cubren los trabajos, manteniendo u otro de la vía. Si los fondos:

- Proviene del Presupuesto General de Ingresos y Egresos del Estado,
- Proviene de Donaciones (internas o externas)
- Fondo Vial,
- Fondos Municipales,
- Préstamos específicos, etc.

#### m. Clases del contrato:

- Construcción,
- Mantenimiento,
- Rehabilitación,
- Chapeo y Limpieza,
- Hombreado,
- Supervisión,
- Señalización,
- Clase de Fianza de cobertura:
  - De Ejecución,
  - De garantía, etc.

### 3.2. Causas que provocan los accidentes viales:

Deviene el criterio de consideraciones causales, tomadas de muestras estadísticas, interpretativas de:

- a. Informes policíacos,
- b. Informes de cuerpos de socorro,
- c. Datos de morgues,



- d. Casos tribunalicios,
- e. Noticias o reportajes de medios de comunicación social.

Entre otras causales, las siguientes:

1. Fallas mecánicas,
2. Sobre peso o exceso de carga,
3. Factores psicológicos,
4. Factores fisiológicos,
5. Mal estado de la red vial,
6. Desviación de recursos financieros, etc.
7. Factores de medio ambiente,
8. Factores humanos genéricos.

1. Fallas mecánicas:

- a. Varilla de dirección,
- b. Rompimiento de neumáticos,
- b. Circuitos en sistema eléctrico,
- c. Irregularidades en sistema de frenos,
- d. No graduación de “closhes”,
- e. Calentamiento del motor, etc.

2. Sobre peso o exceso de carga:

- a. De pasaje,
- b. De flete,
- c. De carga, etc. (cada vehículo tiene cálculo de carga)

3. Factores psicológicos:

- a. Malas relaciones interpersonales,
- b. Presiones (en el trabajo, hogar, etc.)
- c. El Exhibicionismo (la vanidad del conductor)



- d. La Susceptibilidad,
- d. Inexperiencia como piloto o conductor,
- e. Alteración Emocional,
- f. Distracción,
- g. Consumo de drogas, fármacos u otros que provocan trastornos psicológicos.
- h. Extremos de culpabilidad de esta clase de ilícitos (imprudencia, impericia, etc.)
- i. Estado anímico genérico (colérico, intempestivo, depresivo, etc.)

Estos son algunos, sin embargo existen otros más específicos o mas generales.

#### 4. Factores fisiológicos:

- c. Consumo de Drogas, altera la condición física del conductor.
- d. Vista,
- e. Oído,
- f. Tacto,
- g. Olfato,
- h. Gusto.

-Un buen conductor de vehículo motorizado, debe tener en buenas condiciones los sentidos humanos.

#### 5. Mal estado de la red vial:

- i. Sin mantenimiento adecuado,
- j. Sin Rehabilitación adecuada,
- k. Sin Señalización,
- l. Sin precaución de derrumbes, etc.

#### 6. Desviación de recursos financieros:

Utilización de fondos viales para compra de bienes patrimoniales de:

- Muebles de oficina,
- Papelería y equipo,
- Pago de personal de oficina,
- Gastos de viáticos,
- Otro gasto no destinado a la exclusividad de la obra vial.

Faccionamiento de contratos omitiendo requisitos:

- Impuestos,
- Prórrogas,



- Desobediencia de plazos,
- Depósito de fianzas,
- No previsión del pasivo laboral, etc.

7. Factores de medio ambiente:

- Aspecto geográfico,
- Clima imperante,
- Altura sobre el nivel del mar,
- Otros factores naturales (lluvia, niebla, radicación solar, viento, polvo, etc.)

8. Factores humanos genéricos:

- Físicos,
- Psicológicos,
- Fatiga (visual, auditiva, muscular, etc.)
- Alteración emocional (reacciones violentas)

Causales o factores mas comunes en los percances viales.

Desde la visión descrita anteriormente, puede expresarse que los factores que inciden, en mayor porcentaje en un percance vial, se puede enumerar de la siguiente manera:

1. Factores Humanos: De 80 a 87%
2. Factores Mecánicos: De 8 a 9%
3. Factores de Medio Ambiente: De 3 a 4%

La muestra o constante, varía según la época del año, según el flujo vehicular derivado de circunstancias específicas.

1. Factor humano:

Se refiere a los sujetos protagonistas del percance. He señalado que, la salud mental y física de una persona, incide positiva o negativamente en su comportamiento. Su actitud, su conducta en sí.

a. Área física:

- Consistencia anatómica.



- Posición del cuerpo al conducir.
- Función física de los sentidos.

b. Área Psicológica:

- Volitiva.
- Afectiva.
- Intelectiva.

c. Área Fisiológica:

- Función de los sentidos.
- Sistema nervioso central.
- Alteración emocional.

Dentro de estas definiciones, debe agregarse las situaciones propias del ser humano, tales como:

El “estrés”:

Se dice de situaciones conflictivas y las presiones sociales. Alteran el funcionamiento normal del organismo, dando en algunos casos, reacciones negativas peligrosas.

Lesiones cerebrales:

Traumatismos de cráneo con lesión cerebral, a veces dejan secuelas graves como la limitación en las funciones de los sentidos y otras partes del cuerpo.

La fatiga:

Considerándose: visual, auditiva y muscular.

a. La Fatiga Visual:

Cansancio en el sentido de la vista. Los párpados se cierran. Los pilotos comúnmente los denominan: “UN APAGON”.



b. La Fatiga Auditiva:

Principalmente en vehículos PESADOS que tienen escapes ABIERTOS. O bien, en áreas de DETONACIONES, que afectan el sistema auditivo. EXCESO de música o ruido.

c. Fatiga Muscular:

Afecta principalmente los músculos. Extremidades superiores e inferiores o ambos. O es cansancio de todo el cuerpo por excesivo trabajo.

El desvelo:

-Este se dá al no descansar adecuadamente. O las horas normales. Afecta el sistema nervioso, produciendo decaimiento general o somnolencia.

La alteración emocional:

-Causado por impresiones fuertes.

-Provocan secreción glandular en mayor cantidad que la producción normal.

Ejemplo:

a. Adrenalina.

Esto da lugar a reacciones violentas que alteran el equilibrio emocional.

Ingerir medicamentos:

-Existen medicamentos que producen:

a. Relajamiento,

b. Estado de somnolencia.

reporte internacional:

Mas de 32 millones de muertes por accidentes.

Periódico “El Globo”, de fecha: 7 de Junio de 1999. Diario: Siglo Veintiuno, Guatemala.

Este reportaje aparece en el suplemento El Globo, del matutino Siglo Veintiuno de Guatemala, de fecha 7 de junio de 1999, nos trae la cifra de 32 millones de muertes se han registrado por



percances viales. Dice: “los choques entre carros, la no advertencia de las señales en carreteras, y demás abusos, en todas las rutas del planeta, cobran una vida cada 50 segundos y hieren a otra cada dos, según las estadísticas.”

BEIJING. Los accidentes de tránsito han costado la vida a 32 millones de personas en el mundo desde la aparición del automóvil a finales del siglo XIX, de acuerdo con especialistas reunidos en un simposio mundial celebrado...”

### **3.3. Sistemas de prevención de accidentes viales.**

1. Poseer o gozar de facultades físicas y mentales.
2. Capacidad integral en materia vial.
3. Conocimientos básicos de legislación vial.
4. Poseer licencia de conducir.
5. Tener conocimientos básicos de mecánica automotriz.
6. Tener conocimientos de primeros auxilios.
7. Tener pedagogía vial.
8. Tener conocimiento de señales viales.
9. Crear el Instituto Nacional de Educación Vial.
10. Tener buena infraestructura vial.
11. Un Cuerpo de Agentes de Seguridad vial.
12. Tener juristas de Derecho Vial.

#### 1. Poseer o gozar de facultades físicas y mentales

El piloto u operador de un vehículo, debe tener, poseer o gozar plenamente de sus facultades físicas y mentales. Es decir, tener salud fisiológica plena. Lo cual representa una garantía y seguridad viales.

#### 2. Capacidad Integral en materia vial

Esto significa que, el Piloto o conductor de un vehículo que circule por vías públicas, debe tener previamente una Capacitación integral en materia vial. Ser un piloto profesional. Un profesional vial.



### 3. Tener conocimientos de Legislación Vial.

Quien se involucra en áreas viales, ha de tener un conocimiento de las leyes, normas, reglamentos y demás disposiciones relativas a las materias vial y de tránsito.

### 4. Poseer Licencia de Conducir:

Expedida por la autoridad respectiva. Habiendo pasado previamente, los exámenes reglamentarios.

### 5. Tener conocimientos básicos de Mecánica Automotriz:

Es lógico suponer, que quien es piloto de un vehículo, ha de tener conocimientos básicos de mecánica automotriz, para auxiliarse a sí mismo.

