

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



**NECESIDAD DE ACTUALIZAR EL REGLAMENTO
DE DERECHO DE VÍA Y SU RELACION CON LOS
PREDIOS QUE ATRAVIESA**

PEDRO ERICK MARTÍN PONCE GARCÍA

GUATEMALA, MARZO DE 2009

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

**NECESIDAD DE ACTUALIZAR EL REGLAMENTO DE DERECHO
DE VÍA Y SU RELACIÓN CON LOS PREDIOS QUE ATRAVIESA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

PEDRO ERICK MARTÍN PONCE GARCÍA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, marzo de 2009.

**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 López
VOCAL II: Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL III: Lic. Erick Rolando Huitz Enríquez
VOCAL IV: Br. Marco Vinicio Villatoro López
VOCAL V: Br. Gabriela María Santizo Mazariegos
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Licda. Dora Renee Cruz Navas.
Vocal: Licda. Crista Ruiz Castillo.
Secretario: Lic. Luis Emilio Orozco Piloña.

Segunda Fase:

Presidente: Lic. Carlos Urbina Mejía.
Vocal: Licda. Maria Marisol Chew Morales.
Secretario: Lic. Álvaro Hugo Salguero.

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

**Asesoría y Consultoría Profesional
Lic José Ranferí Herrera Donis**

Guatemala, 18 de junio del 2008

**Licenciado
Marco Tulio Castillo Lutín
Coordinador de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su Despacho**

Licenciado Castillo Lutín:

Con muestras de mi consideración y respeto, me dirijo a usted, con el objeto de hacer de su conocimiento, que por resolución emanada de la Decanatura se me nombró como asesor de Tesis del Bachiller **PEDRO ERICK MARTIN PONCE GARCIA** (Carné 9320262), quien elaboró el trabajo Intitulado: **"NECESIDAD DE ACTUALIZAR EL REGLAMENTO DE DERECHO DE VIA Y SU RELACION CON LOS PREDIOS QUE ATRAVIESA"**.

La investigación realizada tiene relevancia para la construcción, rehabilitación, ampliación y mejoramiento de la red vial del país, siendo tema de actualidad por la importancia para el transporte agrícola, comercial, ganadero y otros, que redundará en beneficio del comercio, la economía y el desarrollo de nuestra nación, por lo que el presente trabajo es un aporte al respecto y considero que será material de consulta para futuras investigaciones.

En definitiva, el contenido del trabajo de tesis, se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos que se deben cumplir de conformidad con la normativa respectiva; la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, las conclusiones, recomendaciones, y bibliografía utilizada, son congruentes con los temas desarrollados dentro del presente trabajo de investigación. Es por ello que al haberse cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público, resulta procedente dar el presente **DICTAMEN FAVORABLE**, aprobando el trabajo de tesis asesorado.

Atentamente,

**Lic. José Ranferí Herrera Donis
Colegiado 5,567**

**Lic. José Ranferí Herrera Donis
ABOGADO Y NOTARIO**

7ª. Avenida 4-99 Zona 4

Telefax: 23332-9131 Móvil 5309-9009



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



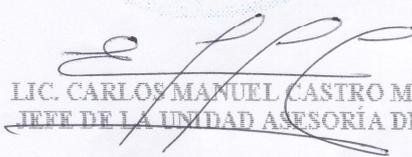
FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES
Ciudad Universitaria, Zona 12
Guatemala, C.A.



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, veintinueve de julio de dos mil ocho.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) BELTER RODOLFO MANCILLA SOLARES, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante PEDRO ERICK MARTÍN PONCE GARCÍA, Intitulado: "NECESIDAD DE ACTUALIZAR EL REGLAMENTO DE DERECHO DE VÍA Y SU RELACIÓN CON LOS PREDIOS QUE ATRAVIESA".

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para el Examen General Público, el cual dice: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".


LIC. CARLOS MANUEL CASTRO MONROY
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS



cc. Unidad de Tesis
CMCM/ragm

LIC. BELTER RODOLFO MANCILLA SOLARES
6ª calle "A" 8-42 zona 7 Colonia Quinta Samayoa
Telefax 24403046 móvil 52045296



Guatemala 8 de agosto de 2008

Licenciado
Carlos Manuel Castro Monroy
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su Despacho



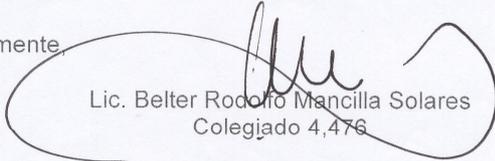
Licenciado Castro Monroy:

Con muestras de mi consideración y respeto, me dirijo a usted, con el objeto de hacer de su conocimiento, que en cumplimiento al nombramiento recaído en mi persona, en mi calidad de Revisor del trabajo de tesis del Bachiller **PEDRO ERICK MARTIN PONCE GARCIA**, titulado: **"Necesidad de Actualizar el Reglamento de Derecho de Vía y su Relación con los Predios que Atraviesa"**, resulta procedente dictaminar respecto a la revisión del mismo debido a las siguientes justificaciones.

El trabajo desarrollado llena los requisitos que requiere una investigación científica, se realizó aplicando la metodología de análisis, interpretación y explicación de los hechos, así como la inducción y la deducción, además se efectuó apegado a la revisión prestada, a las observaciones que le fueron formuladas, así como al cumplimiento de los presupuestos tanto de forma como de fondo, exigidos por el normativo reglamentario de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

En virtud de lo anterior, y siendo que el trabajo de tesis se ajusta a los requerimientos científicos y técnicos; la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, las conclusiones y recomendaciones, bibliografía utilizada, son congruentes con el tema desarrollado; es por ello que al haberse cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público, procedo a emitir **DICTAMEN FAVORABLE** y que continúe su trámite hasta su total aprobación para ser discutido en su examen público de graduación.

Atentamente,


Lic. Belter Rodolfo Mancilla Solares
Colegiado 4,476

BELTER RODOLFO MANCILLA SOLARES
ABOGADO Y NOTARIO

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 enero del año dos mil nueve.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante PEDRO ERICK MARTÍN PONCE GARCÍA, Titulado NECESIDAD DE ACTUALIZAR EL REGLAMENTO DE DERECHO DE VÍA Y SU RELACIÓN CON LOS PREDIOS QUE ATRAVIESA. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.-

CMCM/sllh



DEDICATORIA

- A Dios: Por haberme dado la vida y la salud para alcanzar este objetivo.
- A mi familia: Por su amor, ejemplos, sacrificios, sabios consejos y apoyo incondicional.
- A mis amigos: Por todo su apoyo.
- A: La Tricentenario Universidad de San Carlos de Guatemala, especialmente a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. El derecho de vía en Guatemala.....	1
1.1. Antecedentes históricos.....	1
1.2. Concepto y definiciones de derecho de vía	3
1.3. Naturaleza jurídica del derecho de vía.....	4
1.4. Entidades relacionadas con el derecho de vía	4

CAPÍTULO II

2. Legislación que actualmente regula el derecho de vía en Guatemala	13
2.1. Reglamento sobre el Derecho de Vía de los Caminos Públicos y su Relación con los Predios que Atraviesa.....	13
2.1.1. Análisis del reglamento sobre el derecho de vía de los caminos públicos y su relación con los predios que atraviesa.....	14
2.2. Decreto número 1000 del Congreso la República de Guatemala.....	18
2.2.1. Análisis del Decreto número 1000 del Congreso la República de Guatemala.....	19
2.3. Decreto Ley número 110	22
2.3.1. Análisis del Decreto Ley número 110.....	23
2.4. Especificaciones generales para la construcción de carreteras y puentes.....	25

CAPÍTULO III

3.	Situación actual del derecho de vía.....	27
3.1.	Situación administrativa.....	27
		Pág
3.1.1.	Centralización o concentración administrativa.....	28
3.1.2.	Desconcentración administrativa.....	29
3.1.3.	Descentralización administrativa.....	34
3.2.	Problemas para la obtención del derecho de vía de carreteras.....	37

CAPÍTULO IV

4.	Legislaciones de otros países relacionadas con el derecho de vía.....	41
4.1.	Como se establece el derecho de vía en otros países.....	42
4.2.	Estudio comparativo de legislaciones centroamericanas en materia de carreteras y caminos	47
4.2.1.	Objeto de la ley.....	47
4.2.2.	Clasificación de los caminos.....	48
4.2.3.	Derecho de vía	51
4.2.4.	Ancho de las carreteras y los caminos.....	52

CAPÍTULO V

5.	Publicidad en el derecho de vía.....	55
5.1.	El derecho de vía dentro de la nueva legislación de carreteras.....	58
5.1.2.	Funciones estatales con relación al derecho de vía	61
5.2.	Proyecto de Ley que regule lo relacionado al derecho de vía de carreteras y caminos.....	64
	CONCLUSIONES.....	83
	RECOMENDACIONES.....	85
	BIBLIOGRAFÍA.....	87

INTRODUCCIÓN

El derecho de vía es aquella área o porción de terreno paralela a la cinta asfáltica, de la cual es propietario el Estado, la cual, debe ser utilizada para la construcción, conservación, protección, así como para las futuras ampliaciones y mejoras que el tránsito vehicular exija.

El derecho de vía en las carreteras nacionales, es vulnerado constante y permanentemente, debido a las invasiones que sufre esta faja de terreno, ya sea porque en ella se construyen muros, casas y champas; se colocan vallas publicitarias, postes de tendido eléctrico y anuncios varios; o, se deposita basura, chatarra y material de construcción.

En Guatemala, no existe una ley específica que regule todo lo relacionado a la construcción, rehabilitación, ampliación, conservación y mantenimiento de caminos y carreteras, así como lo relacionado con el área de derecho de vía, lo que provoca retraso en los procedimientos administrativos que lleva a cabo la Dirección General de Caminos para la obtención, liberación y recuperación del área de derecho de vía de las carreteras de la red vial del país.

Seguir aplicando el Reglamento de derecho de vía, vigente desde 1942, es nocivo para el Estado, pues produce el estancamiento de los proyectos de construcción, ampliación, reconstrucción y mantenimiento de las carreteras de todo el país; igualmente impide que se constituya el área de derecho de vía adyacente a las mismas. Con la creación de una legislación actualizada y específica en la materia, se podrán solucionar estos problemas.

Entre los objetivos de la investigación, se encuentra la necesidad de conocer y analizar la situación actual del derecho de vía y la legislación relacionada; proponer la desconcentración de las entidades relacionadas con el Derecho de Vía; presentar las

modificaciones para el trámite de constitución y liberación del área de reserva y una propuesta para la creación de la Ley de Carreteras y Caminos Públicos.

La evolución de la red nacional de caminos y carreteras, implica la adaptación de las entidades administrativas que se involucran con su proyección, estudio, construcción y mantenimiento, así como la modernización de la legislación que lo regule.

La investigación, se encuentra desglosada en cinco capítulos, el primero trata sobre el derecho de vía en Guatemala, sus antecedentes históricos, concepto y definiciones de derecho de vía, la naturaleza jurídica del derecho de vía y las entidades relacionadas con el derecho de vía; en el segundo se analiza la legislación que actualmente regula el derecho de vía en Guatemala, el Reglamento sobre el Derecho de Vía de los Caminos Públicos y su Relación con los Predios que Atraviesa, el decreto número 1000 del Congreso la República de Guatemala, el Decreto Ley número 110 y las Especificaciones Generales para la Construcción de Carreteras y Puentes; el tercero, comprende la situación actual del derecho de vía, situación administrativa, y los problemas para la obtención del derecho de vía de carreteras; en el capítulo cuarto se hace una comparación de legislaciones de otros países relacionadas con el derecho de vía, como se establece el derecho de vía en otros países y un estudio comparativo de legislaciones centroamericanas en materia de carreteras y caminos; el quinto y último comprende la publicidad en el derecho de vía, el derecho de vía dentro de la nueva legislación de carreteras y un proyecto de ley que regule lo relacionado al derecho de vía de carreteras y caminos.

Para el desarrollo del trabajo, se utilizó el método analítico para hacer el estudio de las instituciones que se relacionan con el derecho de vía; los métodos inductivo y deductivo.

CAPÍTULO I

1. El derecho de vía en Guatemala

1.1. Antecedentes históricos

El camino nació con el hombre con el continuo ir y venir de los primeros pobladores, marcó en lo intrincado de la selva, en lo alto de la montaña o en la suavidad de las llanuras la huella de sus pasos, formándose así la vereda, que es el camino primitivo.

El término camino es sinónimo de vías terrestres, y genérico para designar cualquier forma de comunicación que conduce de un sitio a otro. Las rutas terrestres se clasifican conforme a la clase de vehículos que las recorren, así tenemos: vías férreas, formadas regularmente por dos líneas paralelas de rieles que sirven de rodadura a los trenes; carreteras y autopistas, construidas de asfalto, separadas por una o por dos calzadas separadas entre sí, destinadas al tránsito de automotores; caminos de herradura, generalmente sin pavimentar, pueden circular carretas o carros tirados por animales; y las veredas o caminos de recua, los destinados al tránsito pedestre y de bestias de carga.

Con relación a su localización, las vías terrestres pueden considerarse bajo tres aspectos: el primero, es el camino construido para el tránsito de vehículos cuyas ruedas inciden directamente sobre el terreno; el segundo, es el de los rieles que ocupan parte de la explanación, sobre los que ruedan los ferrocarriles; y el tercero, es el funicular, en que los carros o vagonetas se deslizan por cables suspendidos y sujetos por sus extremos a torres de estación.

En Guatemala, el camino nació junto a sus primeros pobladores, con las veredas trazadas por los nativos en tiempos anteriores a la conquista, fueron tomando

forma en la época de la colonia, siendo estos los llamados de herradura, difíciles y escabrosos pero ya más definidos.

En 1538, durante el reinado de Carlos I de España, se ordenó la construcción de caminos y puentes para que pudieran transitar animales y carretas, librando a los naturales de cargar sobre sus hombros la mercancía y los productos de la tierra. En 1541, se ordena a los ayuntamientos de la época la construcción de nuevas rutas y el cuidado de las ya existentes. En 1549, fue dispuesto el envío de bestias de carga para la apertura de caminos hacia el golfo y el mar del sur, vía que comunicaría la capital con las costas del norte, ordenando para el efecto que se gastaran de la hacienda, mil pesos oro.

En 1560, a su majestad se le informa del camino que se tiene proyectado construir entre el golfo dulce y la capital, que serviría para acortar la distancia con puerto caballos, el que fue terminado en 1576.

En 1608, empieza la construcción de la ruta que conduciría al el puerto Santo Tomás de Castilla, la cual ya se encontraba avanzada para el año 1615 gracias a la contribución económica que se obtuvo de los comerciantes y personas interesadas, quienes obtendrían los beneficios directos de esta obra. No se tiene el dato exacto de la fecha de terminación de esta obra, pero se estima que fue alrededor de 1636.

El primer antecedente legal lo encontramos en el Reglamento de la Dirección General de Obras Públicas, la que entonces comprendía cinco secciones, entre las que contaba la sección de caminos, esta norma surge durante el gobierno de Manuel Estrada Cabrera.

Posteriormente, el 28 de mayo de 1920, fue creada la Dirección General de Caminos, mediante Acuerdo Gubernativo emanado por el entonces presidente Carlos Herrera.

En el período presidencial del General José María Orellana, se da inicio a la construcción de caminos con bases técnicas elementales, tales como pendientes máximas y anchos mínimos.

En 1942, a través de un Acuerdo Gubernativo emitido por el General Jorge Ubico Castañeda, es creado el reglamento sobre el derecho de vía de los caminos públicos y su relación con los predios que atraviesan. Desde esa época a la fecha la legislación relacionada con el derecho de vía, no ha tenido ningún cambio significativo, ni el Estado le ha brindado la atención que merece, procurando su modernización y así adaptarse a las necesidades que el país requiere.

1.2. Concepto y definiciones de derecho de vía

El manual denominado especificaciones generales para la construcción de carreteras y puentes, elaborado por la entidad ingenieros consultores de Centroamérica, Sociedad Anónima, de nombre comercial ICCA, Edición 2000, para la dirección general de caminos, define el derecho de vía como: El área de terreno que el Estado suministra para ser usada en la construcción de los caminos y carreteras, sus estructuras, trabajos complementarios, readecuaciones y futuras ampliaciones.

