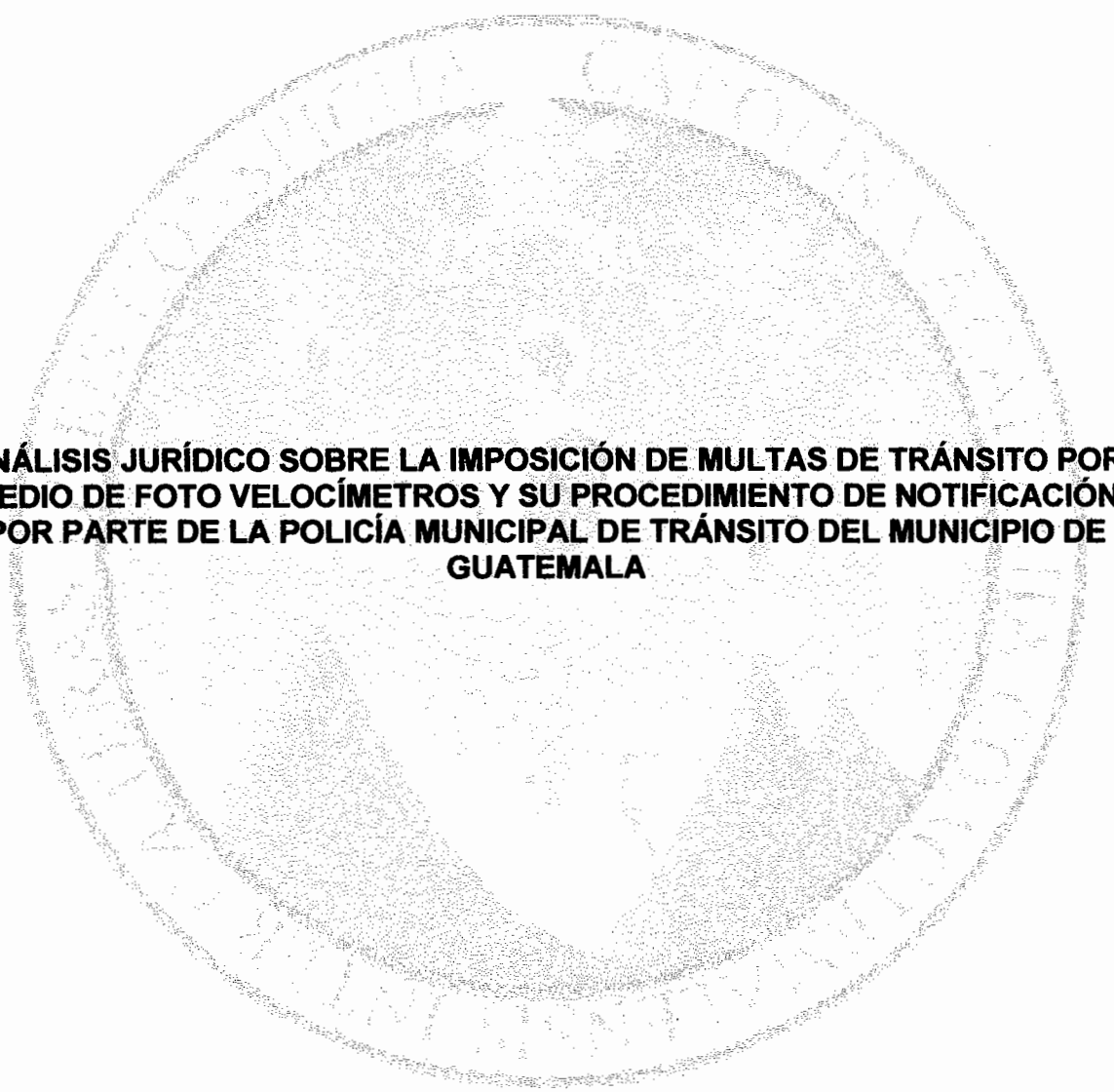


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA IMPOSICIÓN DE MULTAS DE TRÁNSITO POR
MEDIO DE FOTO VELOCÍMETROS Y SU PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN
POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE
GUATEMALA**

OTTO EMMANUEL SCHUMANN CALLEJAS

GUATEMALA, JULIO DE 2011

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

**ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA IMPOSICIÓN DE MULTAS DE TRÁNSITO POR
MEDIO DE FOTO VELOCÍMETROS Y SU PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN
POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE
GUATEMALA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

OTTO EMMANUEL SCHUMANN CALLEJAS

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, julio de 2011

**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. Mario Ismael Aguilar Elizardi
VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Díaz
VOCAL IV: Br. Mario Estuardo León Alegría
VOCAL V: Br. Pablo José Calderón Galvez
SECRETARIO: Lic. Avidán Ortiz Orellana

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Lic. César Augusto Conde Rada
Vocal: Licda. María del Carmen Mansilla Girón
Secretario: Lic. Oscar Mauricio Villalta González