### 6. Conocer de Primeros Auxilios:

Esto es muy importante, pues llega el momento de socorrer preventivamente, a personas en percances viales, mientras llega el médico o trasladarse a los hospitales.

### 7. Tener Pedagogía Vial.

La Educación vial, consiste en recibir información y tener formación viales. Educación integral. valorizando al ser humano como persona.

### 8. Crear el Instituto Nacional de Educación Vial.

-Esto es necesario por lo importante que daría al país: Técnicos en Educación Vial. Quizás se crea que es una utopía, pero países más avanzados, cuentan con Academias, Escuelas, Institutos o establecimientos de Educación Vial. Sugerimos un pénsum:

- a. Pedagogía Vial.
- b. Legislación Vial.
- c. Derecho Constitucional.
- d. Principios de Mecánica Automotriz.
- e. Geografía de Guatemala.
- f. Estudios Sociales.





g. Derechos humanos, etc.

Los graduados de este Instituto, recibirían los créditos académicos:

- a. Técnico en Pedagogía Vial.
- b. Técnico en Señalización Vial.
- c. Técnico en Promoción Vial.
- d. Técnico en Seguridad Vial.

9. Tener conocimientos de Señales Viales.

Básicamente quien esté involucrado en materia vial, ha de tener conocimientos mínimos de señales viales.

10. Tener Buena Infraestructura Vial.

La infraestructura de la red vial nacional, es imprescindible. Pues a través de los caminos, carreteras o cualquier otra vía, el flujo vehicular diario aumenta. Por lo tanto, debemos tener seguridad en transitar una vía en buenas condiciones.

11. Agentes de Seguridad Vial.

Es necesidad imprescindible, crear un Cuerpo de Agentes de Seguridad Vial. Que regule el tránsito en la República. Debiendo ser cada miembro, un verdadero Agente de Seguridad Vial con eficiencia, capacidad y honestidad en su quehacer diario.

12. Tener Juristas de Derecho Vial.

Es obvio que, los tiempos actuales, requieren de profesionales en área vial. El Derecho Vial, exige juristas.

Adición:

El problema vial en el país, es grave. Por lo que la solución debe ser frontal a este renglón. En muchos países, las muertes por percances viales, supera el número de muertes que cualquier otra enfermedad.



Cuando las políticas de gobierno incluyan políticas viales integrales, este problema vial de Guatemala, se reducirá. En la actualidad, sólo se ha tratado de fijar la óptica en el aspecto material del problema: Hechura de carreteras, sin sentido integral de solución. La Seguridad Vial, es la Seguridad a la Vida de quien de una y/o circunstancialmente, esté involucrado.

Instauración del mes vial en Guatemala:

Basado en una técnica motivacional y Pedagogía Vial, ha de diseñarse el Mes Vial en Guatemala.

El Mes Vial en Guatemala, ha de constituirse, tomando en cuenta estos coeficientes:

- a. Respeto a la Vida Humana.
- b. Respeto a la Libre Locomoción.
- c. Seguridad Vial.
- d. Derecho Vial.
- e. La Señalización Vial.
- f. Guía Turística Vial.

Esta campaña a de establecerse a nivel nacional. Podríamos ubicar un listado de involucrados, así:

- a. Pilotos o conductores,
- b. Peatones o viandantes,
- c. Empresarios o gremiales de transportes en general,
- d. Inspectores de Transportes (urbano y extraurbano)
- e. Promotores de Excursiones.
- f. Agencias de Viajes,
- g. Centros Educativos,
- h. Maestros de Asignaturas de Estudios Sociales, Salud y Seguridad, etc.
- i. Autoridades Viales y de Tránsito.
- j. Funcionarios y empleados de áreas viales.
- k. Taxistas,
- l. Operadores de básculas,



- m. Promotores turísticos,
- n. Medios de Comunicación Social,
- o. Comercios o gasolineras,
- p. Comercios con áreas de carga y descarga,
- q. Contratistas de Obras viales,
- r. Cuerpos de Socorro y Auxilio (Bomberos, Socorristas, etc.)
- s. Instituto Guatemalteco de Seguridad Social –IGSS–
- t. Comité Nacional de Prevención de Accidentes, etc.

El mes vial en Guatemala, al instaurarse oficialmente, evitaría muchos problemas viales y de tránsito en el país. Pues además de ser orientador y formador de la Seguridad vial, motivaría a las personas para visionar los valores de vida del ser humano.

-A nadie escapa, que en épocas del año, como:

- a. Fin de Año,
- b. Semana Santa, etc.

El flujo vehicular es enorme. Y el problema vial o de tránsito aumenta. Por tal circunstancia, la motivación de una Campaña Vial en Guatemala, disminuiría los riesgos de circular por carreteras de la República.

Marzo, podría ser un buen mes para declararse como:

Mes vial de Guatemala.





## CAPÍTULO IV

### 4. La seguridad vial

- a. Qué es seguridad vial?
- b. Qué decía el Derecho Romano del término vía.?
- c. Cómo obtener Seguridad vial?

- a. Qué es Seguridad vial?

“Seguridad: excención de peligro o daño. Solidez. Certeza plena. Firme convicción. Confianza. Fianza. Garantía. Sistemas de prevención racional y adecuado.”

Lo anterior es la conceptualización taxativa que señala el Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales de Manuel Ossorio. Tomado a su vez del Diccionario de Derecho Usual.

Se colige entonces, que la excención de peligro, constituye una Seguridad para alguien o algo. La Seguridad es lo que está exento de algún daño inminente o posible, que pudiera darse.

Deviene también de la terminología descrita, que quien tiene Seguridad, tiene una solidés. viajar, por ejemplo, es una seguridad o certeza plena de que ha de ser una movilidad placentera, segura.

Seguridad, es sinónimo de Confianza, de garantía. Ahora bien, vía: es un camino, una calle que atravesamos. En fín, es una carretera por donde nos desplazamos.

- b. Qué decía el Derecho Romano del término vía?

Los juristas romanos, le dieron el nombre de vía, a la Servidumbre.

Veamos como se conceptuaba este instituto civil:

Servidumbre. La servidumbre predial y rustica, que daba derecho a pasar a través de finca ajena, a pié, o con ganado, en la forma más amplia del paso.

Definidos o conceptualizados ambos conceptos: seguridad y vía. Entremos a analizar ya la seguridad vial.



Esta ubicación de conceptos: La Seguridad Vial, es interpretativa de excención de peligro o daño en un vía, una carretera, una calle, un acceso o la Red Vial.

Nos acercamos más, entonces a lo que anhelamos plantear en los términos consignados: La Seguridad Vial. Resultará como la garantía de conducirse a través de la red vial del territorio nacional, considerada ésta como urbana o extraurbana del país.

Los romanos, indudablemente , ubicaron su conceptualización en la servidumbre de paso. Y como se señala, en el concepto más amplio del vocablo paso.

Paso: Del verbo pasar. Transitar, Recorrido, como derivados. De ahí:

- a. Servidumbre de paso (de personas, ganado u otro)
- b. Ampliación de la servidumbre de paso.
- c. Servidumbre de acueducto (paso de acueducto)
- d. Servidumbre de fluidos (agua potable, energía eléctrica, etc.)

c. Cómo obtener Seguridad Vial?

Mediante el conocimiento pleno de las normas, reglas, leyes, disposiciones. Aunado a buenos hábitos de conducción y el Auxilio de Autoridades Viales. Acertada Señalización Vial y Regulación del flujo vehicular y peatonal.

-Así se logra la Seguridad Vial.

La seguridad vial, evitará percances viales. Dará confianza a quienes transitan por las carreteras del país.

La Seguridad Vial, descansa sobre principios de formación e información viales. Es decir Pedagogía Vial.

La capacidad de los Pilotos Automovilistas u operadores de máquinas, es de suma importancia para dar garantía o Seguridad Vial. La Legislación Vial, acorde con las jurisdicciones territoriales y épocas, establece una regulación interpretativa de la realidad o marco circundante.



De esa confianza que sentimos en los aspectos relacionados al área vial, nos dá Seguridad Vial.

Existe un cúmulo de situaciones de diversa índole que permiten la Seguridad Vial.

Veamos en forma breve y somera, las bases donde descansan las aristas de la Seguridad Vial en nuestro país, y que puede ser parámetro asimismo, para otros:

- a. Capacidad del conductor o Piloto, en el sentido integral de la terminología.
- b. Un vehículo en buen estado de funcionamiento.
- c. Una legislación Vial vigente y positiva.
- d. Una buena red vial.
- e. Una Señalización adecuada y motivada, técnica y profesionalmente.
- f. Una fuerte y didáctica Pedagogía Vial.
- g. Agentes de Seguridad Vial y No Policías de Tránsito.
- h. Concesión de Contratos a Personas Individuales y Jurídicas:
  - Con capacidad financiera, para enfrentar incumplimientos y quiebra.
  - Con capacidad técnica en infraestructura vial.
  - Aceptación de una Supervisión continua y positiva.
  - Garantía de Ejecución de las obras viales.
- i. Involucramiento de Autoridades con Responsabilidad vial.
- j. Estructura de un Inventario vial del país.