Por su parte el Reglamento anteriormente citado, establece en su Artículo 2º, es el que tiene el Estado o las municipalidades, según el caso, sobre la faja de terreno en que se construyen los caminos, y por regla general, en ella se comprenderán dos paredes o cercas, dos banquetas, dos cunetas y un pavimento, que es la carretera propiamente dicha.

La legislación de la república mexicana en materia de vías terrestres y carreteras, específicamente en el reglamento para el uso y aprovechamiento del derecho de vía de carreteras estatales y zonas laterales, emitido por el gobernador del Estado de México, establece: es la franja de terreno de restricción federal o estatal que

corre paralela a ambos lados de una vía de comunicación terrestre, la cual que se requiere para la construcción, mantenimiento y conservación, ampliación, protección, reestructuración subterránea y en general para el uso adecuado de las vías de comunicación.

Con base en las definiciones anotadas anteriormente, podemos establecer que el derecho de vía es aquella área de reserva o porción de terreno paralela a la cinta o faja asfáltica, de la cual es propietario el Estado, la cual, éste utiliza para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso de los caminos y carreteras de la red vial nacional, así como para las futuras ampliaciones y mejoras que el tránsito vehicular exija, de acuerdo a las dimensiones establecidas en la legislación.

1.3. Naturaleza jurídica del derecho de vía

Siendo parte del derecho administrativo, debe ser considerado integrante del derecho público, ya que al igual que éste, tiende a buscar el bienestar común, a través de la prestación de los servicios públicos.

Una función típicamente pública que solo corresponde al Estado, y que debe tomarse en cuenta, es la obligación que éste tiene de proporcionar a la población carreteras y caminos en óptimas condiciones de tránsito para la locomoción de vehículos con el fin de generar desarrollo para el país.

1.4. Entidades relacionadas con el derecho de vía

La administración pública es eminentemente centralizada. Las instituciones administrativas dependen de un órgano jerárquico superior, que en este caso es el Organismo Ejecutivo a través de la subordinación de los ministerios de Estado, siendo en el presente caso el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, ente legalmente encargado de todo lo relacionado con los caminos y las

carreteras del país, así como del mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y de transporte; al uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas y del espacio aéreo; de conformidad con el Decreto número 114-97 del Congreso de la República de Guatemala.

1. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

Esta entidad fue creada por medio del Decreto número 93 del Congreso de la República de Guatemala, asignándole el nombre de Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas. Posteriormente mediante la emisión del Decreto número 19-83, éste Ministerio pasó a llamarse Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas.

Luego con la reforma a la Ley del Organismo Ejecutivo, contenida en el Decreto número 114-97, mediante el Decreto número 22-99 del Congreso de la República de Guatemala, se le asigna un nuevo nombre a dicha institución, quedando como actualmente se le conoce, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Constituye el órgano rector del sector de las comunicaciones. A éste le corresponde formular las políticas y hacer cumplir el régimen jurídico aplicable al establecimiento, mantenimiento y desarrollo de los sistemas de comunicaciones y de transporte del país; al uso y aprovechamiento de las frecuencias radioeléctricas y del espacio aéreo; a la obra pública; a los servicios de información de meteorología, vulcanología, sismología e hidrología; y a la política de vivienda y asentamientos humanos.

El reglamento orgánico interno del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, Acuerdo Gubernativo número 520-99 de fecha 29 de junio de 1999, establece en su Artículo 3 que para el desempeño de sus funciones, deberá estructurarse orgánicamente con las siguientes unidades administrativas:

- a) Dirección general de caminos;
- b) Dirección general de correos y telégrafos;
- c) Dirección general de aeronáutica civil;
- d) Dirección general de radiodifusión y televisión nacional;
- e) Dirección general de transportes;
- f) Instituto nacional de sismología, vulcanología, meteorología e hidrología
- g) Instituto geográfico nacional;
- h) Unidad de construcción de edificios del estado;
- i) Unidad ejecutora de conservación vial;
- j) Fondo guatemalteco para la vivienda;

2. Dirección general de caminos

Institución creada como dependencia del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, por Acuerdo Gubernativo del 28 de mayo de 1920, emitido por el presidente de la república.

Para el logro de sus funciones, esta entidad, se rige de conformidad con su Reglamento de funcionamiento, contenido en la orden general caminera número 206-71-"A", de fecha 25 de octubre de 1971, emitida por el Ingeniero José Félix Reyes A., Ministro de Comunicaciones y Obras Públicas. En este precepto legal, se establece que la Dirección General de Caminos tendrá a su cargo el planeamiento, programación, diseño, contratación, construcción, supervisión, mantenimiento y mejoramiento de la red de caminos y carreteras nacionales y de las obras complementarias de estos.

En la actualidad esta institución, para el cumplimiento de sus fines, en el ejercicio de su administración, se encuentra integrada de la siguiente manera:

- a) Asesoría jurídica

- b) Auditoría interna
- c) División financiera
- d) División administrativa
- e) División de supervisión de construcciones
- f) División de planificación y estudios
- g) División de mantenimiento por administración

La división de mantenimiento por administración es la encargada de mantener la infraestructura del transporte por carretera, adecuando la red vial al desarrollo económico y social del país, contando para el efecto con catorce zonas viales, las cuales cubren por sectores todo el país:

Zona vial	Ubicación
Zona vial 1	Km.9 Zona 18 Guatemala
Zona vial 2	Jutiapa
Zona vial 3	Escuintla
Zona vial 4	Retalhuleu
Zona vial 5	Quetzaltenango
Zona vial 6	Huehuetenango
Zona vial 7	Alta Verapaz
Zona vial 8	Chiquimula
Zona vial 9	San Marcos
Zona vial 10	Peten
Zona vial 11	La Ruidosa
Zona vial 12	Chimaltenango
Zona vial 13	El Quiché
Zona vial 14	Baja Verapaz

Sección de derecho de vía:

Forma parte de la asesoría jurídica de la dirección general de caminos y es la encargada de velar porque se mantenga libre el derecho de vía de todas las

carreteras del país, esto a través del seguimiento a las inspecciones de campo realizadas por las distintas zonas viales, además es el ente encargado de hacer efectiva la aplicación del reglamento sobre el derecho de vía para la solución de conflictos que se presenten relacionados con ésta materia.

Dentro de las actividades más importantes que realiza esta sección se encuentran las siguientes:

- a) Faccionar y autorizar actas de ocupación de bienes inmuebles para ejecución de proyectos carreteros;
- b) Denuncias de construcción ilegal a la orilla de los caminos y carreteras para todas las gobernaciones departamentales;
- c) Elaborar memoriales de titulaciones supletorias;
- d) Escrituras traslativas de dominio a favor del Estado de Guatemala de bienes inmuebles afectados por la construcción de carreteras;
- e) Inspecciones oculares a diferentes proyectos carreteros para verificar la invasión al derecho de vía;

3. Unidad ejecutora de conservación vial

En el año de 1994, el Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas, crea el programa de mantenimiento de carreteras por contrato, dado el alto grado de deterioro en que se encontraba la red vial nacional y las limitaciones en maquinaria y equipo adecuados para rescatarla de su destrucción.

Hasta el año de 1996, los recursos para atender el mantenimiento de la red vial del país provenían de los fondos programados en el presupuesto general de ingresos del Estado y que invariablemente dependían de la asignación y prioridades establecidas por el Ministerio de Finanzas. Esto motivó a buscar mecanismos para poder contar con un presupuesto suficiente que le permitiera programar y ejecutar un mantenimiento permanente, que diera como resultado

carreteras en buen estado de transitabilidad. Se crea entonces el fondo vial, mediante el Decreto número 134-96 del Congreso de la República de Guatemala, con los recursos provenientes del impuesto que se recauda por consumo de combustibles.

En el año de 1997, según Acuerdo Gubernativo número 186-97, se establece la unidad ejecutora de conservación vial, para la administración del fondo vial y la ejecución del plan nacional de conservación y mejoramiento de las carreteras del país.

4. Gobernaciones departamentales

La Constitución Política de la República de Guatemala se circunscribe únicamente a regular la figura de los gobernadores departamentales, indicando que quien ejerza el cargo será nombrado por el presidente de la República y que deberá reunir las mismas calidades que un ministro de Estado.

La Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto número 114-97 del Congreso de la República, es más específica y regula en sus Artículos del 41 al 48 todo lo relacionado con el gobierno departamental, indicando los requisitos que deben reunir las personas para ser titulares de la gobernación departamental, las atribuciones de estos y el funcionamiento de dicha dependencia.

Actualmente las gobernaciones departamentales de todo el país, juegan un papel muy importante en el procedimiento de liberación del área del derecho de vía de caminos y carreteras, al intervenir a requerimiento de la sección de derecho de vía de la dirección general de caminos.

Esta intervención inicia cuando la sección, remite un memorial dirigido al gobernador departamental respectivo solicitándole su colaboración, para que notifique a la persona infractora sobre la existencia de una denuncia en su contra

por construcción ilegal dentro de la franja de terreno propiedad del Estado colindante con las carreteras, concediéndoles para tal efecto audiencia por el plazo improrrogable de 10 días para que haga valer su derecho de defensa.

Posteriormente con o sin la contestación de la persona infractora, se dará un plazo de 15 días para que destruya lo construido ilegalmente en el área de derecho de vía, caso contrario se hará, a costa del infractor, por parte de la gobernación departamental, con el auxilio del personal de la zona vial correspondiente.

5. Municipalidades

El Código Municipal, Decreto número 12-2002 del Congreso de la República en su Artículo 146 faculta a las municipalidades de todo el país, para conceder autorizaciones escritas para la ejecución de construcciones a la orilla de las carreteras, siempre y cuando la distancia medida del centro de la vía al rostro de la edificación, no sea menor de 40 metros en las carreteras consideradas como de primera categoría y en las de segunda categoría no sea menor de 25 metros del centro de la vía al rostro de la edificación.

Como podemos darnos cuenta esta entidad autónoma, juega también un papel importante en la materia que nos atañe, al intervenir en el procedimiento de autorización para la construcción de edificaciones a la orilla de las carreteras, observando las medidas indicadas en la normativa municipal vigente.

En la mayoría de casos no se observa las dimensiones establecidas en la legislación municipal para edificar a la orilla de las carreteras, causando con ello obstrucción para futuras ampliaciones dentro del área paralela a la ruta de reserva.

La diferencia que estriba en el presente caso, con relación a la autorización que el Código Municipal establece para construcciones a las orillas de las carreteras por

parte de las municipalidades, es que las medidas indicadas en este cuerpo legal no deben ser consideradas como medidas del área de derecho de vía para caminos y carreteras, sino que deben considerarse como medidas de área de reserva.

CAPÍTULO II

2. Legislación que actualmente regula el derecho de vía en Guatemala

Existe un cuerpo de normas jurídicas que regulan lo relacionado al derecho de vía para carreteras y caminos, las cuales, he recalado en esta investigación, son incompletas, inadecuadas y obsoletas. Son de igual manera, normas que proporcionan pobres soluciones en el procedimiento que debe seguirse al momento de expropiar la propiedad privada por motivo de interés público para la construcción de vías de comunicación terrestres.

Esta normativa vigente, se integra con preceptos que datan de los años 1942, 1953 y 1963 en ese orden, en primer lugar, el reglamento sobre el derecho de vía de los caminos públicos y su relación con los predios que atraviesan, posteriormente por el Decreto número 1000 del Congreso de la República de Guatemala y por último por el Decreto Ley número 110 emitido por el Coronel Enrique Peralta Azurdía como Jefe de Gobierno de la República de Guatemala.

Para realizar un análisis crítico de la legislación en materia de derecho de vía, es necesario conocer a fondo el contenido de cada cuerpo legal, su objeto, sus fines, su ámbito de aplicación, su eficacia y por último verificar si aún cumple con los

objetivos para lo cual fue creado.

2.1. Reglamento sobre el derecho de vía de los caminos públicos y su relación con los predios que atraviesa

Fue emitido por el Presidente de la República de Guatemala, Jorge Ubico Castañeda el 5 de junio de 1942, a través de un Acuerdo Gubernativo.¹

¹Presidencia de la República, **Recopilación de leyes** (Guatemala: Tipografía Nacional, 1942).

Es considerado actualmente una ley ordinaria específica en dicha materia; sin embargo, el ordenamiento jurídico vigente establece que para que exista un Reglamento debe existir una ley creada mediante los procedimientos establecidos previamente, en virtud de que los reglamentos desarrollan la competencia de la ley y establecen los procedimientos a seguir para la aplicación de la norma ordinaria.

2.1.1. Análisis del reglamento sobre el derecho de vía de los caminos públicos y su relación con los predios que atraviesa

Fue creado con el objeto de regular todo lo concerniente a los caminos y carreteras del país, indicando las clases de caminos, las dimensiones que debían tener según su categoría y el espacio físico que debía de considerarse como el área de terreno paralela a la carretera a favor del Estado.

Contenido del reglamento

Está integrado por 39 Artículos de los cuales los 4 últimos son transitorios.

De los Artículos 1 al 7 se establece una clasificación de caminos públicos, considerando a las carreteras nacionales como de primer orden, a las carreteras departamentales como de segundo orden, a las carreteras municipales como de tercer orden y los caminos vecinales o de herradura. Se da una definición de derecho de vía y las dimensiones que deben tener las carreteras tomando en consideración la categoría de las mismas.

Se indica que las carreteras nacionales tendrán una anchura de 25 metros, 12.50 metros de cada lado contados a partir del eje central de la carretera. Las carreteras departamentales tendrán una anchura de 20 metros, 10 metros de cada lado contados a partir del eje central de la carretera. Las carreteras municipales tendrán una anchura de 15 metros, 7.50 metros de cada lado contados a partir del eje central de la carretera. Los caminos vecinales y de herradura tendrán una

anchura de 6 metros, 3 metros de cada lado contados a partir del eje central del camino.

Lo relacionado a la siembra de árboles, se encuentra plasmado en el Artículo 8, indicando que son las autoridades locales y camineras las encargadas de autorizar la siembra de estos a las orillas de las carreteras siempre observando las medidas del derecho de vía.

El tema de las aguas, se regula del Artículo 9 al Artículo 12, estableciendo las prohibiciones de conducir agua sobre la superficie de las carreteras, las obras necesarias para evitar la filtración de agua a caminos adyacentes y la utilización de agua de predios colindantes a las carreteras para la construcción de las mismas.

Del Artículo 13 al Artículo 16 del Reglamento se establece lo relativo a los trabajos que no se permiten realizar en las cercanías de las carreteras, dentro de los cuales se encuentran la explotación de canteras en terrenos de propiedad particular a una distancia menor de 50 metros, edificaciones contiguas a los caminos cuando produzca amenaza de ruina.

Con relación a la extracción de materiales los Artículos 17 y 18 expresan claramente que, cuando se extraigan materiales para la construcción de carreteras de predios privados deberá hacer un convenio con los dueños para el pago de estos además cuando se trate de predios públicos propiedad del Estado no será necesario el trámite anterior.

La regulación del tránsito por caminos y puentes lo hacen los Artículos del 19 al Artículo 22, indicando que los propietarios de fincas rústicas que hagan uso de los caminos públicos están obligados a mantenerlos a su exclusiva cuenta, con relación al tránsito de ganado, indica que éste se hará dividiendo los rebaños en

grupos de 25 cabezas, separados entre sí por una distancia de 50 metros y cada grupo será conducido por dos vaqueros.

Para el tránsito sobre puentes indica que los vehículos motorizados lo harán a menos de 30 kilómetros por hora, los semovientes lo cruzarán al paso y la tropa de infantería sin llevar la cadencia en su marcha.

En los Artículos del 23 al 29 de dicho reglamento, se trata lo relacionado con la emisión de licencias para derramar agua en las cunetas, depositar material o emprender cualquier trabajo entre las zanjas y los límites del área de derecho de vía en las carreteras municipales y en los caminos vecinales o de herradura, licencias que puede concederlas el alcalde municipal de la jurisdicción hasta por ocho días como máximo.

Que las licencias para efectuar los trabajos relacionados anteriormente pero en las rutas departamentales serán otorgadas por los gobernadores departamentales por el mismo tiempo y en iguales condiciones.

Asimismo cuando se trate de trabajos a realizarse en las rutas nacionales la licencia podrá ser concedida por la dirección general de caminos con vista del informe que rinda el jefe del gobierno departamental con la asesoría del ingeniero encargado en la zona vial.