Segunda Fase:

Presidente: Lic. Rodrigo Enrique Franco López
Vocal: Licda. María del Carmen Mansilla Girón
Secretario: Lic. David Sentes Luna

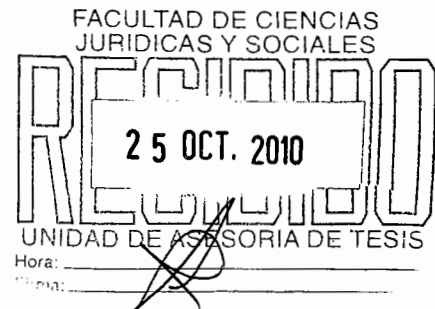
RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis” (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).

LICENCIADA BEATRÍS LANELÍ TUNA GONZÁLEZ
ABOGADO Y NOTARIO
CUARTA CALLE 4-44 ZONA 9
TELÉFONO 5715-9456



Guatemala, agosto 07 de 2010.

Licenciado
Marco Tulio Castillo Lutín
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala -USAC-



Licenciado Castillo Lutín:

Respetuosamente me dirijo a usted con el objeto de darle cumplimiento a lo dispuesto por esa Unidad, procedí a asesorar el trabajo de tesis del Bachiller **Otto Emmanuel Schumann Callejas**, del tema intitulado **“ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA IMPOSICIÓN DE MULTAS DE TRÁNSITO POR MEDIO DE FOTO VELOCÍMETROS Y SU PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA”**, razón por la que a través del presente me permito manifestar:

1. El trabajo realizado, adquiere importancia puesto que es un tema sobre el cual no se ha profundizado en la actualidad, sin embargo, contiene doctrina, legislación que directamente le es aplicable, en cuanto al área del derecho administrativo, relacionado con las funciones de tránsito de las municipalidades.
2. Se revisó que el estudiante realizara una investigación clara, objetiva y actualizada sobre el tema, siendo en consecuencia el contenido final de la tesis de carácter técnico y científico, puesto que la metodología y técnica de investigación utilizada en el presente trabajo evidencia la puesta en práctica de métodos y técnicas de investigación que ayudaron a la búsqueda de soluciones al problema planteado, de los cuales resaltan los métodos analítico-sintético e Inductivo y deductivo.


LICENCIADA BEATRÍS LANELÍ TUNA GONZÁLEZ
ABOGADO Y NOTARIO
CUARTA CALLE 4-44 ZONA 9
TELEFONO 5715-9456



3. Respecto al orden cronológico del contenido de la investigación, con la presente asesoría brindada, el desarrollo de la misma y la bibliografía que se consultó son las correctas y adecuadas.
4. La presente investigación, es un tema de mucha importancia científica, puesto que trata de aspectos normativos relevantes de la ley de tránsito así como garantizar el debido proceso y el derecho de defensa de todos los ciudadanos guatemaltecos, ante la administración pública en asuntos de tránsito.
5. Las conclusiones a las que arribó el sustentante, son válidas, en virtud de que se menciona el asidero legal de la municipalidad de Guatemala como único ente facultado por el Estado para la imposición de multas, así como la violación al principio de legalidad, las garantías de defensa y del debido proceso contenidas en el ordenamiento jurídico guatemalteco.

El trabajo de tesis en cuestión, reúne los requisitos legales establecidos, razón por la cual, emito **DICTAMEN FAVORABLE**, recomendando que el mismo continúe el trámite correspondiente, para su posterior evaluación por el Tribunal Examinador en el Examen Público de Tesis, previo a optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Me suscribo muy atentamente;


Licda. Beatrís Lanelí Tuna González
Abogada y Notaria
Colegiada No. 5,850

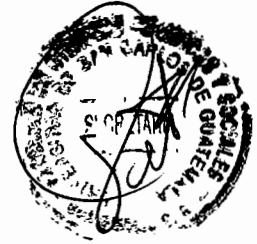
Licda. Beatrís Lanelí Tuna González
Abogada y Notaria

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

Edificio S-7, Ciudad Universitaria
Guatemala, C. A.



UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, dieciséis de noviembre de dos mil diez.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A) JOSÉ ROCAEL ESTEBAN CASTILLO, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante OTTO EMMANUEL SCHUMANN CALLEJAS, Intitulado: "ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA IMPOSICIÓN DE MULTAS DE TRÁNSITO POR MEDIO DE FOTO VELOCÍMETROS Y SU PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA".

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 la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del 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. MARCO TULIO CASTILLO LUTÍN
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS



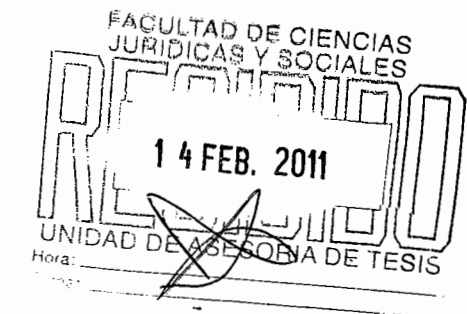
cc. Unidad de Tesis
MTCL/sllh.