#### **4.1. La señalización vial**

4.1.1. Qué es la Señalización?

4.1.2. Qué es la Señalización Vial?

4.1.3. Que utilidad tiene la Señalización Vial?

4.1.4. Cómo puede llevarse a cabo una excelente Señalización Vial?

La integración de respuestas a estas interrogantes planteadas, darán indubitablemente, una interpretación de la Señalización Vial en Guatemala.

4.1.1. Qué es la Señalización?

El término deviene de la voz SEÑA, que quiere decir, según el Diccionario de la Academia de la Lengua Española:



Indicio sensible, que sirve para denotar alguna cosa o, venir en conocimiento de ésta. Dícese de un Ademán con que se dá a entender algo o alguna cosa.

Señal:

Se refiere esto, a una marca o nota que se pone o hay en las cosas, para darlas a conocer y distinguirlas de otras. Se denomina señal a la nota o distintivo. Signo que nos induce al conocimiento de otra cosa como distinta. Indicio o muestra.

Señal:

Imagen o Representación de alguna cosa.

#### 4.1.2. Qué es la Señalización Vial?

Es poner o estampar un indicio, una imagen, una representación, una marca en una vía, estampar señales o distintivos en las vías. Ubicar diversos indicativos en la red vial.

Señalar usando distintivos o marcas viales. Eso es Señalización Vial.

#### 4.1.3. Qué utilidad tiene la Señalización Vial?

La señalización de las vías o lo concerniente a las vías, sean estas urbanas o extra urbana, o bien llamada Señalización Vial, tiene una utilidad extremadamente importante.

Veamos que logramos con una buena Señalización Vial:

- a. Una Guía.
- b. Una Seguridad Vial.
- c. Una confianza plena en el desplazamiento por una calle, carretera, vía, etc.
- d. Un Auxiliar Vial.
- e. Una Prevención Vial.
- f. Un Aviso Vial para precaver:
  - Kilometraje recorrido y a recorrer.
  - Abastecimiento (comidas, bebidas, combustibles, etc.)
  - Ubicación vial (altura, temperaturas, etc.)
  - Topografía del terreno.





#### 4.1.4. Cómo puede llevarse a cabo una Buena Señalización Vial?

Es indudable la importancia que para lograr una buena Señalización Vial, tiene:

- a. La Prensa,
- b. La Radio,
- c. La Televisión.

Pues los medios de comunicación social, dan a conocer una Guía Vial. Pero en la actualidad, este tópico no ha sido tomado en cuenta.

Esporádicamente, y no sistemáticamente como debería ser, algunas estaciones de Radio, Televisión o la Prensa escrita, difunden noticias relativos a materia vial.

Los técnicos en Derecho Vial, son los que necesitan para éstas áreas. Un diseño de colores, diagramas, dimensiones y ubicación: Son las bases de una Señalización acorde con nuestras necesidades viales nacionales y, en consonancia, naturalmente con los actuales tiempos que vivimos y previsiones futuras.

Programas de avanzada y técnicos, serán de óptimos resultados para una buena Señalización vial en la República. Una Señalización integral.

No necesitamos trasplantes o paliativos. Sino diseños acordes con nuestro entorno físico, topográfico y cultural.

Quienes hemos recorrido buena parte del territorio nacional, sabemos cómo está el Sistema de Señalización Vial en Guatemala. Y evidenciaremos, lo siguiente:

- a. Escasa o carencia de Señalización Vial.
- b. Existe más publicidad en Carteleros de productos de consumo que señales viales.
- c. Las municipalidades del país, han descuidado este rubro.
- d. Poca señalización vial para prevenir Accidentes.
- e. Poca o escasa Guía Vial de lugares de abastecimientos.



- f. Escasa o casi nada de Unidades de Auxilio vial en zonas de riesgo (derrumbes, accidentes, etc.)
- g. Ausencia de indicadores de kilometrajes.
- h. Ausencia de Señalización de pueblos.
- i. Estructura de Avisos Viales, sin técnica en diseño y motivación.
- j. Ausencia de Indicadores en Puentes sobre carreteras (capacidad, altura, etc.)

La buena señalización vial, se logra, cuando concurren factores y situaciones de regulación, promoción, pedagogía, etc. viales.

Existencia de control y supervisión de rótulos en carreteras, daría buenos resultados en una Política de Señalización Vial del país.

#### **4.2. Autoridades responsables en materia vial.**

Sección: I. Ministerio de Comunicaciones, Transportes, Obras Públicas y Vivienda.

- a. Dirección General de Caminos.
- b. Unidad Ejecutora de Conservación Vial –COVIAL-
- c. Dirección General de Transportes Extra urbanos.

Sección: II. Ministerio de Gobernación:

- a. Departamento de Tránsito.
- b. Policía Nacional Civil.

Sección: III. Empresa Metropolitana Reguladora del Transporte Urbano –EMETRA-

- a. Policía Municipal de Tránsito.

Sección: IV. Municipalidades del Interior del País.

- a. Comisión de Tránsito local (Oficina de Transporte Urbano)

Sección: I. Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda.

La mayor responsabilidad en materia vial y tránsito, la tiene, indudablemente el Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda.



Antecedentes:

El Decreto No. 93 del Congreso de la Republica. Ley del Organismo Ejecutivo, en su Capítulo II. Sección II. Artículo 14, expresaba:

“Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas. Corresponde a su despacho: 1º. El Estudio, la realización y la dirección técnica de la vialidad nacional, de acuerdo con los planes económicos y coordinados para el mejor aprovechamiento de las fuerzas vivas y las riquezas del país. 2º. La construcción y buen mantenimiento de los caminos, calzadas y puentes de la Nación...”

La Nueva Ley del Organismo Ejecutivo:

El decreto número 114-97 del Congreso de la República, de fecha 13 de Noviembre del año 1997, cuya vigencia se dio 8 días después de su publicación en el Diario Oficial –Diario de Centro América-, el 12 de Diciembre de dicho año 1997, cuya expresión en su Artículo 30, reza:

“Le corresponde formular las políticas y hacer cumplir el Régimen jurídico aplicable al establecimiento, Mantenimiento y Desarrollo de los sistemas de:

- a) Comunicación y
- b) Transporte del país.”

Sigue señalando el mismo artículo 30 del mencionado Decreto del Congreso de la República, que no es ni más ni menos que la Nueva Ley del Organismo Ejecutivo, lo siguiente:

“Administrar en forma descentralizada y subsidiaria o Contratos, la provisión de los servicios de Diseño, Rehabilitación, Mantenimiento y Supervisión de las obras públicas e Infraestructura a su cargo....”

-Esa cartera, aprueba los contratos relativos a las obras de infraestructura vial. Así también los recursos financieros asignados en el Presupuesto General de Ingresos y Egresos del Estado, al renglón vial, son manejados por ese Ministerio.



-Otras asignaciones, provenientes de fondos internos y/o externos, son canalizados por Ministerio de Comunicaciones referido, en destino vial. Ayudas de organismos internacionales o Donaciones Externas. También el gravamen sobre combustibles, son percibidos por Finanzas Públicas, y trasladados a esa cartera.

-COVIAL, es una nueva dependencia creada por el Ministerio de Comunicaciones, para administrar los fondos provenientes de ese impuesto. Y como son ingresos percibidos permanentemente, y en grandes cantidades, otras instituciones de otros ministerios, han querido se les otorgue un porcentaje, ya que el gravamen aumenta, al subir el precio de la gasolina y diesel.

-Otra situación se da en el aspecto de captación de otro impuesto: El percibido por el Sistema de Control de Pesos y Dimensiones de Vehículos Automotores.

Ese fondo vial, entonces, es muy apetecido por los propios ministerios de Estado, ya que arroja buenas sumas de dinero capaz de emprender trabajos con buen financiamiento. Y sobre todo, esa nueva dependencia del Ministerio de Comunicaciones, prácticamente opacó la función de la Dirección General de Caminos, que jamás tuvo oportunidad de trabajar con fondos como le asignaron a esa nueva dependencia. E incluyó sus exenciones en cuanto al interés nacional para atender este renglón, libre de licitación y cotización. Lo que le permite a la entidad una vía libre de tránsito financiero para enfrentar cualquier obra vial, con suficiente respaldo económico, como jamás se había dado ni regulado.

a. La Dirección General de Caminos.

Esta dependencia, es parte del Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda. Una cartera que tiene muchas funciones y poca efectividad en el país. Antes se regulaba que su función principal era: Las comunicaciones y la Obra Pública del país. Ahora, tiene a su cargo además: El Transporte, y la dotación de Vivienda.

-La Dirección General de Caminos cuenta, con: 14 Zonas Viales en el país.