Para ejecutar obras en las que se exija la rotura del pavimento de una carretera de primer, segundo o tercer orden de modo que afecte el tránsito vehicular; efectuar construcciones por encima del área de derecho de vía; utilizar las banquetas con instalación de cañerías o posteados de líneas eléctricas de servicio público o privado; o para el rompimiento de la faja adyacente de seguridad para trabajos de drenajes o inserción de materiales de comunicación telefónica o televisiva, deberá obtenerse la autorización el ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda a consideración del Organismo Ejecutivo.

Del Artículo 30 al Artículo 34 se regulan situaciones especiales como, de cuando los empleados del servicio de caminos encargados de practicar los estudios y trabajos instrumentales tienen libre acceso a los predios rústicos en que deban verificarlos.

El Artículo 35 establece las penas pecuniarias aplicables por la infracción de cualquiera de las disposiciones contenidas en el reglamento, infracciones que se castigarán con una multa que va desde Q1.00 hasta Q50.00 la que impondrán los jueces de paz.

Los Artículos 36, 37, 38 y 39 son normas de carácter transitorio.

Objeto del reglamento

Establecer las dimensiones de las diversas clases de caminos; las categorías de las carreteras; los trabajos que no se permiten realizar en los mismos; y, las penas a imponerse a los infractores de dichas disposiciones.

Fines del reglamento

Mantener las carreteras libres de tránsito, prevenir el deterioro de la cinta asfáltica dentro de la faja de rodadura y evitar las construcciones ilegales dentro del área de reserva.

Eficacia del reglamento

Fue eficiente en sus primeros años de vigencia, derivado que en esa época no existían demasiados caminos y carreteras, ni el flujo de vehículos tenía las dimensiones que tiene en la actualidad, y las empresas de publicidad no ubicaban sus marcas en las orillas de las carreteras, y la población existente respetaba sus

disposiciones al no construir edificaciones dentro del área del derecho de vía de las carreteras.

El Reglamento y los objetivos para los que fue creado

En la actualidad, ya no cumple con los objetivos para los que fue creado, sus normas, desde hace años, han dejado de ser positivas tanto para la construcción, mantenimiento y ampliación de caminos y carreteras, como para la resolución de los problemas relacionados con la obtención y/o recuperación del área de terreno paralelo a la cinta carretera, destinada al derecho de vía, ocasionando con ello atraso en los trabajos técnicos de la dirección general de caminos, los cuales se traducen en gastos elevados para la administración pública y por consiguiente al Estado de Guatemala.

2.2. Decreto número 1000 del Congreso de la República de Guatemala

Fue creado en 1953.² En éste se declara de urgencia nacional el mantenimiento, la ampliación de los caminos y carreteras ya existentes y la construcción de nuevos caminos y carreteras y de utilidad y necesidad pública la expropiación de bienes para ampliar y construir dichas carreteras. Esta ley faculta al Organismo Ejecutivo para ocupar en forma inmediata los bienes inmuebles que considere necesarios para la construcción de nuevas carreteras. El Congreso de la República de Guatemala al crear este Decreto, consideró, que la apertura de nuevas carreteras aumentaría el valor de los terrenos por donde estas atravesaran, creando manifiesta plusvalía de esas tierras. Sin embargo desde el principio se encuentra con el rechazo de los propietarios de las fincas afectadas y el excesivo precio que éstos ponían a las fracciones de terreno que iban a ser expropiados, lo que causó que grandes proyectos carreteros que hubieran sido de gran beneficio para la nación, quedaran en el abandono, llevando a cabo

² Decreto No. 1000 de fecha 22 de julio de 1953, **Recopilación de Leyes de la República**, (Guatemala: Tipografía Nacional).

únicamente los estudios técnicos y las mediciones pero sin que se llegara a ejecutar alguno, debido al excesivo costo que en tiempo y en dinero implicaba para el Estado.

2.2.1. Análisis del Decreto número 1000 del Congreso de la República de Guatemala

Contenido de la ley

Este cuerpo normativo se integra por 10 Artículos, de los cuales el último, indica la fecha de su vigencia.

En el Artículo 1 se declara de urgencia nacional el mantenimiento y construcción de carreteras y, por razones de utilidad y necesidad públicas, se decreta la expropiación de los bienes que sean imperiosos para ampliar las carreteras existentes y construir las proyectadas o que se proyecten.

El Artículo 2 le otorga facultad al Estado para que pueda ocupar en forma inmediata los bienes inmuebles que considere necesarios para la construcción de carreteras, previa notificación al propietario con tres días de anticipación y el pago de la indemnización correspondiente.

Lo relacionado a peajes y pontazgos que deben pagarse por el uso de carreteras y puentes nuevos está estipulado en el Artículo 3, indicando éste que cuando llegue a cubrirse el valor de la carretera o puente de que se trate, el Organismo Ejecutivo abolirá automáticamente el cobro del peaje y pontazgo respectivo.

El Artículo 4 establece que los ingresos que se obtengan del cobro de peajes y pontazgos y de la contribución directa de los usuarios de las carreteras y puentes nuevos, quedarán como fondos privativos del ministerio de comunicaciones y

obras públicas para la inversión de los proyectos de construcción, rehabilitación y ampliación respectivos.

El Artículo 5 se refiere a que todos los vehículos que ingresen, se encuentren en tránsito y salgan de la República de Guatemala, deberán pagar los impuestos respectivos de peaje y pontazgo por el uso de carreteras y puentes.

El Artículo 6 indica que todas las personas propietarias de terrenos colindantes con las carreteras, están obligadas a mantener limpio y sin monte el área de derecho de vía, así como las cunetas o zanjas. Esto es a costo de los dueños, tomando en cuenta que sus propiedades adquieren más valor por esa colindancia con la carretera, sin embargo fue algo que nunca se logró, pues siempre se dejó esa tarea a las entidades estatales pertinentes.

El Artículo 7 establece que en caso de que los propietarios de terrenos colindantes a las carreteras no mantuviesen limpio el área de derecho de vía y las cunetas, la dirección general de caminos después de ocho días de haber hecho la prevención a estas personas, procederá a realizar dichos trabajos pudiendo cobrar el costo de los mismos y una multa del 50% del valor de ella.

En el Artículo 8 se establece que el Organismo Ejecutivo dictará los reglamentos necesarios para la aplicación de esa ley. Cabe aclarar que nunca se emitió reglamento alguno para facilitar la aplicación de los procedimientos establecidos, tanto para el pago de peajes, como para la limpieza del área de reserva de los terrenos colindantes y mucho menos lo relacionado a la recaudación de los fondos privativos del ministerio que procurarían la construcción de nuevos caminos y carreteras.

El Artículo 9 de esta ley indica que los procedimientos comunes a la expropiación de bienes inmuebles, contenidos en el Decreto número 529 no son aplicables a los casos a que se refiere ésta. De esa cuenta se hizo imposible poder aplicar una

ordenanza positiva para los trámites antes mencionados, dejando a las entidades relacionadas con esta materia prácticamente sin posibilidad alguna de cumplir con los fines para las que fueron creadas.

Objeto de la ley

El más importante, es declarar de urgencia nacional el mantenimiento y la construcción de carreteras y que por razones de utilidad y necesidad pública, se tendrá que llevar a cabo la expropiación de los bienes que sean necesarios a juicio del Organismo Ejecutivo, para ampliar las carreteras existentes y construir las programadas o que se tienen en proyecto.

Fines de la ley

Indicar por medio del respectivo reglamento, el procedimiento de expropiación por parte del Estado para la ampliación y/o la construcción de carreteras, asimismo establecer el cobro de peajes y pontazgos por el uso de puentes y carreteras nuevas.

Eficacia de la ley

La eficacia de esta ley ha sido aceptable, pero no en la medida que se esperaba, ya que en la mayoría de casos se ha expropiado a los particulares de fracciones de terreno de su propiedad, sin que a la presente fecha se haya cumplido, con hacerles efectivo el pago total en concepto de indemnización, ni se han realizado las inscripciones registrales a favor del Estado, de esas fracciones de terreno.

Cumple actualmente la ley con los objetivos para los que fue creada

Actualmente ya no cumple con los objetivos para los cuales fue creada, en virtud que, con relación a las expropiaciones no se ha logrado inscribir todas aquellas fracciones de terreno en las que se han construido las carreteras; y, con relación

al cobro de peajes y pontazgos estos han quedado sin efecto, al igual que la inexistencia del reglamento que establezca los procedimientos a seguir.

La Corte de Constitucionalidad en sentencia de fecha 27 de junio de 1991, declaró la inconstitucionalidad parcial de los Artículos 2, 2 “B” y 2 “C” del Decreto número 1000 del Congreso de la República por violentar los derechos a la propiedad privada que otorga la Constitución Política de la República a los particulares y lo relacionado con la expropiación.

2.3. Decreto Ley número 110

Fue emitido por el jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Enrique Peralta Azurdia, el 19 de septiembre de 1963 y publicado en el Diario Oficial de Centroamérica en Recopilación de Leyes de la República.³

En este decreto se establecen ciertas reformas al Decreto número 1000 del Congreso de la República, asimismo instituye el procedimiento para la expropiación de bienes inmuebles que debe llevarse a cabo por el ente encargado para el efecto, y la forma en que se indemnizará a las personas propietarias que sean afectadas por el proyecto y la construcción de vías de comunicación terrestre, a través de la intervención estatal.

Surge a raíz de la demora que se observa en la obtención del derecho de vía de las carreteras y el retraso en su construcción, debido al uso y aplicación del reglamento de derecho de vía, retraso éste que eleva considerablemente el costo de la construcción de las mismas, lo cual, aunado a la falta de una norma específica que trate por completo los temas relacionados con caminos y carreteras, constituye un obstáculo para la obtención del área ya mencionada, del financiamiento respectivo y ocasiona pérdidas muy grandes a la economía nacional con perjuicio de la colectividad.

³ **Recopilación de Leyes de la República**, (Guatemala: Tipografía Nacional, 1963).

2.3.1. Análisis del Decreto Ley número 110

Contenido del Decreto Ley

Este cuerpo normativo se integra por 4 Artículos.

En el Artículo 1 indica que el Artículo 2 del Decreto número 1000 del Congreso de la República queda substituido con los siguientes: Indicando una modificación en el procedimiento de expropiación de bienes inmuebles a favor del Estado, dándole intervención a los gobernadores departamentales para que resuelvan sobre los reclamos de indemnización.

Se adicionan además a dicho cuerpo legal los Artículos 2 “A”, 2 “B” y 2 “C”, relacionados con el nombramiento de expertos para determinar el monto de indemnización que debe pagarse al afectado; el trámite de inscripción en el Registro de la Propiedad de las fracciones de terreno ocupadas por el derecho de vía previo otorgamiento de las escrituras traslativas de dominio; y los casos especiales cuando el paso de la carretera afecte viviendas, construcciones, instalaciones y siembras de manera que se lesiones los intereses económicos vitales de sus propietarios; también establece que la ocupación del terreno se realizará después de haberse cancelado la indemnización correspondiente.

El Artículo 2 reforma lo regulado anteriormente por el Artículo 9 del Decreto número 1000 del Congreso de la República de Guatemala indicando, que los expedientes que se sustancien conforme a esa ley serán tramitados por la autoridad departamental con la mayor diligencia y celeridad.

Establece además que la dirección general de caminos queda obligada a velar por que las carreteras que se construyan se proyecten en la forma más técnica y económica, sin dejar de utilizar los métodos técnicos, tecnológicos y científicos más avanzados y al alcance de la dirección.

El Artículo 3, el cual es transitorio indica que los expedientes administrativos que se encuentren en trámite y en los cuales ya existan convenios suscritos entre los interesados y los representantes de la dirección general de caminos, se continuarán sustanciados conforme los Acuerdos Gubernativos de fechas 11 de agosto de 1956 y 20 de enero de 1959.

En su Artículo 4 y final se limita a señalar que entrará en vigencia el 1 de octubre de 1963.

Objeto

Fue reformar determinados Artículos del Decreto número 1000 del Congreso de la República de Guatemala.

Fines

Proporcionar normas expeditas y eficaces que regularán la obtención por parte del Estado del área de derecho de vía necesaria para la construcción de nuevas carreteras y el mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento y ampliación de las ya existentes.

Eficacia

Ninguna, ya que no logró agilizar la obtención y recuperación, según el caso, del área de derecho de vía de las carreteras, causando con ello retraso en la planificación y posterior construcción de las mismas.

Respecto a si cumplió con sus objetivos de creación, se puede decir que lo hizo efectivamente, en virtud que reformó los Artículos 2 y 9 del Decreto número 1000 del Congreso de la República de Guatemala.

2.4. Especificaciones generales para construcción de carreteras y puentes

La entidad comercial ingenieros consultores de Centro América, Sociedad Anónima, conjuntamente con el ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda, en mayo de 1973 crearon el manual de especificaciones generales para construcción de carreteras y puentes, con el objeto de regular las relaciones entre la dirección general de caminos y las entidades contratistas, derivadas de la prestación de sus servicios en la construcción de proyectos carreteros.

Posteriormente el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, a través del Acuerdo Ministerial número 1035-2001 de fecha 20 de agosto de 2001, aprobó las nuevas especificaciones generales para la construcción de carreteras y puentes, Edición 2000, elaboradas por la empresa mercantil Ingenieros Consultores de Centroamérica, Sociedad Anónima, de nombre comercial ICCA.

Se puede comprobar con lo antes expuesto, la necesidad que existe de modernizar y actualizar la normativa con que cuenta el país en materia de caminos y carreteras y para solucionar en forma inmediata la problemática de la obtención, liberación y recuperación del área de derecho de vía.

Las causas anteriores, se traducen en que actualmente no se cuenta con leyes actualizadas en materia de caminos y carreteras y las existentes no cumplen con la actual exigencia vial del país, por lo que resulta de suma urgencia que las autoridades competentes, procedan de inmediato a su modificación, o bien a la creación de cuerpos normativos, que ayuden al Estado en la resolución de la problemática en dicha materia.

CAPÍTULO III

3. Situación actual del derecho de vía

El Estado de Guatemala, para satisfacer de una mejor forma las necesidades de su población, se ha dividido en tres organismos esenciales, siendo estos el Organismo Ejecutivo, el Organismo Judicial y el Organismo Legislativo.

El Congreso de la República de Guatemala, emite el Decreto número 114-97 a fin de desarrollar los preceptos constitucionales sobre la organización, atribuciones y funcionamiento del Organismo Ejecutivo, cuyas funciones deben ejercitarse con arreglo a los principios de solidaridad, subsidiaridad, transparencia, probidad, eficacia, eficiencia, descentralización y participación ciudadana.

Los propósitos y la filosofía de dicha norma se orientan a modernizar y hacer más eficiente la administración pública, esto a través del ejercicio de la función administrativa y la formulación y ejecución de políticas de gobierno, con las cuales deben coordinarse las entidades que forman parte de la administración descentralizada. Dentro de este marco de modernización los ministros de Estado, como parte de sus atribuciones generales, deben encaminar sus acciones a efecto desconcentrar y descentralizar las funciones y los servicios públicos que corresponden a su ramo, y proponer los mecanismos para que el Gobierno de la República asuma para sí, en plan subsidiario, el financiamiento de dichos servicios, cuando así corresponda, o en su caso delegar las funciones de gestión administrativa, ejecución y supervisión.

3.1. Situación Administrativa

La administración pública se encuentra inmersa dentro de una serie de órganos, que en el sistema institucional guatemalteco son formas o modos de ordenar o estructurar las partes que integran el Organismo Ejecutivo y las entidades públicas

de la organización estatal, con la finalidad de lograr la unidad de acción, dirección y ejecución, evitando así la duplicidad de esfuerzos y alcanzando económicamente, los fines y el cumplimiento de las obligaciones del Estado, señalados en los Artículo 1° y 2° de la Constitución Política de la República de Guatemala.

Inmersas en la teoría del derecho administrativo, se ubican diversos sistemas o técnicas de organización de la actividad administrativa, que reciben diferentes denominaciones dentro de las que podemos mencionar, la centralización o concentración administrativa, la desconcentración administrativa y la descentralización administrativa.

3.1.1. Centralización o concentración administrativa

Históricamente la administración pública se ha caracterizado por la existencia de una gestión centralizada, donde un poder se sobrepone a otro, absorbe y toma progresivamente atribuciones y facultades, primero en lo político y luego en lo administrativo.

Para el autor Dromy citado por Hugo Haroldo Calderón Morales, en su obra de derecho administrativo, la centralización administrativa o administración directa tiene lugar cuando el conjunto de competencias administrativas se concentran en uno, o más órganos superiores de la administración que reúne las facultades de decisión, presupone un proceso de unificación, de coerción, de elementos que se concentran en torno a un ente central y éste absorbe a los locales.

Según Rafael Godínez Bolaños, citado por Hugo Calderón, la centralización es un sistema que consiste en ordenar a las entidades de la administración estatal, bajo un orden jerárquico rígido. La decisión y dirección le corresponden al órgano supremo de gobierno, colocado en el primer grado o cúspide de la escala jerárquica, que puede ser denominado de varias formas: presidente, premier, junta

de gobierno, soberano. Los otros organismos administrativos se encuentran subordinados y cumplen órdenes que siempre emanan del superior, ejecutando sin poder deliberar o cuestionar y sin tener mayor ámbito de decisión, sobre todo en lo que se refiere en materia de gobierno o política.

Es evidente, los inconvenientes que la centralización como forma de organización administrativa genera en la toma de decisiones, ante las peticiones o planteamientos colectivos que la sociedad realiza, ante las autoridades encargadas de dar respuesta a esas demandas que muchas veces no pueden esperar.

Sin embargo, en Guatemala la administración sigue siendo eminentemente concentrada o centralizada, pese a estar viviendo una era caracterizada por el acelerado avance tecnológico y cuya aplicación aunque incipiente, mejoraría las condiciones de vida de la sociedad.

En consecuencia, una administración pública fuertemente centralizada no ejecuta eficientemente sus políticas en la solución de demandas de la sociedad y al contrario, genera lentitud en la solución de dichas peticiones, debido a la burocratización de las instituciones, provocando como resultado lógico, que exista una incontrolable corrupción dentro de los órganos administrativos, lo que da como resultado, que el Estado soporte un déficit financiero y falta de credibilidad en sus instituciones, provocando con ello un desastre y estancamiento en el desarrollo del país.

3.1.2. Desconcentración administrativa

Esta forma de administración, es una concepción nueva dentro del derecho administrativo, algunos autores como Gabino Fraga, Andrés Serra Rojas, Héctor Garcini Guerra, Gustavo Penagos y José Roberto Dromi la ubican como un término medio entre la centralización y la descentralización administrativa.

La desconcentración administrativa, nace como resultado de la contraposición a la centralización administrativa, buscando eliminar el excesivo centralismo, que hace que la administración pública se torne lenta en sus decisiones y además, evita la rigidez del centralismo burocrático.

Este sistema de organización administrativa, debe entenderse como una variante de la centralización en donde los órganos aún se encuentran subordinados a los ministerios de Estado, los que tienen ciertas facultades de decisión de carácter técnico, cierto patrimonio en la que no desaparece la jerarquía, pues las políticas son dictadas por el órgano central de la administración.

La desconcentración implica la transferencia de la titularidad de la competencia administrativa, es decir, se está en presencia de una delegación y hay que tomar en cuenta que las atribuciones que corresponden a un órgano superior pasan al subordinado o a un órgano nuevo creado para el efecto.

Para el autor Penagos, citado por Calderón Morales, la desconcentración, es la que tiende en realidad, a evitar los efectos excesivos del centralismo estatal, que consisten en la delegación de algunas funciones en órganos centrales y periféricos, pero conservando el delegante, las atribuciones, las cuales pueden asumir en cualquier momento.

Rafael Godinez Bolaños, citado por el autor antes mencionado, define la desconcentración como un sistema o forma de organización de la administración estatal, que consiste en crear órganos con facultades de decisiones técnicas, especializados en prestar determinados servicios públicos, sin que desaparezca su relación de dependencia jerárquica con el órgano supremo; son dirigidas y operadas por personal técnico que proyecta su actividad a todo el territorio de la república, con base en los lineamientos generales, patrimonio y presupuesto que le son asignados por este órgano superior de conformidad con el Decreto del Congreso de la República o Acuerdo Gubernativo que les da origen.

Para el Licenciado Jorge Mario Castillo González, la desconcentración se define como la atribución de competencias o de funciones administrativas a una organización subordinada, prevista en la ley en forma exclusiva y permanente, con el objeto de que la organización desconcentrada tome decisiones en forma definitiva en toda clases de problemas o negocios a su cargo.⁴

Como se observa, dentro de esta forma de administración organizativa, no se pierde la jerarquía del órgano superior ya que la aplicación de políticas de la prestación del servicio público, sigue siendo una actividad propia de los órganos centralizados, normalmente, por cuestiones partidistas o de la persona que ocupa el más alto grado en la escala jerárquica de la administración central, es decir por el presidente. También es importante anotar, que dentro de esta forma de organización no se concede a los órganos personalidad jurídica propia, sino que únicamente son dotados de facultades de carácter técnico.

La doctrina francesa denomina desconcentración y ofrece como notas conceptuales, en primer lugar la transferencia de competencias de órganos superiores a órganos inferiores, unidos por vínculos jerárquicos, por lo que disminuye la subordinación de los segundos respecto a los primeros, sin que el vínculo se rompa totalmente.

En virtud de la desconcentración el órgano inferior, a quien no se le otorga personalidad jurídica, adquiere poder de decisión sobre los asuntos administrativos que se sitúen dentro de una esfera de competencia que será tanto territorial como material.

Aunque muchos autores en consideran que la desconcentración es autónoma, es de hacer notar que los órganos desconcentrados no gozan de una autonomía, sino de una facultad eminentemente técnica, pues en este sistema no desaparece

⁴ Jorge Mario Castillo González, **Derecho Administrativo** (Guatemala: Editorial Centro de Impresiones Gráficas, 1991), Pág. 240.

del todo la jerarquía administrativa, pues el órgano llamado desconcentrado sigue dependiendo de las directrices y políticas del órgano central.

Desconcentrar implica desligar al del centro, desviar la competencia del centro, distorsionar la cúspide y el grado jerárquico a través de entidades administrativas con atribuciones y poderes propios de decisión.

Las características más importantes de la desconcentración administrativa son:

- Facultades de decisión limitadas
- Manejo autónomo de su presupuesto
- Nexo de jerarquía subsiste
- Autonomía técnica
- Dependencia del órgano central

Este sistema de administración puede ser la alternativa viable para el logro de la satisfacción de las necesidades de la población, lo cual se hace a través de la prestación de los servicios esenciales. Dentro de las ventajas que provee la desconcentración administrativa tenemos:

- La acción administrativa es más rápida;
- La acción administrativa se acerca a los particulares;
- Aumenta la responsabilidad administrativa.

Así como la desconcentración administrativa tiene su lado positivo también nos muestra sus desventajas o inconvenientes para su aplicación. La mayoría de autores de Derecho Administrativo coinciden en que, las causas más frecuentes en el fracaso de este sistema es la politización de los órganos desconcentrados, pues en la mayoría de casos se nombra a personas del ámbito político que desconocen los principios elementales de la administración. Dentro de las desventajas o inconvenientes de la desconcentración administrativa tenemos:

- Funcionarios resuelven con favoritismo político
- Aumenta la burocracia
- El servicio es ineficiente por incapacidad técnica
- Fondos del Estado se utilizan para fines partidarios

El autor Jorge Mario Castillo González proporciona una clasificación de la desconcentración administrativa:

Desconcentración central o interna: Se origina cuando la organización desconcentrada ejerce funciones en todo el territorio nacional.

Desconcentración periférica o externa: Se produce cuando la organización desconcentrada desarrolla actividades o competencias en una parte del territorio nacional, o en una o varias regiones.

Para el escritor Manuel María Diez existen tres procedimientos para la creación de entidades desconcentradas, siendo estos los siguientes:⁵

1. Por normas emanadas del legislador, es decir por medio de leyes formales ordinarias. Este procedimiento presenta varios inconvenientes, ya que el legislador carece de los conocimientos técnicos en materia de desconcentración administrativa.
2. Por disposiciones dictadas por el Organismo Ejecutivo.
3. Por medio de normas administrativas puras y simples.

En Guatemala el sistema que generalmente se ha adoptado, para la creación de entidades desconcentradas, es por medio de acuerdos gubernativos emanados del Presidente de la República en Consejo de Ministros, se han creado entidades

⁵ *Ibíd.*, 244.

administrativas importantes dentro de la administración pública, como lo son las unidades ejecutoras y algunos ministerios.

Un mecanismo ideal para la mejor y correcta aplicación del derecho de vía, sería la implementación de este sistema de administración para la creación de entidades desconcentradas. Al crear esta entidad desconcentrada en materia de derecho de vía, se agilizaría la actividad administrativa en ese campo, generando desarrollo para el país, no solo en el tema que tratamos sino en varios diferentes aspectos. A través de un Acuerdo Gubernativo se puede crear el Instituto Nacional de Derecho de Vía, para satisfacer de una mejor manera las necesidades de la red nacional de carreteras, acompañada de la nueva ley en dicha materia.

3.1.3. Descentralización administrativa

Es una tarea impostergable para la modernización y uno de los retos más importantes en la política de gobierno, en su discusión convergen multitud de intereses económicos, políticos y sociales, que van desde los problemas que se originan en los lugares más recónditos de la república, hasta el de los grupos o partidos que ven en este proceso una oportunidad para obtener modificaciones sustantivas del sistema político.

La adopción de un régimen descentralizado, se produce por la presión de demandas, cada vez más numerosas y apremiantes de la sociedad, a través del cual el ente jerárquico superior agiliza los trámites y da respuesta a dichas demandas, que no pueden ser atendidas ni resueltas por un gobierno central. En consecuencia, se deduce que la descentralización es parte de la concepción del servicio que debe existir en un Estado moderno.

En la descentralización administrativa, a diferencia de los entes centralizados, es importante la distribución de las diferentes competencias entre múltiples entidades las cuales deberán ser independientes a los órganos centralizados y que tienen

una personalidad jurídica propia y un ámbito de competencia territorial o funcional exclusiva.

Cuando se habla de descentralización se refiere a órganos que son creados como personas jurídicas públicas y que se encargan de prestar un servicio público específico. Estas entidades descentralizadas generalmente se encuentran a cargo de órganos colegidos, por ejemplo las municipalidades que se integran con el concejo municipal o la Universidad de San Carlos de Guatemala que se encuentra a cargo del Consejo Superior Universitario. Como se puede notar, dentro de cada órgano colegiado existe un miembro unipersonal, que será el encargado de la ejecución (el presidente de la junta directiva, alcalde municipal, Rector de la Universidad).

Otro aspecto de la descentralización es que se da cuando, desde una estructura administrativa superior se le delega a una unidad jerárquicamente inferior competencia y poderes de decisiones políticas, técnicas y administrativas. Ésta tiene personalidad jurídica propia y se constituye por órganos que expresan la voluntad del nuevo ente. La dependencia jerárquica es casi nula.

Con base a la anterior definición, se determina que la descentralización, es un sistema de organización administrativa que consiste en crear un órgano administrativo de inferior o igual jerarquía, dotándolo de personalidad jurídica y otorgándole independencia en cuanto a funciones de carácter técnico y científico, sujeta a controles estatales.

La descentralización implica entonces la transferencia de competencias y funciones a personas jurídicas distintas del Estado. De acuerdo con el autor Villegas Basavilbaso, citado por Raúl Antonio Chicas Hernández, la descentralización es un proceso de organización que tiene por finalidad disminuir los efectos de llevar a un solo organismo administrativo las funciones ejecutivas del Estado.

Sobre el mismo punto, la Constitución Política de la República de Guatemala, hace referencia a la descentralización en su Artículo 134, en el cual establece: El municipio y las entidades autónomas y descentralizadas, actúan por delegación del Estado. Para crear entidades descentralizadas y autónomas será necesario el voto favorable de las dos terceras partes del Congreso de la República. En éste mismo artículo constitucional se establecen las obligaciones mínimas de toda entidad descentralizada y autónoma, siendo las siguientes: a) Coordinar su política con la política general del Estado, y en su caso, con la especial del ramo a que corresponda; b) Mantener estrecha coordinación con el órgano de planificación del Estado; c) remitir para su información al Organismo Ejecutivo y al Congreso de la República, sus presupuestos detallados ordinarios y extraordinarios, con expresión de programas, proyectos, actividades, ingresos y egresos; d) remitir a los mismos organismos, las memorias de sus labores y los informes específicos que le sean requeridos, quedando a salvo el carácter confidencial de las operaciones de los particulares en los bancos e instituciones financieras en general; e) dar las facilidades necesarias para que el órgano encargado de control fiscal, pueda desempeñar amplia y eficazmente sus funciones; f) en toda actividad de carácter internacional, sujetarse a la política que trace el Organismo Ejecutivo.

De encontrarse inoperante el funcionamiento de una entidad descentralizada, será suprimida mediante el voto favorable de las dos terceras partes del Congreso de la República.

La Corte de Constitucionalidad al examinar el artículo referido e interpretar lo relativo a la descentralización, identifica algunos de sus elementos, tales como: que la entidad descentralizada es creada por el legislador constitucional o por el legislador común; que la organización de la administración pública no puede ser sino obra de la ley, e igualmente su modificación o extinción; que constituye una traslación de competencias de la administración directa a la indirecta del Estado y que implica la creación de personas jurídicas de derecho público; y que puede significar el reconocimiento de cierta libertad de acción del ente administrativo.

3.2. Problemas para la obtención del derecho de vía de carreteras

Se muestra que la situación legal, así como administrativa en materia de derecho de vía de carreteras, es un estado precario y deficiente, derivado de que no se cuenta con los recursos económicos y técnicos suficientes para darle solución a los problemas en esta materia; problemas tales como la falta de nomenclatura adecuada para la identificación y descripción de rutas; carencia de capacidad y capacitación en materia de derecho de vía a las personas encargadas para ello; la no creación y la falta de actualización de material cartográfico o mapas; falta de informes técnicos encaminados a autorizar modificaciones en las carreteras, las cuales no están a la vanguardia de la actualidad ni acordes a las necesidades del tráfico carretero, así como en terrenos colindantes con las mismas.

En la práctica se han detectado casos en los que se emite una opinión técnica fundada en parámetros incorrectos, con lo cual se impide que particulares puedan llevar a cabo titulaciones supletorias o, por el contrario que se les permita hacerlo, perjudicando con esto primeramente los intereses del Estado en cuanto a su derecho preferente y a la consecución de su fin supremo, garantizar el bien común.

Otro problema lo encontramos en el mal uso que hacen algunas personas particulares del área de reserva o de derecho de vía, aunado esto a la falta de delimitación administrativa real y efectiva referente a que si corresponde el trámite de obtención o de recuperación de dicha área de terreno a la jurisdicción municipal o a la estatal; como ejemplo a esta problemática encontramos las invasiones de los terrenos a las orillas de las carreteras, construcciones ilegales, usurpaciones, y otras.

El Estado de Guatemala, en el ejercicio de su función administrativa, se enfrenta constantemente a problemas para la obtención del área de derecho de vía, los que

tienden a frenar el desarrollo del país, esto derivado de la falta de una legislación acorde a las necesidades viales, que tiendan a agilizar dicho trámite.

Ya hemos enunciado los problemas que en general produce la falta de una legislación actualizada en la materia que nos ocupa, dentro de los tantos, los más frecuentes que se presentan están los siguientes:

a) Invasión al área de derecho de vía

Constantemente personas particulares individuales y/o jurídicas hacen uso en forma ilegal de la faja de rodaje de las carreteras, consideradas como derecho de vía dentro de las dimensiones establecidas, elevando considerablemente el costo de construcción de las carreteras, obstaculizando la obtención inmediata de financiamiento y ocasionando fuertes pérdidas a la economía nacional.

b) Falta de presupuesto económico

De conformidad con el presupuesto general de ingresos y egresos del estado, se asigna anualmente al ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda, un porcentaje de los recursos económicos obtenidos a través de la tributación, para que se concluyan aquellos proyectos que se encuentran en ejecución y los nuevos que sean proyectados a futuro.

A pesar de ésta asignación presupuestaria, éstos recursos económicos resultan insuficientes tanto para la contratación de empresas ejecutoras de infraestructura vial como para el cumplimiento de las obligaciones contraídas con los propietarios de bienes inmuebles afectados por la expropiación para la ejecución de obras.