1. Zona Vial No. 1, con sede en la ciudad de Guatemala.
2. Zona Vial No. 2, con sede en la ciudad de Jutiapa.
3. Zona Vial No. 3, con sede en la ciudad de Escuintla.



4. Zona Vial No. 4, con sede en la ciudad de Retalhuleu.
5. Zona Vial No. 5, con sede en la ciudad de Quetzaltenango.
6. Zona Vial No. 6, con sede en la ciudad de Huehuetenango.
7. Zona Vial No. 7, con sede en la cabecera municipal de Santa Cruz Verapaz.
8. Zona Vial No. 8, con sede en la ciudad de Chiquimula.
9. Zona Vial No. 10, con sede en Santa Elena, El Petén.
10. Zona Vial No. 11, con sede en La Ruidosa, Morales, Izabal.
11. Zona Vial No. 12, con sede en la ciudad de Chimaltenango..
12. Zona Vial No. 13, con sede en la ciudad de Santa Cruz, El Quiché.
13. Zona Vial No. 14, con sede en la ciudad de Salamá, Baja Verapaz.

La Dirección General de Caminos, fue cancelada por su inoperancia en las políticas. Inicialmente, se tenía el cuidado de que los Jefes de las Zonas Viales, fueran Ingenieros colegiados, después se hicieron nombramientos de personal no calificado, y los Subjefes de las Zonas Viales, tampoco llenaban los requisitos mínimos de capacidad e idoneidad, requeridos.

-LAS REGIONES DE CAMINOS RURALES, otra dependencia viales requeridas por las instituciones crediticias y de financiamiento exterior. Colapsando esta dependencia y, sus recursos, pasaron a las Zonas Viales.

-La merma de trabajadores de la Dirección General de Caminos, vino a causar un bajón del trabajo que antaño tenía dicha institución.

-Otro motivo de crisis en la Dirección General de Caminos, fue la creación de otra dependencia denominada: Unidad Ejecutora de Conservación Vial: COVIAL.

#### b. Unidad Ejecutora de Conservación Vial –COVIAL-

Nueva dependencia creada mediante Decreto No. 114-97 del Congreso de la República al disponerse así, que el Ejecutivo mediante Acuerdo Gubernativo, creara una dependencia que administrara el FONDO VIAL.

- a. Reglamento del Fondo Privativo para la Conservación y Mejoramiento de la Red Vial de carreteras del país. Acuerdo Gubernativo No. 186-97.



- b. “Ley del Impuesto a la Distribución de Petróleo Crudo y Combustibles Derivados del Petróleo.” Decreto No. 38-92 del Congreso de la República.
- c. “Ley del Impuesto a la Distribución de Petróleo Crudo y Combustibles Derivados del Petróleo.” Decreto No. 123-97 del Congreso de la República.

-Como ilustración, describo las partes conducentes de dichos Decretos, para concluir con el Reglamento del Fondo Privativo para la Conservación y Mejoramiento de la Red Vial de Carreteras del país.

#### 1. Reformas:

-Al Decreto No. 38-92 del Congreso de la República, que contiene la:

**“LEY DE IMPUESTO A LA DISTRIBUCIÓN DE PETROLEO CRUDO Y COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETROLEO.”**

“Artículo 1º. Se REFORMA el artículo 13 de dicha ley, el cual queda así:

#### Tasa del impuesto:

“Artículo 13. TASA DEL IMPUESTO. Son productos afectos a la presente ley, y se establecen las siguientes tasas específicas por galón a:

Gasolina Superior	Q 2.70	
Gasolina Regular	Q 2.65	
Gasolina de Aviación		Q 2.00
Diesel		Q 1.30
Gas Oil		Q 0.75
Kerosén		Q 0.50
Naphtha		Q 0.50
Fuel Oil (bunker C)		Q 0.55
Gas licuado de petróleo (gas propano Butano, metano)		Q 0.50
Petróleo crudo usado como combustible		Q 0.50
Otros derivados del petróleo		Q 0.50
Asfaltos		Q 0.50

Del producto de la aplicación de las tasas establecidas en el presente artículo, se destinaran para el fomento al transporte de la ciudad capital y áreas de influencia urbana, a que se refiere el Decreto Número 106-96 del Congreso de la República, los recursos que se indican en el artículo



2 del mismo, por lo que queda sin efecto la aplicación de los sobrecargos a los derivados del petróleo que en el referido artículo se contemplan.

Queda exento de derechos arancelarios la importación de combustibles, con destino a la generación de energía eléctrica por medio de plantas termoeléctricas que estén conectadas al sistema eléctrico nacional. La póliza de importación se liquidará con el pago del IVA, suscribiéndose ACTA DE COMPROMISO en tanto se emite la excención arancelaria a que se refiere este párrafo.”

Sigue, así:

“Artículo 2. Se adiciona al artículo, con el número 23 “A” con el siguiente texto:

-“ARTÍCULO 23 “A”. Destino específico de los recursos. Del monto del impuesto que se recaude por concepto de gasolina superior, regular y diesel, el Ministerio de Finanzas Públicas destinará para el Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas y como fondo privativo para la conservación y mejoramiento de la red vial de carreteras del país, la cantidad de cincuenta centavos de quetzal (Q 0.50) por cada galón.

El monto que corresponda deberá ponerse a disposición del Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas , dentro de los primeros CINCO días hábiles siguientes a la liquidación del impuesto. La Tesorería Nacional podrá realizar inversiones temporales de dichos recursos, en tanto no sean utilizados.”

Los aspectos operativos para la utilización del fondo, serán reglamentados por el Organismo Ejecutivo por medio de Acuerdos Gubernativos.

2. Reformas:

-Al Decreto Número 123-97 del Congreso de la República que contiene la:

“LEY DEL IMPUESTO A LA DISTRIBUCIÓN DEL PETROLEO RUDO Y  
COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETROLEO”

-Decreto Número 38-92 del Congreso de la República.

“Artículo 1. Se reforma el Artículo 5, el cual queda así:



“Artículo 5. Exenciones. Están exentos de la aplicación de l impuesto, el despacho de los productos destinados a:

- a) Las instituciones y organismos que gocen de exoneración total del impuesto por mandato constitucional.
- b) Los organismos internacionales de carácter público o privado que operen en el país, en la realización de actividades de beneficio social o de apoyo a la gestión pública y al desarrollo económico o social, siempre que los respectivos convenios o contratos aprobados por la ley así lo establezca.”

“Artículo 2. Se reforman las tasas específicas a que se refiere el primer párrafo del artículo 13, reformado por el artículo 1 del Decreto Número 134-96 del Congreso de la República., las cuales quedan así .....” “Artículo 3. Se reforma el Artículo 23 “A”:

“Artículo 23 “A”. Destino específico de los recursos. Del monto del impuesto que se recaude por concepto de su aplicación a la gasolina superior y gasolina regular, el Ministerio de Finanzas Públicas destinará para el Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda como fondo privativo para la conservación y mejoramiento de la red vial de carreteras y caminos rurales.

El monto que corresponda deberá ponerse a la disposición del Ministerio de Comunicaciones Transporte, Obras Públicas y Vivienda, dentro de los primeros cinco días hábiles del mes inmediato siguiente al de la liquidación del impuesto. La Tesorería Nacional podrá realizar inversiones temporales de dichos recursos, en tanto no sean utilizados.

Los aspectos operativos para la utilización del fondo será reglamentado por el Organismo Ejecutivo, por medio de Acuerdo Gubernativo.

c. La Dirección General de Transportes Extra Urbanos.

Institución del Estado que depende administrativamente del Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Publicas y Vivienda. Tiene responsabilidad en el área vial del país, por sus





objetivos y así lo dispone El Reglamento de Transportes Extra urbanos. Es la entidad que autoriza la operación del Transporte Extraurbano del país.

Sección: II.

Ministerio de Gobernación,

-Tiene bajo su jurisdicción dos entidades importantes por su involucramiento y responsabilidad en las áreas vial y de tránsito:

- a. El Departamento de Tránsito
- b. La Policía Nacional Civil.

El Departamento de Tránsito, dependencia de la cartera de Gobernación, tiene mucha responsabilidad en cuanto al área vial y tránsito de la república. Es la dependencia encargada de expedir las licencias de conducir a los pilotos automovilistas del país. Ha recibido duras críticas, principalmente por el trámite engorroso que ha representado a la población guatemalteca.

Dentro de las responsabilidades asignadas a la Policía Nacional Civil, está la de ser auxiliar, principalmente en los departamentos del interior del país, la cobertura de tránsito.

Sección: III.

Empresa Metropolitana Reguladora del Transporte  
Urbano –EMETRA-

-Corresponde a la Municipalidad de Guatemala:

- a. La Empresa Metropolitana Reguladora del Transporte Urbano, con siglas: EMETRA.
- b. La Policía Municipal de Tránsito.

a. La Empresa Metropolitana Reguladora del Transporte Urbano:

EMETRA fue creada por la corporación municipal de la ciudad de Guatemala, para solucionar el problema de tránsito en la urbe capitalina.