Según estimaciones del departamento de pre inversión e inversión, de la división de planificación y estudios de la dirección general de caminos, entre los años 2000 al 2003 se resolvieron en materia de derecho de vía aproximadamente un

promedio de mil casos por año; de los cuales, la mitad de éstos, se encontraban aún pendientes de resolver para el año 2006, calculando un gasto de trece millones doscientos mil quetzales y una deuda estimada de cuarenta y cinco mil quinientos quetzales por cada uno de los asuntos pendientes.

c) Falta de personal técnico y profesional especializado

El personal técnico y profesional con que cuenta actualmente la administración pública en materia de derecho de vía, no posee la experiencia necesaria que demanda la ejecución de proyectos carreteros.

Es necesario que el ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda haga una capacitación del personal con que cuenta para cumplir a cabalidad con los objetivos propuestos por la administración pública, capacitación que hoy podría justificarse de innecesaria, precisamente por la falta de la legislación que exija ciertos conocimientos técnicos o científicos para las personas que ocupen los cargos.

d) Falta de equipo y vehículos

La sección de derecho de vía de la dirección general de caminos, se enfrenta a la falta o deterioro de equipo técnico y/o científico y de vehículos, necesarios para realizar las supervisiones a los diferentes proyectos en fase de ejecución y a los ya ejecutados.

e) Falta de inscripción registral a favor del Estado de Guatemala de las fracciones de terreno expropiadas con motivo de la construcción de carreteras

La problemática respecto a la inscripción a favor del Estado de las fracciones de terreno expropiadas, es debida a que no se cuenta con una ley adecuada que lo

establezca ni un reglamento que proporcione un procedimiento efectivo y rápido para tal efecto. Actualmente las escrituras traslativas de dominio son elaboradas por la sección de derecho de vía de la dirección general de caminos y luego remitidas a la Escribanía de Gobierno para la suscripción y aprobación de las mismas, sin que el escribano público proceda a formalizar este trámite.

CAPÍTULO IV

4. Legislaciones de otros países relacionadas con el derecho de vía

El derecho comparado consiste en comparar dos derechos que pueden ser de uno o más países, por lo cual es claro que en algunas oportunidades se comparan derechos vivos y en otras derechos muertos. La comparación del derecho puede ser, entre otros supuestos, macro comparación o micro comparación, interna o externa, parcial o total.

El derecho comparado, puede ser definido como la aplicación del método comparativo, recepciones, trasplantes e influencias de otros, al mismo, por lo cual es claro que esta importante disciplina jurídica sufre no solo asimilaciones, sino también acogidas; por ejemplo algunas legislaciones extranjeras al igual que el derecho romano antiguo han influido en el ordenamiento jurídico guatemalteco actual.

“El derecho comparado es la ciencia jurídica cuya finalidad consiste en estudiar las semejanzas y diferencias entre los ordenamientos jurídicos de dos o más países”.⁶

“Es la rama de la ciencia del derecho que tiene por objeto el estudio sistemático de las instituciones jurídicas de los diversos países”.⁷

Esta definición deja en claro que éste no es una rama del derecho, sino que constituye una disciplina, la cual además de estudiar instituciones jurídicas también estudia todas las fuentes del derecho.

Esta disciplina no sólo consiste en comparar sino también en hacer recepciones, importaciones y exportaciones de figuras jurídicas, entre otros temas jurídicos o de

⁶ Flores Polo, Pedro, **Diccionario Jurídico Fundamental**, (Lima, Perú, Editorial Grijley, 2002). Pág. 235.

⁷ Masías Zavaleta, Demetrio, **Diccionario Jurídico**, (Arequipa Perú, Editorial ADRUS. 1ª. Edición 2005). Pág. 154.

derecho, en tal sentido es claro que constituye para muchos una novedad.

4.1. Como se establece el derecho de vía en otros países

En el Perú, el Decreto Ley número 20081 señala que corresponde al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, fijar el derecho de vía, en atención a la categoría y clasificación de las carreteras, así como, a las características topográficas de las regiones en las que se ejecuten, es decir, mediante resolución ministerial, regula las áreas del derecho de vía para cada proyecto de infraestructura vial.

Existe normatividad que apunta al establecimiento del área de derecho de vía, reconociéndole a ésta carácter de inalienable e imprescriptible, pero en su aplicación se evidencian serias limitaciones, que hacen imperceptible esta importante franja de dominio, derivado de la confrontación de la situación actual de las áreas que lo constituyen.

El derecho de vía, no es un concepto aplicable sólo a infraestructura vial, sino también para la determinación de otros servicios que el Estado administra, por ejemplo, el servicio público de electricidad, cuyo suministro regular de energía eléctrica para uso colectivo, es de utilidad pública y ésta se otorga mediante concesiones que pueden ser temporales o definitivas, en ambos casos implica el uso de bienes públicos y el poder jurídico de obtener la imposición de servidumbres, para la realización de los estudios y ejecución de proyectos de centrales de generación eléctrica, subestaciones y líneas de transmisión.

En España, Estado de la Europa meridional, organizado territorial y políticamente por 19 comunidades autónomas, se evidencia que cada una de ellas cuenta con una legislación especial en materia de transporte y redes viales.

La Ley General de Carreteras Nacionales número 25/1988 aplicada a las redes viales que atraviesan más de una comunidad autónoma, define al derecho de vía

como faja de dominio y servidumbre legal, de las carreteras, el cual consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público adyacente y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, y a una distancia de veinticinco metros en vías de gran capacidad y de ocho metros en las convencionales, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas; así se tiene que la protección del derecho de vía, está normada de manera directa y explícita mediante los dispositivos regulatorios de la referida ley.

El mismo cuerpo legal, trata de regular los variados aspectos del servicio viario, mediante normas que responden a las exigencias técnicas actuales y las demandas y necesidades de los usuarios. Se actualizan definiciones, conceptos y denominaciones. Incluye además, elementos de regulación y protección de la infraestructura vial y sus elementos constitutivos.

En el caso de la zona de servidumbre, el uso y la ocupación por terceros para realizar las obras de áreas compatibles con la seguridad vial, debe contar con expresa autorización administrativa.

Cada comunidad autónoma, tiene normas que expresamente tratan sobre el derecho de vía, así se tienen a las de Andalucía, Ley de Carreteras 8/2001; Aragón, Ley de Carreteras 8/1998; Canarias, Ley 9/1991; Castilla y León, Ley Real de Caminos y Carreteras 7/1995, entre otras.

Corresponde al Ministerio de Fomento, entre otras atribuciones, la propuesta y ejecución de la política del gobierno en materia de infraestructura de transporte terrestre, aéreo y marítimo, de competencia estatal, así como el control, organización y regulación administrativa de los servicios de transporte correspondientes; la estructuración y superior dirección de todos los servicios postales y telegráficos; el impulso y dirección de los servicios estatales relativos a astronomía, geodesia, geofísica y cartografía, así como, la planificación y programación de las inversiones relativas a los servicios mencionados.

México, cuenta con una ley general para todas las carreteras, denominada Ley de Vías Generales de Comunicación y el Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vía y de las Carreteras Federales y Zonas Aledañas.

Esta ley, define al derecho de vía, como bien del dominio público de la federación constituido por la franja de terreno de anchura variable, cuyas dimensiones fija la secretaría, que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía de comunicación carretera y sus servicios auxiliares.

Respecto a la adquisición de los terrenos, plantea que éstos serán por medios legales, por convenio o expropiación; es importante destacar, que la norma establece medidas para preservar el derecho de vía.

Para las carreteras, así como, para el derecho de vía, se han emitido leyes específicas propias del sector, que tratan sobre mantenimiento y salvaguarda, se tiene por ejemplo la Ley de Comunicación y Transporte de Nuevo León.

En Colombia, el derecho de vía está regulado mediante la Ley número 105 que distribuye competencias y recursos entre la Nación y las entidades administrativas territoriales; se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones en el plano de comunicaciones; se regulan procedimientos que toman en consideración anchos mínimos de las áreas de seguridad, proyección, construcción, mantenimiento, rangos de inversión, sanciones, entre otros; y señala la responsabilidad de las autoridades civiles departamentales y/o municipales; la protección y conservación de la propiedad pública correspondiente a la zona de terreno aledaña a los caminos y las carreteras nacionales, adquiridas como reserva para el mantenimiento y ensanchamiento de la red vial.

La Ley número 336, reglamenta el transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional. Contiene disposiciones de la regulación de perímetros del transporte y tránsito por carretera en el territorio colombiano, la definición, funciones y responsabilidades, recursos para la construcción y conservación y todo lo demás referente a la infraestructura de transporte, además de las obras por concesión.

Define al derecho de vía, como la faja de terreno cuyo ancho es determinado por la autoridad que es necesario para la construcción, conservación, reconstrucción, ampliación, protección y en general, para el uso adecuado de una vía.

Es atribución del ministerio de transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

En la república de Chile, la Ley número 18.059 designa al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, como organismo rector a nivel nacional en materia de tránsito. Define al derecho de vía como el espacio de las vías de comunicación terrestres destinada al libre tránsito, situadas fuera de los límites urbanos de una población y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público.

Se consideran, también, caminos públicos para los efectos de esta ley, las calles o avenidas que unan caminos públicos, declaradas como tales por decreto supremo, y las vías señaladas, como caminos públicos, en los planos oficiales de los terrenos transferidos por el Estado a particulares, incluidos los concedidos a indígenas.

La centralización de las responsabilidades de las redes viales por parte del ministerio de obras públicas, permite eliminar la posible duplicidad de funciones entre entidades estatales, así también, le corresponde a este sector, regular las actividades de los organismos del Estado que tienen en concesión, redes viales

para su explotación y aprovechamiento.

De la revisión y análisis comparativo en materia de derecho de vía, de las legislaciones en los países señalados, se establece que no existe una definición semántica y uniforme sobre este espacio público, existe coincidencia en ser considerado como un área de terreno, una zona de servidumbre, o un bien de dominio público, entre otras.

De acuerdo a su ámbito de aplicación, se observa que las distintas regulaciones legales responden a la configuración política de los distintos países mencionados, sean Estados independientes, federados o comunidades autónomas; en todos, el elemento común es regular los variados aspectos del servicio viario, incluyendo elementos de regulación y protección de la infraestructura vial y sus elementos constitutivos.

De la comparación hecha anteriormente, una de las diferencias más importantes, es el tratamiento que se le da al área de derecho de vía, en Perú se le considera como un derecho real; en España, es un servicio donde se incluye la regularización y protección, y en México, sirve para el aprovechamiento de las carreteras y zonas aledañas, es decir, no son incorporados al dominio del Estado, pudiendo las personas particulares, mantener la titularidad del área o espacio físico paralelo a la zona asfáltica.

De acuerdo a su competencia, una de las características comunes entre los países seleccionados, es la actividad que desarrollan los gobiernos centrales a través de sus secretarías o ministerios de transportes para establecer las políticas matrices y centralizan las responsabilidades de las redes viales nacionales, ello no impide el ejercicio de funciones o competencias a niveles descentralizados de manera coordinada, teniendo el gobierno central, la función principal de supervisión y de articulación de políticas, a fin de eliminar la duplicidad de funciones.

Finalmente, existen dos elementos centrales en común, evidenciándose que son pocos los países en América Latina, que cuentan con una legislación especial integrada sobre la materia; y, la existencia de dificultades en la recuperación y preservación del derecho de vía, evidencia la falta de planificación de los espacios locales y nacionales y su interconexión respectivamente, situación que trae consigo, la superposición de funciones entre las propias entidades.

4.2. Estudio comparativo de legislaciones centroamericanas en materia de carreteras y caminos

Las Repúblicas de El Salvador y Costa Rica, tienen leyes relacionadas con carreteras y caminos, las cuales aun siendo legislaciones instauradas hace varios años, igual que la de Guatemala, gozan de reformas significativas, que las hace eficaces y eficientes para cubrir las necesidades para las que fueron creadas.

Esta comparación se hace con el propósito de tener una idea de lo importante que es para estos países vecinos, contar con una red vial de carreteras y caminos adecuados para el tránsito y con legislaciones actualizadas a ese respecto. Así pues, exponemos y comparamos los artículos más importantes del Decreto número 463 de la Asamblea Legislativa de la Republica de El Salvador, denominado Ley de Carreteras y Caminos Vecinales y de la Ley General de Caminos Públicos número 5060 de la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.

4.2.1. Objeto de la ley

El Decreto número 463 de la Asamblea Legislativa de la Republica de El Salvador, Ley de Carreteras y Caminos Vecinales establece en su Artículo 1 que tiene por objeto regular lo relativo a la planificación, construcción y mantenimiento de las carreteras y caminos, así como su uso y el de las superficies inmediatas de las vías públicas.

El reglamento guatemalteco no establece el objeto para el que fue creado.

Podemos apreciar que únicamente la legislación salvadoreña tuvo el cuidado de establecerlo, contemplando lo relativo a la planificación, construcción y mantenimiento de las carreteras; así mismo se deduce que en el mismo artículo hace referencia al área del derecho de vía cuando indica el uso de las superficies inmediatas a las vías.

4.2.2. Clasificación de los caminos

El referido Decreto de la Asamblea Legislativa salvadoreña establece en el segundo párrafo del Artículo 1 que las vías terrestres de comunicación y transporte de la República se clasifican en carreteras, caminos vecinales o municipales y calles.

En su Artículo 3 hace la división y subdivisión específica de las clases de carreteras en el territorio nacional, atendiendo a su importancia, características geométricas e intensidad del tránsito que soportan, de la siguiente manera:

- “Especiales, que son todas aquellas que reúnen condiciones geométricas superiores a las primarias;
- Primarias, las carreteras capacitadas para intensidades de tránsito superiores a dos mil vehículos promedio por día, con doce metros de plataforma, siete metros treinta centímetros de rodaje y un mínimo de siete metros noventa centímetros de rodaje en los puentes;
- Secundarias, las que pueden soportar intensidades de tránsito comprendidas entre quinientos y dos mil vehículos promedio por día, con nueve metros cincuenta centímetros de plataforma, seis metros cincuenta centímetros de

rodaje y un mínimo de siete metros cuarenta centímetros de rodaje en los puentes;

- Terciarias, aquellas cuya intensidad de tránsito está comprendida entre cien y quinientos vehículos promedio por día, con seis metros de plataforma, revestimiento de materiales locales selectos y un mínimo de seis metros cincuenta centímetros de rodaje en los puentes; y
- Rurales, las carreteras con una eficacia para un tránsito de cien vehículos promedio por día, con cinco metros de plataforma y un mínimo de tres metros de rodaje en los puentes; o que, sin llenar tales características, dicha carretera haya sido construida por el Gobierno Central”.

La Ley General de Caminos Públicos número 5060 de la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, establece en su Artículo 1 “Para los efectos de esta ley, los caminos públicos y carreteras, según su función y bajo competencia de su correspondiente órgano de administración, se clasificarán de la siguiente manera:

- Red vial nacional: Corresponde su administración al ministerio de obras públicas y transportes, el cual la definirá según los requisitos que al efecto determine el poder ejecutivo, por vía de decreto. Esta red estará constituida por las siguientes clases de caminos públicos:
 - a) Carreteras primarias: Red de rutas troncales, para servir de corredores, caracterizadas por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.
 - b) Carreteras secundarias: Rutas que conecten cabeceras cantonales importantes, no servidas por carreteras primarias, así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales.

- c) Carreteras terciarias: Sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes.

El ministerio de obras públicas y transportes designará, dentro de la red vial nacional, las carreteras de acceso restringido, en las cuales sólo se permitirá el acceso o la salida de vehículos en determinadas intersecciones con otros caminos públicos. También elegirá las autopistas que tendrán acceso restringido, de cuatro o más carriles, con o sin isla central divisoria.

- Red vial cantonal: Corresponde su administración a las municipalidades. Estará constituida por los siguientes caminos públicos, no incluidos por el ministerio de obras públicas y transportes dentro de la red vial nacional:

a) Caminos vecinales: Caminos que suministren acceso directo a fincas y a otras actividades económicas rurales; unen caseríos y poblados con la red vial nacional, y se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y altas proporciones de viajes locales de corta distancia.

b) Calles locales: Vías públicas incluidas dentro del cuadrante de un área urbana, no clasificadas como travesías urbanas de la red nacional de caminos.

c) Caminos no clasificados: Se incluyen los no clasificados dentro de las categorías descritas anteriormente, tales como de herradura, sendas, veredas, que proporcionen acceso a muy pocos usuarios, quienes sufragarán los costos de mantenimiento y mejoramiento. Así reformado por el Artículo 1 de la Ley número 6676 del 18 de septiembre de 1981.”

El Reglamento sobre el derecho de vía de los caminos públicos y su relación con los predios que atraviesan, del 5 de junio de 1942 cita en su Artículo 1 que se consideran caminos públicos, las carreteras nacionales o de primer orden, las

departamentales o de segundo orden, las municipales o de tercer orden y los caminos de herradura y vecinales.

La comparación de estos artículos en apariencia similares, es muy importante para el orientación que tiene esta investigación, porque nos hace ver la situación actual de la legislación nacional en el tema de vías, caminos y carreteras; el reglamento de derecho de vía establece una clasificación anticuada de las clases de caminos que existen en Guatemala, en comparación con las otras legislaciones que se estudian en este capítulo, las cuales hacen un ordenamiento detallado de las distintas formas y clases de caminos y carreteras atendiendo a la región geográfica donde se construyen, a la intensidad y cantidad del tráfico que soporten, a las dimensiones de los vehículos que puedan transitar en ellas; así como de los órganos administrativos encargados de cada una estas vías.

4.2.3. Derecho de vía

El Decreto número 463 de la Asamblea Legislativa de la Republica de El Salvador, Ley de Carreteras y Caminos Vecinales establece en su Artículo 5, que debe entenderse por derecho de vía, el área destinada al uso de una vía pública comprendida entre los límites que le sirven de linderos o con las propiedades adyacentes.

La legislación Costarricense en su Decreto Ejecutivo número 26176-MOPT del 20 de junio de 1997 denominado Reglamento de Carreteras de Acceso Restringido y Acceso Semirestringido, actualizado por el Decreto Ejecutivo número 29858-MOPT da la definición de derecho de vía como la franja de terreno propiedad del Estado, destinada para la construcción de obras viales, para la circulación de vehículos y otras obras relacionadas con la seguridad, el ornato y el uso vial y peatonal, generalmente comprendida entre los linderos que la separa de los terrenos públicos o privados adyacentes a la vía.

En Guatemala, el reglamento sobre derecho de vía, proporciona la definición en su Artículo 2, "Derecho de vía es el que tiene el Estado o las municipalidades, según el caso, sobre la faja de terreno en que se construyen los caminos, y por regla general en ella se comprenderán dos paredes o cercas, dos banquetas, dos cunetas y un pavimento, que es la carretera propiamente dicha."

Es poca la diferencia que hay entre estos artículos citados y es de hacer notar que en los artículos comparados, todos establecen al derecho de vía como un área de terreno adyacente a los caminos, sea ésta, para ampliaciones futuras, para ornato y limpieza de la vía, para seguridad de los pilotos y los peatones o para trabajos de mantenimiento.

4.2.4. Ancho de las carreteras y los caminos

El Decreto número 463 de la Asamblea Legislativa de la Republica de El Salvador, Ley de Carreteras y Caminos Vecinales en su Artículo 3 diferencia las clases de carreteras según sus dimensiones, así: las especiales, como todas aquellas que reúnen condiciones geométricas superiores a las primarias; primarias, tendrán doce metros de plataforma, siete metros treinta centímetros de rodaje y un mínimo de siete metros noventa centímetros de rodaje en los puentes; secundarias, poseerán nueve metros cincuenta centímetros de plataforma, seis metros cincuenta centímetros de rodaje y un mínimo de siete metros cuarenta centímetros de rodaje en los puentes; terciarias, contarán con seis metros de plataforma y un mínimo de seis metros cincuenta centímetros de rodaje en los puentes; y rurales, que tendrán cinco metros de plataforma y un mínimo de tres metros de rodaje en los puentes.

La Ley General de Caminos Públicos número 5060 de la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, en su Artículo 4 trata lo relativo al ancho de las carreteras y de los caminos vecinales, e indica que éste será el que indique los departamentos técnicos del ministerio de obras públicas y transportes, sin que

pueda ser menor de veinte metros para las primeras y de catorce metros para los segundos.

El Reglamento sobre el derecho de vía de los caminos públicos y su relación con los predios que atraviesan, del 5 de junio de 1942 establece en el Artículo 3° las dimensiones que el derecho de vía tendrá para las diversas clases de caminos en lo que se refiere a la anchura así:

- Para carreteras nacionales 25 metros, 12.5 metros cada lado.
- Para carreteras departamentales 20 metros, 10 metros de cada lado.
- Para carreteras municipales 15 metros, 7.50 metros de cada lado.
- Para caminos de herradura y vecinales 6 metros, 3 metros de cada lado.

Dentro del área del derecho de vía o de reserva, se construirán los caminos o carreteras con la anchura que la intensidad del tránsito requiera. Aunque el reglamento no lo especifica, en la práctica estas medidas se toman a partir del eje central del camino o de la carretera.

En este tema del ancho de los caminos y carreteras, aunque la legislación costarricense no establece con precisión las medidas exactas, considero que es la más práctica y eficaz, pues establece que el ancho de las carreteras será indicado por los departamentos técnicos del ministerio de obras públicas y transportes, haciendo de esta forma que las dimensiones de las carreteras puedan variar, a través de los estudios realizados por los departamentos técnicos mencionados, los cuales se hacen según el crecimiento demográfico y las necesidades comerciales de las poblaciones; el incremento económico, el desarrollo agrícola y turístico del país; las demandas que el comercio nacional e internacional exigen.

CAPÍTULO V

5. Publicidad en el derecho de vía

Las entidades comerciales se han tomado las principales carreteras del país, la competencia por dar a conocer productos de consumo ha traído consigo la instalación de centenares de rótulos, vallas y mensajes publicitarios, muchos de ellos colocados dentro del área de derecho de vía, de forma desordenada y anárquica, los cuales en conjunto con postes de tendido de energía eléctrica, fibra óptica para telefonía celular, así como construcciones formales e informales a un lado de la calzada afectan el desempeño psicofísico del ser humano, distorsiona el paisaje y crea una dispersión en la capacidad de concentración de los conductores.

Diseño, color, movimiento, luz y tamaño capturan la atención de conductores. Cotidianamente nos cruzamos con cientos de avisos y mensajes publicitarios que nunca pedimos ver y que no podemos evitar, de una u otra forma, ya que los mismos son parte de una invasión cada vez mayor de los espacios públicos como un signo del subdesarrollo.

El incremento exponencial de la complejidad visual en carretera, lleva al ser humano a una sobredosis de información, saturando aún más sus canales sensoriales y por consiguiente a una lectura difícil del paisaje, lo que puede provocar fatiga, frustración, mal humor y agresividad vial. También aumentan la excitabilidad del individuo y lo someten a un profuso acoso visual, aumentando el riesgo de accidentes de tránsito.

La competencia por la atracción de la mirada del consumidor se dirige hacia la publicidad, enfocándola en las áreas que hace unos años atrás, eran consideradas libres y que ahora son arrebatadas por el mejor oferente en un intento por conseguir un aumento considerable en sus ventas. Así los caminos y carreteras de

toda la república se encuentran saturados de publicidad, imposibilitando la visibilidad de las señales de tránsito.

En la actualidad se instalan rótulos y mensajes publicitarios en cualquier parte de la red vial nacional, no importa donde, ni el tamaño, y sobre todo la frecuencia, afectando el estilo de vida. Si bien la publicidad ha tenido un gran auge por un lado, por el otro se ha descuidado la estética del entorno natural.

La sobrecarga de estímulos visuales sin límites deteriora sensiblemente la vida en el medio urbano y extraurbano. La contaminación visual afecta la salud porque produce tensión, dolor de cabeza, distracciones que pueden ser peligrosas si se va al volante, problemas ecológicos, mal humor, trastornos de agresividad, entre otros.

El cerebro humano tiene un límite de absorción de los mismos. Si consideramos que el sentido de la vista es el que tiene mayor incidencia en la percepción del entorno, no es difícil entender que cuando una imagen supera el máximo de información que el cerebro puede asimilar se producirá una especie de stress visual.

Desde el punto de vista jurídico, internacional hay dos convenios o protocolos a nivel centroamericano de señalamiento uniforme que se refieren al tema, el Acuerdo Centroamericano Sobre Circulación por Carreteras y el Acuerdo Centroamericano Sobre Señales Viales Uniformes, los cuales fueron ratificados en su oportunidad por los congresos de El Salvador, Costa Rica, Guatemala, Honduras y Nicaragua.

De conformidad con el Acuerdo Sobre Señalamiento Vial, todos los países firmantes aceptaron el Sistema Uniforme de Señalamiento de Caminos, contenido en el Manual de Señales Viales.

Por otro lado, según el Acuerdo Sobre Circulación, las señales en los cinco países deben sujetarse a las previstas en el Manual Centroamericano. El artículo 41 de esta normativa regula que las señales y marcas viales que se utilicen en carreteras y vías de comunicación deberán estar escritas en idioma español en símbolos convencionales de orden internacional. En este sentido las autoridades competentes deben garantizar que el señalamiento vial sea uniforme en toda la región centroamericana.

Se están violentando los convenios y acuerdos internacionales, de los cuales Guatemala es firmante, que establecen la prohibición de colocar señales y dispositivos que no sirvan para regular el tránsito, o que los mismos resultan visualmente bloqueados por rótulos o mensajes publicitarios colocados tanto dentro como fuera del área de derecho de vía, inclusive los rótulos y diseños gráficos de las casetas de las paradas de autobuses, son tales que contribuyen a saturar aún más la visualidad en el plano de fondo de la señal.

En otros casos los mensajes publicitarios ocupan un área muy grande con respecto a la carretera, menguando así la visibilidad de los conductores. Otra modalidad de publicidad es el uso de logotipos comerciales de empresas en las señales de información, este tipo de publicidad tampoco está permitido dentro del derecho de vía. También se han colocado dentro de esta área, anuncios o avisos que transmiten un mensaje positivo a los conductores relacionados con la educación vial, los cuales aunque su misión es hacer conciencia en los pilotos sobre la forma y la velocidad al conducir, no dejan de ser distractores visuales.

Por lo tanto, si somos firmantes de acuerdos internacionales, como los mencionados anteriormente, lo lógico es que los hagamos cumplir y que no queden en papel mojado, es necesario prohibir la publicidad abrumadora dentro del área de derecho de vía en carreteras, así como forzoso es regular la autorización, instalación, destrucción y readecuación de vallas, rótulos y mensajes publicitarios.

5.1. El derecho de vía dentro de la nueva legislación de carreteras

La definición que adopte la normativa guatemalteca deberá indicar que el derecho de vía, es el área del terreno destinado por el Estado y la entidad competente, al tránsito; desprendiéndose la necesidad de implantar y mantener las vías y su equipamiento. Esta área, será llamada también faja de ancho variable, dentro de la cual se encuentra comprendida la vía y todas sus obras complementarias, en tal sentido, será considerada como área de dominio público.

La propiedad de este terreno ha sido reservada para el Estado; sin embargo, en la mayor parte de vías, no será así, por ello deberán establecerse mecanismos de adquisición sea por expropiación, que es un proceso judicial de naturaleza forzosa para el despojo de propiedades, siendo procedente que el Estado indemnice a través del pago de un justiprecio sobre la base de valores de mercado, o mediante el trato directo con los propietarios; así mismo, se impondrán restricciones en la propiedad, cuando estas áreas son colindantes a las que conforman el derecho de vía.

Es así que en la nueva ley de caminos y carreteras, se establecerá que para la ejecución de proyectos viales es indispensable adoptar medidas previas, que posibiliten la disponibilidad oportuna de las áreas de terreno necesarias, para establecer la faja de dominio o de derecho de vía, garantizando que el derecho de propiedad sea compatible con el interés social que califica a una obra pública que pudiera considerarse afectado por las restricciones a imponerse en el dominio de los inmuebles.

Un ejemplo de estas limitaciones en la propiedad de inmuebles afectados por el trazo de una obra pública vial, es la no transferencia de dominio, convenir gravámenes, efectuar construcciones o plantaciones de especies arbóreas, que incluyan o interesen a la parte de sus predios, definida como necesaria para ubicar

la faja de dominio o derecho de vía, una vez que sean notificados por la entidad ejecutora.

El derecho de día, se constituirá como un derecho a favor del Estado, con la obra de infraestructura vial de transporte público. Asimismo, se configurará como un bien destinado al servicio público, por tanto formará parte del dominio público, compartiendo las características de inalienable, imprescriptible e inembargable.

En este sentido, su recuperación y protección, significa institucionalizar el derecho de vía, lo que supondría la formulación de una política pública participativa, en tanto debe incorporar progresivamente desde los diferentes niveles del Estado, de las organizaciones de la sociedad civil y la participación ciudadana.

El Estado a través de las diversas instancias, en coordinación con autoridades regionales y locales, conforme a sus competencias, será el encargado de aplicar todas las medidas para conservar y proteger el derecho de vía, siendo una de ellas, la inscripción del área que lo conforma a favor del sector Estatal encargado, el mismo que es de suma importancia, ya que el derecho de vía está estrechamente vinculado a la obra de infraestructura de transporte, por lo que estos terrenos requerirán de los estudios y análisis de la condición física, legal y social de cada uno de aquellos ubicados dentro de la faja de dominio e influencia del derecho de vía.

Si bien corresponderá al ente estatal encargado, las competencias y facultades con relación a la recuperación y preservación del derecho de vía, otros sectores del Estado podrán intervenir en este campo, en virtud de los diversos servicios que presten y que constituyan soporte accesorio o secundario. En consecuencia, la recuperación y preservación del derecho de vía será viable, en tanto se apege a la integración sistémica para garantizarlo, lo que supone la necesidad de establecer alianzas entre los sectores involucrados bajo la responsabilidad del Estado a través de sus variadas y diferentes instancias, a fin de garantizar eficacia

y eficiencia, costo y oportunidad. Por otro lado, será conveniente potenciar la labor de las entidades multisectoriales vigentes, tal como por ejemplo la unidad ejecutora de conservación vial; y darle cabida a nuevas instancias como un Consejo Nacional de Seguridad Vial.

En la nueva ley deberán incluirse algunas medidas inmediatas que puedan coadyuvar a que las áreas que hoy comprende el derecho de vía, se puedan recuperar lo antes posible y constituirse en dominio público del Estado, tales como:

- La viabilidad de la inscripción registral, que pudiera ser oponible a terceros, para ello el Estado podrá identificar según el caso, la constitución de su titularidad o anotación bajo la modalidad de carga, entregándose la afectación en uso para el derecho de vía cuando se encuentra en áreas propiedad de de terceros y su regularización inmediata.
- En proyectos recientes de infraestructura vial, establecer la transferencia y regularización de las áreas comprometidas a favor del Estado, como parte de los compromisos por delegación a los ejecutores.
- Promover la participación organizada y de consulta, tanto de la población impactada que deberá dejar las áreas requeridas por la carretera, así como, por la población de acogida, con el objeto de que intervengan en todo el proceso de reasentamiento.
- Considerar a la expropiación de las fracciones de terreno, no sólo como un mecanismo obligatorio de adquisición de propiedad de las áreas del derecho de vía, sino, como un mecanismo alternativo judicial que garantice la transferencia por la ausencia de requisitos formales.
- La preservación del área de derecho de vía, se realizará tomando en cuenta, acciones mínimas de coordinación para la difusión de instrumentos técnicos

como mapas viales y las respectivas bases de datos georeferenciados en coordenadas o UTM, divulgar un clasificador de rutas de la red vial nacional, regional y local a fin de evitar la superposición de competencias, funciones y atribuciones, además definir y divulgar las condiciones para el uso del derecho de vía.

- Involucrar en todos los procesos sean estos técnicos, legales o sociales a la ciudadanía.
- La mayor parte de las áreas destinadas al derecho de vía de obras de infraestructura vial, no están debidamente registradas en los organismos competentes, por tanto, el Estado no cuenta con los mecanismos para incorporarlas a su dominio, existiendo una costosa y gran tarea para su recuperación y preservación.

5.1.2. Funciones estatales con relación al derecho de vía

El concepto de derecho de vía en los niveles del gobierno central, regional o local, es el mismo, y el área del derecho de vía se fijará en atención a la categoría y clasificación de las carreteras, así como, a las características topográficas de las regiones en las que se ejecuten los proyectos viales.