Anteriormente, otras corporaciones municipales, habían hecho trabajos tendentes a la búsqueda de solución al problema del tránsito capitalino.

Tal el caso del Plan Regulador del Transporte Urbano, no obstante, no se ha avanzado mucho en esta área. EMETRA surgió en el gobierno edilicio del Licenciado Oscar Berger Perdomo. Su personal trabaja por contrato.

b. La Policía Municipal de Tránsito:

-Dependencia que está bajo la jurisdicción municipal de la ciudad de Guatemala.

Integración:

La Policía Municipal de Tránsito está integrado de la manera siguiente:

1. Un Supervisor General.
2. Un Superintendente.
3. Un Oficial.
4. Sub-Oficiales.
5. Delegados.
6. Asistentes de Delegados.
7. Agentes Motorizados.
8. Agentes Peatonales.

Los miembros de la Policía Municipal de Tránsito capitalina, reciben un curso intensivo de preparación y se exige tengan aprobado su nivel de educación media.

Uno de los trabajos que se ha hecho por parte de la municipalidad de Guatemala, es la configuración de un itinerario de buses del transporte urbano capitalino.

Haciendo la distinción de rutas mediante colores definidos.

El problema del transporte urbano capitalino, ha sido dolor de cabeza de las corporaciones municipales pasadas y presentes. Ya que es muy complejo y deviene de serios factores:

a) Señalización:

- Con semáforos



- Y sin semáforos
- b) Falta de Promoción Vial.
- c) Carencia de Pedagogía Vial.
- d) Ausencia de Seguridad Vial.
- e) Instauración de un Cuerpo de Agentes de Seguridad Vial.
- f) Ausencia de una Legislación y Codificación Viales.

#### **4.3. Los Agentes de seguridad vial.**

1. Necesidad de sustituir los términos tradicionales de policía de tránsito por el de agente de seguridad vial.
2. Requisitos mínimos para ser Agente SV.
3. Preparación Académica y Práctica del Agente SV.
4. Condiciones del Agente SV.

La tradicional denominación a los responsables de regular, ordenar y supervisar el flujo vehicular sobre vías terrestres, ha sido el de Policía de Tránsito. en este ensayo, con visión hacia el futuro, sostenemos el criterio de ubicarlo como:

1. Agente de seguridad vial.

Si pretendemos presentar a los guatemaltecos un nuevo diseño en áreas vial y tránsito, resultará insoslayable adecuar nuestro lenguaje con mayor aceptación a la sociedad nuestra, para que, de entrada lo hagamos con buen pié: Ganarnos la confianza que se ha perdido por complejas razones.

Quien haya analizado el esquema de lo que ha representado la Policía en nuestro medio estará de acuerdo que la población psicológicamente, conceptúa al policía como alguien a quien teme porque va a reprimirlo o reprimirlo, o simplemente con quien va a discutir y de ahí nace la animadversión. En una palabra: Inspira desconfianza.



Veamos cómo incide el cambio de nombre o de concepto: La Policía Nacional, se sustituyó en denominación: Policía Nacional Civil. Y no sólo el simple cambio de uniforme. Aunque los mismos jefes hayan permanecido y los mismos edificios los albergue.

No obstante, la creación de los nuevos agentes de seguridad vial, deben inspirar confianza, honestidad, eficiencia, sino seguridad a la población en un área que ha dejado cauda de muertes por accidentes viales, así como lisiados e incapacitados, y merma de bienes patrimoniales.

Debemos insistir pues, que los agentes de seguridad vial, contribuirán con su quehacer cotidiano a una seguridad a lo máspreciado por el ser humano: su vida, en el área vial.

## 2. Requisitos mínimos para ser Agente SV.

Aunque discrepemos con especialistas en el tema, sostenemos el criterio definido de que un buen Agente de Seguridad Vial, debe llenar requisitos básicos para serlo: Ser mayor de edad, estar en el goce de sus aptitudes físicas, volitivas, psicológicas, etc. Llenar los requisitos mínimos de preparación que exige su cargo.

## 3. Preparación Académica y Práctica

Sin pretender presentar todos, enumeraremos en este ensayo, algunos rubros sobre esto:

- a. La preparación en el área intelectual.
- b. La ejercitación en áreas viales.
- c. Gozar de buena salud: física y mental.
- d. No estar sujeto a ninguna clase de presiones en el desempeño de su trabajo.
- e. Tener principios de Legislación Vial.
- f. Conocer y aplicar Pedagogía Vial.
- g. Conocimiento de Derechos Humanos.
- h. Ética profesional.
- i. Conocer la Tabla de Valores Humanos y Morales.
- j. Conocer su entorno físico en que le toque actuar.



#### 4. Condiciones del Agente SV.

- a. Debe tener salud física.
- b. Higiene Mental.
- c. Preparación secundaria.
- d. Conocimientos de mecánica (no necesariamente) inicial.
- e. Conocimiento inicial sobre leyes físicas (movimiento y sus efectos)
- f. Principios básicos de Redacción de Informes y Reconocimiento de áreas.
- g. Principios de Legislación Vial.
- h. Principios de Pedagogía Vial.
- i. Principio de Primeros Auxilios:
- j. Saber auxiliar:
  - A ancianos,
  - A Ciegos,
  - A Sordos,
  - A Niños,
  - A Damas.

Las áreas de flujo vehicular, son los lugares estratégicos de ubicación de los Agentes de Seguridad Vial. Máxime si son:

- a. Centros educativos,
- b. Centros hospitalarios,
- c. Centros recreativos,
- d. Áreas de competencias deportivas,
- e. Centros de transacciones comerciales –De acopio-
- f. Mercados,
- g. Plazas públicas,
- h. Complejos habitacionales,
- i. Áreas de manifestaciones públicas., etc.



Distintivos e Implementos de los Agentes SV.

Para que el público o la población estén enterados del funcionamiento de los Agentes de Seguridad Vial, debe darse a conocer:

- a. Los colores del uniforme y confección,
- b. Forma del uniforme.
- c. Carné de Identificación.
- d. Insignias.
- e. Emblemas,
- f. Grado jerárquico, etc.

Las prendas o uniformes, han de ser de tela de fácil captación visual. evitar uso de colores no recomendable dentro de los implementos, podemos citar algunos que creemos necesario:

- a. Calzado recomendable
- c. Linterna apropiada.
- d. Implementos viales o tránsito (señales preventivas, emergentes, etc.)
- e. Reloj (para cálculo de horas “pico”, medición de tiempo, establecer percances, etc.
- f. Bastón moderno y silbatos (gorgoritos u otros)
- g. Gorras con viseras o boinas, según el caso, adecuadas a una óptima visibilidad.
- h. Agenda de apuntes.
- i. Mínima guía vial.
- j. Impermeables (capas adecuadas).

LOS RUBROS arriba enumerados, deben ser motivo de observación. Pues en cuestión de implementos, es obvio que son de importancia. El Agente de Seguridad Vial, debe conocer por su identificación a:

- a. Las autoridades judiciales (Jueces, etc.)
- b. Los forenses



- c. Las autoridades del Ministerio Público (Fiscal General, Fiscales Distritales, etc.)
- d. Las entidades de Socorro (Bomberos Voluntarios y Municipales, Socorristas, etc.)
- e. Las Asociaciones de Auxilio: Boy Scout, Patrullas Escolares, etc.

Los Agentes deben consignar en Informes:

- a. Áreas de flujo vehicular y peatonal.
- b. Clima y temperaturas imperantes (máxime en percances).
- c. Actas faccionadas.
- d. Aspectos genéricos y pormenorizados del suceso vial.

Clases de Agentes de Seguridad Vial:

-De acuerdo con su rol de trabajo o ubicación estratégica:

- a. Agentes SV peatonal.
- b. Agentes SV motorizados.
- c. Agentes SB de gabinete, etc.

Agentes SV por su situación de desplazamiento:

- a. Patrulleros, a bordo de vehículos de 4 ruedas.
- b. Motorizados, en vehículos de 2 ruedas.
- c. Peatonales, que se desplazan a pié por su sector.
- e. Gabinete, que hacen turnos en las oficinas.

Importancia de los Agentes SV en la población:

Cuando los Agentes dejen de ser represivos y se ganen la confianza de la población, serán auxiliares valiosos para los ciudadanos. Ya se ha iniciado aún sin sistematización, algunos puestos de auxilio de Policías de tránsito que colaboran con los pilotos en ciertas épocas del año.



Entidades no gubernamentales, han brindado ayuda a los transportistas y pilotos como iniciativa propia.

#### **4.4. Los auxiliares viales.**

En este ensayo, hemos considerado ubicar dentro de los auxiliares viales o tránsito, a los rubros que, de una u otra forma, representan valiosa ayuda en cuanto a una vía segura vehicular y peatonal o del viandante.