Con la nueva normativa se creará una institución especializada, la cual determinará en base a estudios técnicos, el ancho del derecho de vía, el cual deberá variar dependiendo si se trata de una carretera internacional, nacional, departamental o regional, rural o local; y, atendiendo a las precisiones técnicas del ente especializado las dimensiones estarán comprendidas en un rango determinado de la siguiente forma: carreteras nacionales, ochenta metros de ancho, de los cuales deberán tener cuarenta metros a cada lado, contados a partir del eje central hacia la orilla de la carretera; carreteras departamentales, sesenta

metros de ancho, con treinta metros a cada lado, contados a partir del eje central hacia la orilla de la carretera; carreteras municipales, cuarenta metros de ancho, de los cuales deberán tener veinte metros a cada lado, contados a partir del eje central hacia la orilla de la carretera; carreteras particulares, veinte metros de ancho, diez metros a cada lado, contados a partir del eje central hacia la orilla de la carretera; el ancho definido para carreteras internacionales será establecido según los convenios aceptados por Guatemala.

Las funciones y competencias, serán también ejercitadas por los gobiernos regionales y las municipalidades, quienes a su vez, tendrán facultades y funciones sobre la materia, en cuanto sea permitido por sus reglamentos.

El proceso de descentralización y regionalización que también deberá ser incluido, establecerá que éste se realiza por etapas, en forma progresiva y ordenada conforme a criterios que permitan una adecuada asignación de competencias y transferencia de recursos del gobierno central hacia los gobiernos regionales y locales.

La ley tendrá como finalidad fomentar el desarrollo regional integral sostenible, promoviendo la inversión pública y privada y el empleo y garantizar el ejercicio pleno de los derechos y la igualdad de oportunidades de sus habitantes, de acuerdo con los planes y programas nacionales, regionales y locales de desarrollo.

Con relación a las funciones, en materia de transporte indispensables para la producción, el comercio, y la comunicación entre municipios o departamentos, tales como corredores viales, vías troncales, puentes, parques, parques industriales, embarcaderos, terminales terrestres y otros similares, se hará en coordinación con las municipalidades o las gobernaciones, según sea el caso.

Es importante indicar, que como ente rector en materia de la red vial nacional y con la ley de carreteras y caminos vigente, el gobierno central a través del

Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, deberá delimitar las facultades y competencias de los otros órganos administrativos, con el objetivo de eliminar la duplicidad o interferencia y poder optimizar los recursos del Estado destinados para ello.

Es decir, que no se trata de un solo nivel de gobierno, por lo que el gran reto consiste en saber entablar formulas de coordinación, planificación y comunicación entre los tres poderes del Estado. Asimismo, corresponde revisar las normas que regulan la demarcación, ordenación territorial y las que regulan la planificación territorial.

El mencionado órgano tendrá competencia exclusiva y excluyente para normar el uso y desarrollo de la infraestructura vial nacional del sistema nacional de carreteras a través de la dirección general de caminos, ejerciendo autoridad sobre el derecho de vía de la red vial nacional, evitando su invasión y usos no autorizados.

Por resolución ministerial se delegará a la dirección general de caminos o a otro ente creado para este fin, la facultad de absolver las consultas de carácter técnico derivadas de la ejecución de los contratos de concesión de las redes viales del país, así como, evaluar y resolver las solicitudes para el uso del derecho de vía de carreteras concesionadas, tratándose de la ejecución de trabajos no estipulados en el contrato de concesión; realizar la supervisión de las obras realizadas en el derecho de vía y supervisar y otorgar la conformidad de la obra correspondiente.

Corresponde a los gobiernos locales la ejecución de obras en sus ámbitos de intervención, teniendo en cuenta las distintas jerarquías de las carreteras, para ello el gobierno central deberá efectuar las transferencias financieras para la ejecución de éstas.

5.2. Proyecto de ley que regule lo relacionado al derecho de vía de carreteras y caminos

El mecanismo más importante para la moderna aplicación del derecho de vía en la red vial del país, es la creación de una ley general que tienda a regular todos los aspectos relativos al derecho de vía de los caminos y carreteras, adecuándose a las necesidades viales actuales.

El diccionario de ciencias jurídicas políticas y sociales de Manuel Ossorio, indica que constituye la ley una de las fuentes, tal vez la principal, del derecho. En sentido amplio, se entiende por ley toda norma jurídica reguladora de los actos y de las relaciones humanas, aplicable en determinados tiempo y lugar.

La ley, en la moderna teoría general del derecho, puede ser tomada en dos aspectos: uno formal, que se refiere a la que ha sido dictada por el ente encargado conforme a los procedimientos específicamente preestablecidos en la Constitución Política de la República como en la Ley del Organismo Legislativo, el otro aspecto, el material, que alude, a toda norma jurídica cuyo contenido regula una multiplicidad de casos, haya sido dictada o no por el órgano legislativo.

Entre los caracteres que suelen atribuirse a la ley están los siguientes: que sea justa, que vaya encaminada al bien público considerado en el momento histórico en que se dicta; que sea auténtica, que haya sido dictada por autoridad legítima y competente; que sea general, lo que equivale a su establecimiento en beneficio de todos los miembros sociales, con independencia de la calidad y condición de cada uno de ellos, a fin de que considere no a los individuos sino a las acciones en sí mismas; y que sea obligatoria, puesto que se hace para su cumplimiento, que debe ser coactivamente impuesto por el Estado.

La Constitución Política de la República, establece en sus Artículos del 174 al 181 el procedimiento para la creación de una ley, siendo en su orden el siguiente:

Iniciativa:

Para la formación de las leyes tienen iniciativa los diputados al Congreso, el Organismo Ejecutivo, la Corte Suprema de Justicia, la Universidad de San Carlos de Guatemala y el Tribunal Supremo Electoral.

Admisión:

Acto por el cual una comisión nombrada dentro del Congreso de la República, acepta para su trámite el proyecto de ley propuesto.

Discusión:

Se observará el procedimiento que prescribe la Ley Orgánica y del Organismo Legislativo. Los diputados se reúnen para discutir el proyecto de ley y revisar si se ajusta a una necesidad para el país. Para la deliberación y aprobación deben realizarse tres sesiones diferentes en días distintos.

Aprobación:

El proyecto de ley se aprueba con el voto favorable de la mitad más uno del total de diputados. Salvo casos de urgencia nacional.

Sanción:

Facultad que tiene el Presidente de la República de Guatemala para ordenar a publicar y que se ejecute una ley.

Promulgación:

Es la orden de publicación solemne que establece la Constitución como requisito

esencial para la obligatoriedad de la ley.

Publicación:

Es el medio de difusión general por el cual se hace del conocimiento público la vigencia de una nueva ley.

En el pasado se pensaba que las carreteras no tenían beneficios para las personas con menos recursos, pero la infraestructura vial proporciona mejoras en la producción y consumo, consumidores con acceso a más y mejores productos y servicios públicos, disminución de las barreras de entrada a la competencia, acceso a servicios como educación, salud, vivienda, además de una movilidad y un desplazamiento cómodo y ágil.

La red vial guatemalteca, no crece en la misma proporción que su población, la infraestructura vial es necesaria para acercar a las comunidades lejanas, es una herramienta para cerrar la brecha entre las desigualdades existentes.

En el presente caso, con la creación de la Ley de Carreteras y Caminos Públicos, Guatemala contará con una legislación actualizada y moderna, que regule todo lo relacionado a la construcción, rehabilitación, ampliación, limitación, conservación y mantenimiento de carreteras, así como todo lo relacionado con el derecho de vía, esto generará un incremento económico, creando riqueza en grandes escalas a su población.

El fin primordial del Estado es satisfacer las necesidades de la población y procurar solucionar los problemas de la administración pública referente a la construcción, rehabilitación, ampliación, limitación, conservación y mantenimiento de carreteras y caminos, así como todo lo relacionado a la constitución, obtención, recuperación e inscripción del área de derecho de vía, a continuación se presenta un ejemplo de un proyecto de ley relacionado con la materia.

Congreso de la República de Guatemala
Decreto No. _____ -2008
El Congreso de la República de Guatemala

Considerando

Que de conformidad con la Constitución Política de la República, el fin Supremo del Estado de Guatemala, es la realización del bien común, por lo que con base en dicho precepto constitucional, es procedente dictar las medidas que, dentro de la concepción ideológica estatal, tiendan a la consecución del mismo;

Considerando

Que el actual régimen jurídico sobre carreteras y caminos públicos, ya no responde al auge que ha tomado la construcción de éstos por lo que es de urgente necesidad dictar en la medida que el Incremento económico, agrícola o turístico del país lo demandan, las disposiciones que tienden a regular la construcción y mantenimiento de las vías publicas así como su conservación y desarrollo;

Considerando:

Que el derecho de vía de las carreteras y los caminos, se encuentra enmarcado dentro del conjunto de los bienes públicos, constitutivo del patrimonio nacional, y parte fundamental para que la red vial nacional sea uno de los servicios públicos más importantes. Que además es conveniente legislar sobre el uso de las vías en lo que respecta a la instalación de anuncios u otras obras con fines de publicidad, lo cual debe hacerse conforme principios de orden técnico como medida eficaz para la prevención de accidentes. Que de igual manera se hace necesario dictar normas que regulen la construcción de obras que se levanten en propiedades limítrofes con las vías;

Por tanto:

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el Artículo 171 literal a) de la Constitución Política de la República de Guatemala,

Decreta:
La siguiente:

Ley de Carreteras y Caminos Públicos

Capítulo I

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto de la ley. La presente Ley tiene por objeto regular lo relativo a la planificación, construcción, rehabilitación y mantenimiento de las carreteras y caminos públicos, así como su uso y el de las superficies inmediatas de las vías públicas. También tiene por objeto normar lo relativo al derecho de vía y otras áreas de restricción en zonas aledañas a caminos y carreteras.

Las calles siguen sujetas al régimen legal bajo el que se encuentran actualmente.

Artículo 2. Ámbito de aplicación de la ley. Las disposiciones de ésta ley, son de carácter general y de observancia obligatoria para todos los habitantes de la República de Guatemala.

Artículo 3. Definiciones. Para los efectos de la aplicación de la presente ley, se entenderá por:

Acceso: Obra que enlaza un predio con una carretera para permitir la entrada y salida de vehículos, mediante carriles de aceleración y desaceleración.

Anuncio: Rótulo de información, publicidad o propaganda que difunde a los usuarios de una vía de comunicación carretera, mensajes relacionados con la producción y venta de bienes y servicios, así como actividades cívicas, políticas o culturales.

Área de reserva: Fracción de terreno, destinada para futuras ampliaciones de una carretera.

Cruzamiento: Obra superficial subterránea o elevada que cruza de un lado a otro la carretera.

Camino: Vía de comunicación terrestre para el tránsito de vehículos y personas.

Carretera: Camino pavimentado o asfaltado de uso público, de una o dos calzadas, separadas por un arriate central, construido de acuerdo a especificaciones técnicas de ingeniería internacional y destinada para el tránsito de vehículos motorizados.

Convenio: Acuerdo de voluntades, suscrito entre las autoridades del Estado de Guatemala y personas individuales y/o jurídicas, para el uso, restricción y aprovechamiento del derecho de vía y otras áreas de restricción en una carretera.

Corona: Superficie terminada de una carretera que comprende la superficie de rodamiento y en su caso la superficie de los acatamientos o banquetas.

Derecho de vía: Facultad que tiene el Estado, de disponer en cualquier forma de lo que comprende al área de terreno en que se encuentran las carreteras y los caminos públicos, incluyendo sus obras complementarias, los servicios y zonas de seguridad para los usuarios, así como, las provisiones para futuras obras de ensanche y mejoramiento, la cual es propiedad del Estado, el que tendrá la titularidad del dominio de estas áreas sobre las que asienta la infraestructura vial.

Dispositivos para el control de tránsito: Todos aquellos elementos que se colocan dentro del derecho de vía para proteger, encauzar o prevenir a conductores de vehículos o peatones; tales como: cercas, defensas, vialetas, indicadores de

obstáculos o de alineamiento, reductores de velocidad, semáforos, fajas separadoras, defensa central, así como cualquier otro análogo.

El Departamento: El departamento de derecho de vía del ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda.

El Ministerio: El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Eje del Camino: Línea imaginaria, longitudinal al camino, ubicada en el centro geométrico de éste.

Equipamiento: Todos aquellos elementos complementarios destinados a mejorar la funcionalidad, seguridad e imagen de una carretera, como: puentes, peatonales, alumbrado público, drenaje, guarniciones, banquetas, jardinería, arborización, cobertizos, bahías de ascenso y descenso, así como cualquier otra construcción o instalación análoga.

Instalación longitudinal: Obra o instalación de tuberías, cableados o similares, que se construye dentro del derecho de vía de una carretera, y cuya ubicación será previamente determinada, la que podrá removerse cuando se requiera.

Parador: Lugar adyacente al derecho de vía de una carretera, en la que se prestan servicios de reparación a vehículos, alimentación de personas y servicios sanitarios.

Tangente: Tramo recto de una carretera.

Tope: Obra o instalación transversal al eje del camino, fuera de especificaciones técnicas, que altera la capacidad, operación y el nivel de servicio vial.

Zona aledaña: Predio lindante a la carretera, dentro de las medidas y distancias que se indican en ésta ley.

Zona de retiro: El espacio abierto no edificable comprendido entre el límite de propiedad frente a la vía pública y la línea de construcción.

Artículo 4. Normas técnicas de aplicación supletoria. Las especificaciones generales para construcción de carreteras y puentes, son normas técnicas que pueden ser aplicadas en forma supletoria para la interpretación de cuestiones técnicas relacionadas a carreteras, siempre que no contraríen lo estipulado en la presente ley.

Capítulo II

Dimensiones de las carreteras

Artículo 5. Dimensiones. Las dimensiones mínimas en concepto de derecho de vía en las carreteras y los caminos públicos, se rigen de conformidad con la siguiente clasificación:

- a) Carreteras nacionales, ochenta metros de ancho, de los cuales deberán tener cuarenta metros a cada lado, contados a partir del eje central hacía la orilla de la carretera;
- b) Carreteras departamentales, sesenta metros de ancho, de los cuales deberán tener treinta metros a cada lado, contados a partir del eje central hacía la orilla de la carretera;
- c) Carreteras municipales, cuarenta metros de ancho, de los cuales deberán tener veinte metros a cada lado, contados a partir del eje central hacía la orilla de la carretera;

- d) Carreteras particulares, veinte metros de ancho, de los cuales deberán tener diez metros a cada lado, contados a partir del eje central hacia la orilla de la carretera;

Estas dimensiones, serán utilizadas dependiendo de la zona geográfica, y las necesidades que, a criterio del ente encargado de ello sean los adecuados, previos informes técnicos.

Capítulo III Planificación vial

Artículo 6. El Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, por medio de sus oficinas respectivas tendrá a su cargo la planificación diseño, construcción, mejoramiento, conservación y señalamiento adecuado de las carreteras y los caminos públicos.

Artículo 7. Los proyectos de inversión para la realización de las obras mencionadas en el artículo anterior deberán ser objeto de una planificación previa que seguirá los lineamientos del desarrollo integral del país.

Artículo 8. A fin de llevar a cabo los estudios técnicos necesarios para la apertura, conservación o mejoramiento de las carreteras y caminos públicos, los poseedores o propietarios de los fundos afectados deberán facilitar el acceso a los encargados de llevarlos a cabo y si tales estudios causaren algún daño, los afectados serán indemnizados de conformidad con la Ley.

Artículo 9. Cuando por razones de previsión en el desarrollo vial deba establecerse una zona de retiro, tal zona se demarcará en el fundo afectado y el propietario permanecerá en posesión de la misma, sin poder construir en ella. El Estado indemnizará al propietario por lo que utilice cuando necesitare dicha zona o parte de ella.

Artículo 10. Para señalar línea de construcción, cuando existan estudios que fijen o permitan estimar razonablemente la posición de la línea de centro que debe tener finalmente una carretera o camino, los elementos de la sección transversal deberán preferirse a esa línea de centro. Si no puede obtenerse tal información se usará la situación aproximada de la línea de centro de la carretera o camino, existente en planta.

Artículo 11. El derecho de vía y la zona de retiro serán fijados en los respectivos proyectos elaborados por la oficina respectiva, o en su defecto, se establecerán por lo que señalen las normas de construcción que la citada oficina aplique regularmente y aun por el uso normal que se ejerza sobre el terreno.

Capítulo IV

Departamento de derecho de vía

Artículo 12. Departamento de derecho de vía. El departamento de derecho de vía del ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda, es el órgano administrativo encargado de velar por el derecho de vía en Guatemala.