En resumen, establezco que los Auxiliares Viales, son complejos coadyuvantes para:

- a. Los pilotos automovilistas, u operadores de máquinas que circulen sobre calles, avenidas, carreteras, bulevares, etc.
- b. A los Peatones o también llamados viandantes. Que son las personas que transitan a pié en calles, avenidas, carreteras o cualquier vía terrestre.

Para una mejor ilustración, presentamos algunos Auxiliares Viales o de Tránsito:

##### 1. El semáforo:

Se decía de él, -inicialmente- que es una torre de metal llamado aluminio, con faroles de luces de colores a sus lados y colocados en los centros de los cruceros o intersecciones de las rutas de circulación y de tránsito.

Hoy día, estos instrumentos que son auxiliares primarios de regulación del flujo vehicular, principalmente en las grandes urbes, son más sofisticadas y diferentes estructuras.

Ahora bien, los semáforos que sustituyeron a los antiguos colocados en las calles y avenidas de la metrópoli capitalina, son estructuras de metal, pintados de color verde, de una altitud capaz de dejar pasar un vehículo tipo camión o trailer, con la desventaja de no estar bien cimentados, pues se han caído de sus bases, pues varios de ellos al poco tiempo de ser colocados, cayeron al pavimento o sobre las aceras. estos nuevos semáforos capitalinos y que ya se ven en los departamentos del interior del país, son como brazos abiertos que además de la indicación de colores respectivos y tradicionales, tienen un foco con la efigie humana, indicadores de si el





peatón o viandante puede o no puede pasar la calle o avenida. los semáforos anteriores, que tenían colores amarillos en su estructura, no tenían figuras humanas como los actuales.

Para qué sirven. Inicialmente los Semáforos?

Para regular el rodaje de los vehículos y la marcha de los peatones o viandantes.

Qué tienen o cómo están provistos los Semáforos:

Están provistos de reguladores de tiempo, conectados con los semáforos o señales de tránsito, por medio de los cables que transportan la corriente eléctrica que hace funcionar las luces de los faroles.

Las áreas con semáforos, cada lapso de tiempo, han de tener mantenimiento y supervisión. y los semáforos por su importancia, deben funcionar óptimamente, pues un desperfecto, causaría caos y percances viales.

Los semáforos deben funcionar sincronizadamente, para expeditar y regular el tránsito vehicular y peatonal.

Los colores del semáforo y su significado:

Son:

- a. Verde,
- b. Rojo,
- c. Amarillo.

- a. El Color verde, o luz verde:

Indica: continuar la marcha del conductor del vehículo o peatón, cuando estén viendo el farol del semáforo, esta señal o color verde.

- b. el color rojo o luz roja:

Indica: detener la marcha del vehículo por parte del piloto. o bien, detenerse el peatón o viandante, hasta que haya luz verde. (cuando el piloto y el viandante están viendo luz roja en el farol del semáforo.



c. el color amarillo o luz amarilla:

Cuando tanto el piloto, como el viandante están viendo la luz amarilla en el farol del semáforo, significa: prevención para garantizar su detención del mando, pues en escaso segundo de tiempo aparecerá la luz roja. indica peligro. detención de la marcha.

d. Los giros en el semáforo:

Los giros: flecha verde. cuando el piloto está viendo esta señal y desea girar hacia la derecha, podrá hacerlo sin peligro o bien proseguir su marcha. pues es flecha de luz verde, cuando también el farol de igual color alumbraba.

2. Las áreas de parqueo:

Dentro del aspecto de la señalización, debe cubrirse además, la ubicación de los parqueos públicos. es decir, áreas de parqueo para el usuario. y no correr el riesgo de ser objeto de la operación cepos. pues resulta necesario, delimitar zonas de parqueo público.

3. Las paradas de buses:

Estas deben estar fijadas por las respectivas municipalidades. Ya que en las ciudades –cabeceras departamentales- en gran porcentaje carecen de regulación oficial y existe descontrol vehicular, y no hay políticas tendentes a regular el área vial urbana. Las perspectivas han de centrarse en la regulación de:

a) buses, b) microbuses, c) transporte extraurbano, d) vehículos pesados, etc.

Las paradas deben reglamentarse, han de ser accesibles al usuario, de buena iluminación, con vigilancia en áreas estratégicas, etc. Una garantía de Seguridad Vial.

Los puestos de control vehicular:

Estos deben estar fijados tanto en área urbana como en área extra urbana. Estratégicamente instalados y que representen garantía de Seguridad Vial.



Si hay requisita de vehículos, debe hacerse con la anuencia del propietario o bien del piloto. Y con mucha pedagogía vial. Respetando el sexo de las personas sujetas a registro, por Agentes del mismo sexo, naturalmente en los casos concretos. Previa identificación. En lo que respecta a revisión de usuarios.

#### 4. Las Señales Viales:

Son aquellos signos distintivos para regular el tránsito vehicular y peatonal. Existen infinidad de Señales Viales, entre otros:

- a. de prevención,
- b. de aviso,
- c. de abastecimiento,
- d. de disminución de velocidad (áreas específicas)
- e. de parqueo,
- f. de paso peatonal,
- g. de paso de ganado,
- h. de áreas de trabajo,
- i. de derrumbes,
- j. de curvas peligrosas,
- k. de puentes,
- l. de turismo,
- m. de registros de control,
- n. de áreas urbanas,
- o. de acceso,
- p. de retorno,
- q. de desvíos,
- r. de circunvalación,
- s. de paso de ferrocarril,
- t. de paso a desnivel,
- u. de calzadas o boulevares, etc.



La motivación y el buen diseño de Señalización, es sumamente importante para el piloto automovilista u operador de máquinas que se desplazan por carreteras.

Antiguamente, la señalización del país, se hacía mediante estructuras de block, pero éstas sólo indicaban por lo general, el kilometraje recorrido o por recorrer. ERA muy incipiente. Poco tiempo después se comenzó a utilizar señales de metal, combinándolos con estructuras de cemento. Todavía encontramos señales que se utilizaban en tiempos pretéritos en el país.

Aunque en los actuales tiempos hay mejores ideas para ubicar señales viales, estas sólo indican señales gráficas, sin mayores motivaciones o diseños atractivos que capten los usuarios de las carreteras, vías, avenidas o calles.

Como la señalización vial del país, es escasa, este rubro es uno de los más importantes para evitar accidentes viales.

Las autoridades encargadas del área vial y de tránsito, no se han preocupado por hacer mas motivado este rubro. Y si nos fijamos en áreas urbanas o semi urbanas y peor en áreas extra urbanas esto se ha descuidado tremendamente, en perjuicio de los usuarios de las carreteras del país. No tenemos técnicos en señalización vial.

#### **4.5. Terminología vial. Las vías citadinas:**

##### 1. Las avenidas:

Son arterias propias de las ciudades. Son vías definidas de Norte a Sur. Por su jerarquía de infraestructura vial, son las más modernas en las urbes y más populares.

##### 2. Las calles:

Son calles, aquellas vías que se trazan de Oriente a Poniente. Para la descripción de una dirección urbana, se cita primero la avenida y después el número de nomenclatura de la casa o residencia. Si está sobre la avenida.



Mientras si la casa está ubicada sobre la calle, se cita primero la calle y el número de la residencia. Ejemplos:

- a. Primera Avenida Tres guión treinta y cuatro de la Zona uno, Guatemala: 1ª. Av. 3-34 Zona 1, Guatemala. Entre algunas Avenidas importantes: Avenida Bolívar.
  - b. Primera Calle trece guión cuatro de la Zona uno, Guatemala: 1ª. Calle 13-4 Zona 1, Guatemala.
3. La bocacalle:  
Entrada de una calle.
4. La calzada:  
Calle empedrada y ancha. Parte de la calle comprendida entre las dos aceras, esta terminología vial moderna: La calzada reviste una bella estructura vial. Vías pavimentadas modernas. Ej. La Calzada José Milla y Vidaurre, bautizada con el nombre con el nombre de un ilustre escritor guatemalteco: José Milla. Calzada Roosevelt, nombre de un ex presidente norteamericano. Ambas en la capital guatemalteca.
5. Anillo periférico:  
Moderna estructura vial, que circunda toda una ciudad o sector importante de urbe. Facilita el acceso a una vía principal y de rápido tránsito. Ejemplo: El Anillo Periférico de la Ciudad de Guatemala. Estructura vial moderna hecha en la gestión del Alcalde capitalino Licenciado Manuel Colom Argueta. Uno de sus accesos principales: Por la Avenida Elena y concluye en el acceso a la ciudad Universitaria.
6. Paso desnivel:  
Moderna estructura vial urbana. Facilita el flujo vehicular, en la metrópoli. El encuentro en un mismo plano de dos vías. Ejemplos: Paso a Desnivel frente al Zoológico La Aurora. Paso Desnivel en el Parque Los Próceres. Paso a Desnivel que desemboca al Trébol, pasando por El Guarda.



7. Los bulevares:

- Son calles amplias, avenidas. Ejemplo: Boulevard Liberación. Ciudad de Guatemala.
- Calle muy ancha y larga, con árboles y lujosas tiendas.

8. Crucero:

- Punto donde se cruzan dos vías.
- El espacio que forman dos vías o más, que se cruzan.

9. Calle de una vía:

Es donde el tráfico se efectúan en una sola dirección.

10. Calle de doble vía:

Es donde el tránsito se efectúa en ambas direcciones.

11. Camellon:

Área situada en una vía pública a un nivel más alto que el de ésta. Separa corrientes de tránsito.

12. Carreta y carruaje:

Vehículos provistos de ruedas y de tracción animal, destinados al transporte de carga y personas, respectivamente.

13. Carretón:

Vehículo de dos ruedas, de tracción humana y destinado al transporte de cosas.

14. Cordón vehicular:

Cuando los vehículos se colocan uno tras de otro, en fila.

15. Educación vial:

Moderna ciencia que enseña al individuo a saber conducirse en la vía pública. Forma e informa a las personas de todo lo relacionado al área vial. Es la Pedagogía Vial.



16. Eje de calle:

Línea imaginaria que la divide en dos partes iguales.

17. Flecha:

Señal de tránsito puesta en los cruceros, para indicativo de dirección que ha de seguirse en la circulación.

18. Limite de bocacalle:

Línea imaginaria que forma el extremo de una calle que desemboca en otra. O sea, la línea recta que une las fachadas de los edificios, de un solo lado.

19. Peatón o viandante:

Toda persona que transita a pié por las vías destinadas para el efecto. El término viandante, deviene de VIA. Lo que significa el que anda en la vía.

20. Patrulla escolar:

Grupo de escolares que se encargan de proteger a sus compañeros en los accesos o salidas de los centros escolares. Tienen algunas nociones de tránsito.

21. Peritaje de tránsito:

Dictamen formulado en materia de tránsito o vial, por un Perito en la materia.

22. Señal:

Aviso, lo cual puede ser por medio de:

- a. Ademanes
- b. Palabras
- c. Símbolos, o cualquier otro medio.

23. Túmulo:

Borde angosto que atraviesa la carretera o calle, para obligar al conductor de vehículo a disminuir la velocidad, porque se aproxima a una zona peligrosa.



24. Viaducto:

Obra a manera de puente que sirve para el paso de una vía sobre ondulaciones o nivel superior. O simplemente puente para el paso de una vía sobre hondonada o nivel superior.

25. Vía de circulación:

Es la calle, avenida o ruta destinada para el tránsito en general, debidamente autorizada.

26. Vía urbana:

- Esa la comprendida dentro de las zonas pobladas.

27. Vía interurbana:

La vía que une a dos o mas poblaciones entre sí.

28. Transitar:

Es moverse o circular dentro de un espacio o por las vías.

28. Semáforo:

Aparato electromecánico que sirve para regular la circulación de peatones y vehículos por medio de señales lumínicas.

29. Infracción vial:

Violación de cualquier disposición reglamentaria de tránsito.

30. Señales de luz:

Estas indican cualquier cambio de movimiento que efectúa un vehículo. Todo conductor que sigue a otro vehículo, debe mantener fija su atención a toda señal luminosa que observe en el carro que circula adelante, para prever el movimiento que va a ejecutar y tomar sus precauciones.

31. Las señales convencionales:

-Comprende:





a.) De Aviso de peligro:

-Tienen por objeto advertir al conductor la existencia de un peligro y la naturaleza del mismo.

b.) De Reglamentación:

Tienen por objeto indicar al conductor la existencia de ciertas limitaciones, prohibiciones y restricciones que regulan el uso del camino y, cuya violación constituye: una contravención.

c.) Informativas:

Tienen por objeto guiar al conductor en el curso de su viaje y facilitarle cualquier otra indicación que pueda serle útil o de su interés.

31. placa:

-Lámina metálica numerada, que se fija a todo vehículo para facilitar su clasificación.

32. recta:

-Tramo de vía que indica que no se cambia de dirección.

33. bus o autobús:

-Vehículo motorizado destinado especialmente al transporte de personas en número superior a siete.

34. delito culposo:

-Ilícito causado por:

a. Imprudencia (falta de prudencia) prudencia: moderación.

c. Impericia (falta de pericia). pericia: habilidad.

d. Negligencia (Abandono. Dejadez.). Dejadez: De Dejado. Pereza. Abandono de si mismo o de sus cosas propias.



-Estos factores , concurren para tipificar el delito culposo. Es decir, el ilícito por culpa. Si concurre alguno de estos factores, se tipifica el delito.



## CAPÍTULO V

### 5. Sección de investigaciones administrativas internas de la dirección general de caminos.

#### 5.1. conceptualizaciones.

Mi propósito es, hacer ilustraciones conceptuales de este rubro, para tener una visión clara de los temas que abordaremos.

a. Qué es una Sección?

- “Cada una de las partes en que se divide un todo continuó o conjunto de cosas.”
- “Categoría introducida en cualquier clasificación”.
- “División Administrativa.”

b. ¿Qué es Investigación?

- Es la acción y efecto de investigar. Básica. F. La que tiene por fin ampliar el conocimiento. Científico, sin perseguir, en principio, ninguna aplicación práctica

c. Qué es Legislación?

- “Conjunto de leyes que regulan una materia”.
- “Conjunto de normas por las que se gobierna un Estado. Ciencia de las Leyes.”

d. Qué es Vía?

1. “Camino. Vía Pública. Calle. Todo lo que conduce de un sitio a otro.”

e. Qué es Legislación Vial?

1. Es un conjunto de leyes que regulan lo concerniente a las vías o caminos. Lo relativo a las vías de comunicación, o infraestructura vial.
2. Es un conjunto de leyes, reglamentos, disposiciones y demás regulaciones que en materia vial, rigen un determinado país, o rigen en un país.



f. Qué es la Infraestructura Vial?

1. El conjunto de las obras subterráneas de una construcción vial, o vía, o camino.

g. Qué son las Obras Viales?

1. Aquellas obras que atienden el renglón vial. En su Construcción, Mantenimiento, Supervisión, Rehabilitación, Señalización, Modernización, Promoción Vial.
2. Las obras viales, son de índole material, pero su diseño, montaje, y confección física, tiene el complemento del intelecto humano que debe concordar con otros aspectos:
3. Dar Seguridad Vial,
4. Y garantía de uso y conservación permanente.

## **5.2. Regulación ministerial adecuada.**

El reglamento interno de la Dirección General de Caminos, fue aprobado por el ministerio del ramo. la regulación de la sección de investigaciones de legislación vial de la referida dirección, puede hacerse mediante un acuerdo gubernativo, emitido por el ministerio de comunicaciones, transporte, obras públicas y vivienda.

La reforma por adición, al reglamento de la dirección general de caminos, incluiría la nueva dependencia, sugerida en este ensayo.

## **5.3. Creación.**

La sección de investigaciones de legislación vial de la dirección general caminos, estaría adscrita al Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Obras Públicas y Vivienda, como una Dependencia de la Dirección General de Caminos. Estableciéndose mediante Acuerdo Ministerial de la cartera respectiva. O bien, adicionado en su instauración en el Reglamento Interno de dicha Dirección General.



#### **5.4. Objetivos.**

Los objetivos básicos de la sección de investigaciones de legislación vial de la dirección general de caminos, sería precisamente, la investigaciones de todas las leyes, normas, reglamentos, disposiciones y toda regulación en materia vial y de tránsito.

Codificar y compilar la legislación vigente, jurisprudencia, doctrina y convenios regionales y no regionales suscritos y ratificados por nuestro país, en materia vial.

Hacer estudios, proyectos, diseños, relativos a legislación vial, señalización vial, pedagogía, promoción, seguridad viales para áreas urbanas, extra urbanas y todo lo atinente al aspecto vial y tránsito.

Las instituciones gubernamentales y no gubernamentales involucradas en materia vial y tránsito, cada cual ha hecho aisladamente, algunos trabajos o proyectos y ejecutado alguna política vial. no obstante, sólo se han concretado al aspecto físico estructural. hacer caminos, carreteras o modernas vías de acceso o salida, pero descuidado lo más vital:

- a. la seguridad vial.
- b. el respeto a la vida humana.
- c. El Diseño de Campañas promocionales viales.
- d. Pedagogía Vial (formación e información)
- e. Técnicos en la ciencia jurídica Vial (Derecho Vial)

Pues no sólo, como actualmente se ha hecho- preocuparse por nuevas o modernas vías, pasos a desnivel o bulevares bellos, sino el respeto a la vida y seguridad del ser humano.