Artículo 13. Personal técnico y profesional. Este departamento contará para el cumplimiento de sus funciones, con el personal técnico y profesional, capacitado en materia de derecho de vía.

Artículo 14. Permisos. El departamento expedirá los permisos correspondientes y celebrará los convenios para el uso y aprovechamiento del derecho de vía.

Capítulo V

De la ejecución de obras

Artículo 15. Requisito. Sin perjuicio de los requisitos exigidos por esta ley y otras disposiciones legales, los interesados en obtener un permiso para usar o

aprovechar el área de derecho de vía de las carreteras nacionales y sus zonas aledañas, deberán reunir los siguientes requisitos:

- a) Solicitud por escrito al departamento nacional de derecho de vía, en cualquiera de sus oficinas regionales o en sus oficinas centrales;
- b) En el caso de personas jurídicas colectivas, acompañar copias de la escritura constitutiva, así como del acta notarial de nombramiento quien la representa, con facultades para obligarse a nombre de la entidad;
- c) Certificación de la partida de nacimiento del propietario de la empresa;
- d) Acreditar la propiedad o posesión de la superficie a utilizar en los casos que la naturaleza de la obra lo amerite;
- e) Cédula de vecindad del propietario si es empresa individual y del representante legal en caso de ser entidad colectiva;
- f) Certificación de inscripción en el la Superintendencia de administración tributaria;
- g) Recibo de pago de los derechos ante el departamento;
- h) Proyecto ejecutivo de los trabajos u obras a realizar en el derecho de vía;
- i) Memoria de cálculo, en caso de que los trabajos a ejecutar contemplen algún tipo de estructura; y
- j) Procedimiento de construcción.

Artículo 16. Omisión de requisitos. Cuando la solicitud carezca de algún requisito o no se adjunten los documentos respectivos, el departamento requerirá al interesado para que en un plazo de tres días hábiles corrija o complete la solicitud,

o exhiba los documentos omitidos, apercibiéndolo que de no hacerlo, se tendrá por no presentada la solicitud.

Artículo 17. Resolución. El departamento nacional de derecho de vía dará respuesta a las solicitudes recibidas dentro del plazo de treinta días hábiles contados a partir del día siguiente al en que se presente la solicitud. Cuando se requiera al interesado para que cumpla con los requisitos omitidos o proporcione los documentos necesarios para resolver, el plazo comenzará a correr desde que el requerimiento haya sido cumplido.

Artículo 18. Convenio. Además del permiso, los interesados deberán celebrar un convenio en el que se establecerá lo siguiente:

- a) Los trabajos a realizar por el permisionario en el derecho de vía, así como el sitio en el que serán realizados;
- b) Las normas y especificaciones que deberán de cumplir los permisionarios en la construcción, instalación, adaptación o adecuación de todo tipo de obras dentro del derecho de vía de las carreteras del país;
- c) El programa de ejecución de los trabajos;
- d) Los servicios que el permisionario prestará, y aquellos que pudieran agregarse con posterioridad;
- e) El plazo que se autoriza para que operen los servicios que se presten;
- f) Las sanciones para el caso de incumplimiento;
- g) Las causas de extinción, cancelación y caducidad;

- h) La supervisión periódica, que realizará el departamento para constatar el cumplimiento de los acuerdos establecidos en el permiso;
- i) Los servicios de supervisión, revisión del proyecto y otros análogos, que el departamento nacional de derecho de vía estime necesarios para asegurar que las obras garanticen el debido funcionamiento del derecho de vía.

Artículo 19. Obligados. El permiso sujeta a su titular a las obligaciones consignadas en el propio permiso y no podrá ser objeto de venta, cesión o arrendamiento. Solamente podrá ser cedido o transferido en su titularidad mediante la aprobación del departamento a las personas individuales y jurídicas que reúnan los requisitos que establece esta Ley. En todo caso, el nuevo titular del permiso deberá celebrar el convenio correspondiente.

Artículo 20. Convenio no crea derechos reales. El permiso que expida, así como el convenio que celebre el permisionario con el departamento, no crean derechos reales en favor del permisionario ni de terceros, sobre el derecho de vía de las carreteras de jurisdicción estatal, por lo que el departamento podrá otorgar permisos así como celebrar convenios con otras personas individuales y jurídicas para el uso del mismo derecho de vía en los términos de lo estipulado en el presente ordenamiento.

Artículo 21. Vigencia. Los permisos y convenios tendrán una vigencia de un año calendario, contado a partir de que sean cubiertos los derechos e importes que indican las disposiciones fiscales aplicables, y deberán ser refrendados anualmente de acuerdo con lo estipulado en el convenio respectivo.

Capítulo VI Prohibiciones

Artículo 22. Es absolutamente prohibido cerrar, cultivar, obstruir o desviar toda clase de caminos o carreteras abiertas al servicio público, lo mismo que levantar

obras o estrechar la vía; hacer excavaciones y derramar aguas en el espacio ocupado por ellos. Quien infringiere esta disposición está obligado a reparar el daño causado o a pagar el costo de dicha reparación y se le impondrá además, una multa de cien a cinco mil cinco mil quetzales, según la gravedad de la infracción, reincidencia y la capacidad económica del infractor, aplicables y exigibles gubernativamente por la dirección general de caminos, e ingresaran a los fondos del ministerio.

Artículo 23. En el derecho de vía se prohíbe:

- a) Botar basura, escombros o cualesquiera materiales de desecho;
- b) Dejar abandonados cualquier clase de vehículos o partes de los mismos, maquinaria o cualquier aparato o artefacto que pueda estorbar el tránsito;
- c) Depositar materias de construcción salvo que sea para construir o reparar carreteras, caminos; leña u otros artículos, lo mismo que sacar granos;
- d) Instalar aparatos mecánicos para diversión y venta de gasolinas u otra clase de artículos;
- e) Hacer mezclas de concreto u otras semejantes, salvo que sea hecho por el personal de la dirección general de caminos, para construir o reparar las vías carreteras;
- f) En general, ejecutar todo acto que pueda originar o construir un estorbo para el libre tránsito, tales como reunión de personas , construcciones temporales o definitivas destinadas a cualquier objeto.

Artículo 24. Otras Prohibiciones. Queda prohibido dentro del derecho de vía:

- a) La construcción de cualquier tipo de obra o edificación;

- b) La construcción o instalación de topes que no se ajusten a las especificaciones técnicas determinadas por la Junta;
- c) La construcción o instalación de cualquier tipo de obra que por su magnitud o importancia altere o impacte la capacidad, operación o nivel de servicio vial;
- d) La construcción o instalación de cualquier tipo de obra que atente contra el paisaje de las carreteras;
- e) La construcción o instalación de cualquier tipo de obra que modifique las condiciones de ecología o medio ambiente; y
- f) La construcción o instalación de comercios fijos, semifijos o ambulantes.

Artículo 25. La contravención a lo dispuesto en los dos artículos anteriores, así como la destrucción o daño a las señales viales instaladas, harán incurrir al infractor en una multa de cien a cinco mil quetzales, aplicables y exigibles gubernativamente por la dirección general de caminos, sin perjuicio de la responsabilidad penal que incurrirá el infractor.

Capítulo VII

Causas de extinción, cancelación y caducidad

Artículo 26. Extinción de permisos. Son causas de extinción de los permisos:

- a) Las convenidas expresamente entre el permisionario y el departamento;
- b) La renuncia voluntaria del permisionario; y
- c) La extinción de plazo para el cual fue extendido.

Artículo 27. Cancelación de permisos. Son causas de cancelación de los permisos:

- a) El incumplimiento del permisionario a las obligaciones establecidas en el propio permiso, en el convenio respectivo y en la presente Ley;
- b) La oposición del permisionario a las inspecciones y supervisiones que realice el departamento; y
- c) El cambio del sitio original en el que se hubiere autorizado la obra o instalación.

Artículo 28. Caducidad de permisos. Es causa de caducidad de los permisos, dejar de ejercitar sin causa justificada, los derechos derivados de los mismos, en los plazos y términos establecidos por el departamento.

Artículo 29. Inspecciones. Cuando se incurra en alguna de las causas de extinción, cancelación o caducidad, el departamento podrá ordenar visitas de inspección en las obras o instalaciones autorizadas, de las que podrá determinar la aplicación de alguna sanción.

Capítulo VIII

Infracciones y sanciones

Artículo 30. Las infracciones a las disposiciones del presente ley, serán sancionadas por el departamento, con:

- a) Multa desde Q100.00 hasta Q5,000.00
- b) Suspensión de la obra;
- c) Demolición de la obra o retiro de las instalaciones; y/o
- d) Cancelación del permiso.

Artículo 31. Duplicación de multas. Las multas se duplicarán en caso de reincidencia y se podrán aplicar conjuntamente con cualquiera de las sanciones establecidas en el artículo anterior.

Artículo 32. Lugar para pago de multas. Las multas deberán ser pagadas por los interesados en la caja del departamento, dentro de un plazo de diez días hábiles, contados a partir del día en que se notifique la sanción respectiva.

Artículo 33. De la vía económico coactiva. Transcurrido el plazo a que se refiere el Artículo anterior, sin que el interesado haya cubierto la multa, el departamento podrá acudir ante el tribunal de lo económico coactivo, para hacerla efectiva a través del procedimiento respectivo.

Artículo 34. Responsabilidad por daños. Además de las sanciones correspondientes, los infractores serán responsables de los daños que ocasionen a las carreteras y caminos públicos del país.

Capítulo IX Disposiciones generales

Artículo 35. En el caso de cambiarse el trazado de una carretera o camino, el terreno que quede vacante pertenecerá al Estado o al Municipio, según haya sido nacional o municipal y deberá venderse en pública subasta, que celebrará el representante del Municipio donde esté ubicado el terreno, prefiriendo siempre, en igualdad de circunstancias, a los propietarios de los terrenos colindantes. Sin embargo si el terreno que queda vacante por el nuevo trazado hubiera sido ocupado sin indemnización alguna, volverá gratuitamente a poder del antiguo dueño, dándosele constancia de la devolución por la alcaldía respectiva.

Capítulo IX Disposiciones transitorias

Artículo 35. La dirección general de caminos o la oficina respectiva establecerán en el plazo de dos años, contados a partir de la vigencia de la presente Ley, una nomenclatura para el uso de las carreteras y caminos de acuerdo a la técnica conveniente.

Artículo 36. Los propietarios de anuncios y rótulos que no se ajusten a los términos de la presente ley, tendrán un término de sesenta días a partir de su vigencia para que se provean de los permisos respectivos.

Artículo 37. Transcurrido el plazo señalado en el artículo anterior y no habiéndose cumplido para el caso los requisitos que señala esta ley, la dirección general de caminos, la oficina o la alcaldía respectiva, procederá a retirar los anuncios y rótulos a costa de los propietarios.

Capítulo IX

Disposiciones finales

Artículo 38. El Organismo Ejecutivo, a través del ramo correspondiente, y en un plazo que no exceda de dos años, emitirá el reglamento de la presente ley.

Artículo 39. Derogatorias. Quedan derogadas todas las leyes y disposiciones que se opongan a la presente ley.

Artículo 40. Vigencia. El presente decreto entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el diario oficial.

CONCLUSIONES

1. El uso y la aplicación del Reglamento de Derecho de Vía de los Caminos Públicos y su Relación con los Predios que Atraviesan, es la causa principal del estancamiento del desarrollo de la red vial del país, ya que es una normativa decadente e insuficiente para tratar los problemas referentes a la construcción, rehabilitación y mantenimiento de carreteras y caminos públicos.
2. Que el actual régimen jurídico sobre el uso de los caminos y el Derecho de vía ya no responde al auge que ha tomado la comercialización, el transporte y la construcción de los mismos.
3. En América Latina, son pocos los países, que cuentan con una legislación especializada e integrada sobre la materia de caminos y carreteras y lo relativo al derecho de vía de los mismos, Guatemala no es la excepción, se requiere la actuación inmediata del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda para que a través del Organismo Ejecutivo presente una iniciativa de ley ante el Congreso de la República que regule lo relacionado con esta materia.
4. La sociedad guatemalteca exige cada vez mayor responsabilidad social a las empresas contratistas del Estado. Una política pública participativa fortalecerá el capital social, que muchas veces, frente a la implementación de los nuevos proyectos de infraestructura vial sufre un resquebrajamiento importante.
5. La constitución, recuperación y preservación del derecho de vía, es viable en tanto se busque, la integración entre los sectores involucrados. También es

necesario potenciar la labor de los entes vigentes, en materia de caminos y carreteras, tal como la Unidad Ejecutora de Conservación Vial.

RECOMENDACIONES

1. Debe crearse por el Congreso de la República la legislación apropiada, la cual dará al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, mecanismos que efectivicen su rol de dominador del área de derecho de vía en caminos y carreteras, y reconocerle a éste, su carácter de inalienable e imprescriptible, y brindar soluciones para su aplicación.
2. El Estado debe asignar un mayor presupuesto al Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, para que este pueda cumplir en forma satisfactoria con la contratación de servicios de diseño, construcción, rehabilitación, mantenimiento y supervisión de las obras de infraestructura vial a su cargo, especialmente que se tenga la faja de terreno en condiciones viables.
3. El Congreso de la República de Guatemala, debe emitir una ley general adecuada y actualizada, en materia de caminos y carreteras.
4. Al ser creada la ley de carreteras y caminos públicos, ésta debe establecer formulas de planificación, coordinación y comunicación, entre los tres organismos del Estado, para llevar a cabo la recuperación, constitución y preservación del derecho de vía.
5. Las entidades que deberán involucrarse para aplicar las disposiciones que vayan a regular la construcción y mantenimiento de las vías publicas así como su conservación y desarrollo, deben ser representantes del gobierno central, del Organismo Legislativo, del sector privado y de la sociedad civil. Para su conformación se requiere de un Acuerdo entre el Ministerio de Medio Ambiente, Ministerio de Energía y Minas, municipalidades y gobernaciones.

BIBLIOGRAFÍA

- BONILLA MARTINEZ, René Augusto. **La legislación sobre el derecho de vía en Guatemala y el Artículo 40 de la Constitución Política de 1985**. Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, 1993.
- CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario enciclopédico de derecho usual**. Argentina: Ed. Heliasta, 1979.
- CALDERÓN MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I**. Guatemala: Ed. Mayte, 1999.
- CONTRERAS VILLEGAS, Ramiro. **Derecho de vía en el sistema de comunicación terrestre dentro del territorio de la República de Guatemala**. Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, 1981.
- CHICAS HERNÁNDEZ, Jorge Mario. **Apuntes de derecho administrativo**. Guatemala: Departamento de Publicaciones, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de San Carlos de Guatemala, 1986.
- DIRECCIÓN GENERAL DE CAMINOS. División de planificación y estudios. **Estadística del Departamento de Preinversión**. Guatemala: (s.e.), 2003.
- PÉREZ MÉNDEZ, Augusto René. **Metodología de actividades para el diseño geométrico de carreteras**. Tesis de la Facultad de Ingeniería, Universidad de San Carlos de Guatemala, 1989.
- RODAS RODAS, Edgar Adolfo. **Uso del equipo hewlett packard 2114-B en el estudio y cálculo de los elementos básicos para el diseño de caminos**

de penetración. Tesis de la Facultad de Ingeniería, Universidad de San Carlos de Guatemala, 1980.

RUIZ AGUILÓN, Carlos. **Problemas que produce para el desarrollo del país la aplicación del reglamento sobre el derecho de vía.** Tesis de la Facultad de Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia de la Universidad Panamericana de Guatemala, 2004.

Legislación:

Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente de la República de Guatemala, 1985.

Ley del Organismo Ejecutivo, Decreto Número 114-97 del Congreso de la República de Guatemala. Congreso de la República de Guatemala, 1997.

Código Municipal, Decreto Número 12-2002 del Congreso de la República de Guatemala. Congreso de la República de Guatemala, 2002.

Decreto Número 1000 del Congreso de la República de Guatemala de fecha 22 de julio de 1953. Congreso de la República de Guatemala, 1953.

Decreto Ley Número 110 de fecha 19 de septiembre de 1963. Presidencia de la República de Guatemala, 1963.

Reglamento sobre el derecho de vía de los caminos públicos y su relación con los predios que atraviesan, Acuerdo Gubernativo sin Número de fecha 5 de junio de 1942. Presidencia de la República de Guatemala.

Especificaciones generales para construcción de carreteras y puentes. Dirección General de Caminos, 2001.