#### **5.5. Sede de la sección:**

La sede de la Sección de Investigación de la Legislación Vial de la Dirección General de Caminos, será en la ciudad de Guatemala. Pudiendo instalarse dependencias adscritas a dicha sección, en lugares de importancia: Quetzaltenango, Cobán, Escuintla, u otro departamento del interior del país, tomando en cuenta la descentralización administrativa.



### 5.6. Organigrama funcional:

La sección de investigaciones administrativas internas de la dirección general de caminos:

- a. Comisión Consultiva:
  1. Representante de la Dirección General de Caminos.
  2. Representante de la Unidad Ejecutora de Conservación Vial –COVIAL-
  3. Representante de la Dirección General de la Policía Civil.
  4. Representante de la Municipalidad de Guatemala.
  5. El Director de la Sección de Investigaciones de Legislación Vial.
  
- b. Órganos de Dirección:
  1. Un Director General.
  2. Un Sub-Director General.
  
- c. Cuerpo de Asesores:
  1. Técnico en Legislación Vial.
  2. Técnico en Promoción Vial.
  3. Técnico en Pedagogía Vial.
  
- d. Auxiliares de Promoción:
  1. Directores Conjuntos Musicales (Marimba de la Institución)
  2. Encargado de Imprenta.
  3. Encargado de Fotografía.
  4. Representante Emisora del Estado (TGW).
  5. Representante de Televisión Estatal (Canal 5).
  
- e. Personal de Apoyo:
  1. De Secretaría.
  2. Pilotos.
  3. Audiovisuales.



4. Archivo.

**5.7. Siglas sugeridas:**

-Sección de Investigaciones Administrativas Internas de la Dirección General de Caminos.

INVIAL GUA.

**5.8. Casos no previstos.**

De conformidad con el Reglamento de la Sección, se solucionarán. Y para optar a las plazas, se harán conforme la Ley de Servicio Civil y su Reglamento vigentes. Así como Normas y Procedimientos de Administración de Personal, Acuerdo Gubernativo No. 1222-88, publicado en el Diario Oficial el 20 de enero de 1,989, en sus normas concordantes.







## CONCLUSIONES

1. Cuando la óptica del investigador enfoca el Tema Central y concatenadamente se ubica en los Sub-temas a desarrollar, aún se encuentra con objetivos terminales, que indubitadamente animan a seguir investigando: hechos, cosas, personas, lugares, épocas y circunstancias que, enmarcan tópicos ya delineados y al presentar novedades, es difícil soslayarlos.
2. Aunque la Investigación Científica nos muestra el sendero que debemos seguir, estos pasos que damos, van delimitando el Tema y los Sub-temas correlativos, -estudiados dentro del Marco Teórico- van paralelamente surgiendo las hipótesis que van dando la esquemática de los problemas y las posibles soluciones, que es al final lo que interesa. Enfocar el problema y dar las soluciones.
3. El valor y respeto a la vida humana, está por sobre todos los tópicos y las cosas, sostenemos en este trabajo. Y es, nuestro punto de vista central y de ahí no nos movemos. El Derecho a una Seguridad Vial y a una irrestricta libertad de locomoción, deben ser prioridades o garantías expresas. Pues son los pilares de este trabajo, en cuanto a su enfoque y fin.
4. Sostengo que el problema vial en nuestro país, es uno de los más graves y su descuido a dejado tragedias y luto en la familia guatemalteca.
5. El crecimiento demográfico es, consecuentemente, perfil de este problema. Es lógico suponer, aunque muchos no comparten este criterio, que el problema vial de la república, sólo se ha tocado en sus aristas





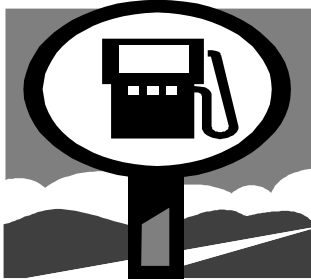
## RECOMENDACIONES

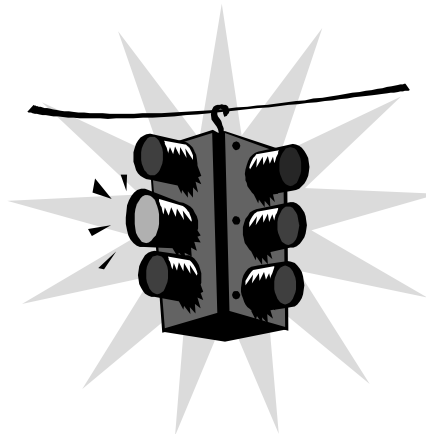
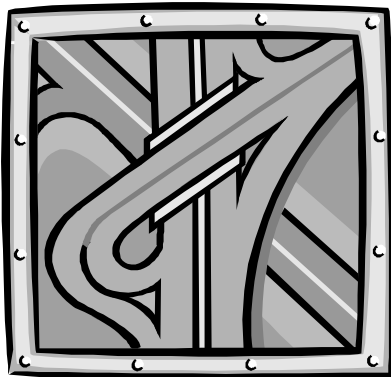
- 1.-Por la gran complejidad que representa el problema vial del país, y las políticas incongruentes a las soluciones que exige nuestra patria, los sectores involucrados para ello y los sectores no involucrados según particulares puntos de vista, debemos ser protagonistas en la medida de nuestra obligación o deber descartando definitivamente de ser sólo espectadores de esta escena vial, porque es un problema de interés común.
- 2.-Las pavorosas estadísticas de accidentes viales que cada semana, mes o año nos ilustran con lujo de detalles las morgues, cuerpos de socorro o de seguridad pública, es una motivación a que regulemos el tema vial de Guatemala. Por lo que recomiendo propuestas concretas como: a). Una Legislación Vial; debe contener:- Sustantiva;- Adjetiva;- Codificada; - Vigente;- Positiva: b). Una Pedagogía Vial: - Educación Vial que informe;- Educación Vial que forme; c) Una Señalización Vial en áreas urbanas y rurales:- Áreas Metropolitanas y auxiliares (capital del país y municipios del Distrito Central): - Ciudades (cabeceras: departamentales y municipales):- Áreas Rurales (municipios, aldeas, caseríos, cantones, etc.): d). Una seguridad vial integral: e). Cuerpo de agentes de seguridad vial y no policías de tránsito: f). Mes de seguridad vial.



ANEXO A

Señales de tránsito utilizadas:







## BIBLIOGRAFÍA

CONTRERAS VILLEGAS, Ramiro. **Derecho de vía en el sistema de comunicación terrestre dentro del territorio de la República de Guatemala.** Guatemala. Ed. edi-arte, impresos.1981.

CONTRERAS VILLEGAS, Ramiro. **Resumen histórico de los caminos de Guatemala.** Guatemala, Ed.-arte, impresos. 1981.

GARCÍA LANGUARDIA, Jorge Mario y LUJAN MUÑOZ, Jorge. **Guía de técnicas de investigación,** 3era. reimpresión Guatemala, Ed. Serviprensa Centroamericana. 1976.

**Informe de labores de las zonas viales.** División de mantenimiento de la Dirección General de Caminos. Imprenta Dirección General de Caminos (DGC) Guatemala, (s.e.) 1985.

**Informe de labores de caminos rurales de la Dirección General de Caminos.** Imprenta Dirección General de Caminos (DGC) Guatemala (s.e.) 1985.

LÓPEZ QUIROA, Hugo Leonel. **Análisis de los registros de las estaciones de control de pasaje y su relación con la protección de la red vial de Guatemala.** Imprenta de la Dirección General de Caminos (DGC) Guatemala (s.e.) 1989.

MARTINEZ PELÁEZ, Severo. **La patria del criollo,** cooperativa de la facultad de derecho , R.L. Guatemala (s.e.) 1985.

**Memoria de labores del departamento de capacitación de la Dirección General de caminos.** Imprenta Dirección General de Caminos (DGC) Guatemala (s.e.) 1988.

**Memoria de labores e informe de la sección de señalización y marcas de la Dirección General de Caminos.** Imprenta Dirección General de Caminos (DGC) Guatemala (s.e.) 1986.

MÉNDEZ, Rosendo. **Ley de accidentes,** Guatemala. Ed. Tipografía Nacional, 1921.

PRADO PONCE, Eduardo. **Comunidades de Guatemala.** Guatemala, Ed. Impresos Hermes, 1984.

### Legislación:

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

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

**Ley del Organismo Ejecutivo.** Congreso de la República, Decreto número 114-97.



**Ley de Tránsito.** Congreso de la República, Decreto número 132-96.

**Código Municipal.** Congreso de la República, Decreto número 12-2002.

**Reglamento de Tránsito.** Presidente de la República, Acuerdo Gubernativo número 273-98.

**Decreto No. 1,000** del Congreso de la República.

**Decreto Ley número 110.** Presidente de la República, Guatemala 1963.

**Acuerdo Presidencial** del veinticuatro de octubre de 1967 Tipografía Nacional.

**Acuerdo Gubernativo número 26-71.** Guatemala, 1971.