LICENCIADO JOSÉ ROCAEL ESTEBAN CASTILLO
ABOGADO Y NOTARIO
13 CALLE 18-05 ZONA 1
Teléfono: 5515-3820



Guatemala, febrero 07 de 2011.

Licenciado
Carlos Castro Monroy
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala -USAC-



Licenciado Castro Monroy:

Con el objeto de darle cumplimiento a la resolución de fecha dieciséis de noviembre de dos mil diez, ordenado por esa Unidad procedí a revisar el trabajo de tesis del estudiante: **OTTO EMMANUEL SCHUMANN CALLEJAS**, del tema intitulado “**ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA IMPOSICIÓN DE MULTAS DE TRÁNSITO POR MEDIO DE FOTO VELOCÍMETROS Y SU PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA**”, razón por la que a través del presente me permito manifestar:

1. El trabajo de tesis realizado por el estudiante **OTTO EMMANUEL SCHUMANN CALLEJAS**, es muy interesante, contiene un análisis profundo de carácter jurídico social sobre el tema.
2. En el trabajo de investigación se evidencia la utilización de métodos y técnicas de investigación que ayudaron a la búsqueda de soluciones al problema planteado.
3. En cuanto a la forma de redacción del contenido de la tesis, es la correcta y adecuada, habiendo utilizado el sustentante un lenguaje jurídico de acuerdo al tema investigado.

LICENCIADO JOSÉ ROCAEL ESTEBAN CASTILLO
ABOGADO Y NOTARIO
13 CALLE 18-05 ZONA 1
Teléfono: 5515-3820



4. Considero que el presente trabajo de tesis, constituye un aporte científico, en virtud de que se trata de un tema de mucha actualidad e importancia.

5. Es importante resaltar que las conclusiones y recomendaciones a las que arribó el sustentante, son un buen aporte en el estudio y análisis de este tema, en relación a la bibliografía utilizada es la adecuada para cada uno de los temas abordados.

Por lo anteriormente expuesto, opino que el presente trabajo cumple con los requisitos exigidos por el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, razón por la cual emito DICTAMEN FAVORABLE.

Sin otro particular me suscribo muy atentamente;

A handwritten signature in black ink, enclosed within a circular outline.

Lic. José Rocael Esteban Castillo
Abogado y Notario
Colegiado No. 4,611

Lic. José Rocael Esteban Castillo
ABOGADO Y NOTARIO



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, veinte de mayo del año dos mil once.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante OTTO EMMANUEL SCHUMANN CALLEJAS, Titulado ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA IMPOSICIÓN DE MULTAS DE TRÁNSITO POR MEDIO DE FOTO VELOCÍMETROS Y SU PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA. Artículos 31, 33 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.-

CMCM/sllh.



DEDICATORIA

A DIOS NUESTRO SEÑOR:

Por darme tantas cosas en la vida y concederme la oportunidad de alcanzar este triunfo.



A MIS PADRES:

Con todo mi amor, respeto y agradecimiento, por darme la vida y apoyarme en todos los momentos de mi vida.

AL AMOR DE MI VIDA:

Mi esposa, por todas nuestras noches de esfuerzo y desvelo juntos.

A MIS HIJOS:

Por ser la fuente de inspiración para mi lucha diaria y porque los amo con todo mi corazón.

A MIS SUEGROS:

Por su cariño, confianza y apoyo incondicional.

A MI FAMILIA:

Por su cariño y unión en todos los momentos de nuestra vida, en especial a mi hermano, mi abuelita, mis tíos, primos y mis abuelitos que ya no están conmigo.

A MIS AMIGOS:

Por contar con ellos en los momentos difíciles de mi vida, en especial a mis compadres.

A LOS PROFESIONALES:

Licda. María del Carmen Baldizón, Lic. José Rocaél Esteban Castillo, Licda. Beatris Lanellí Tuna González, por compartir conmigo sus conocimientos.

A MIS COMPAÑEROS DE TRABAJO:

Por su apoyo y compartir la lucha diaria.

A:

La Universidad de San Carlos de Guatemala y en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por forjarme en sus aulas.

A MI GUATEMALA:

Por ser la tierra en la que nací y que espero servir y honrar, dignificándola cada día de trabajo en mi vida profesional, con esfuerzo, honradez.

ÍNDICE



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

CAPÍTULO I

1. La señalización vial	1
1.1. Conceptos	3
1.2. Clases de señalización	4
1.2.1. Señalización vertical	4
1.2.2. Señalización horizontal	7
1.3. Funciones de la señalización	10
1.4. Lenguaje vial	10
1.5. Observancia de la señalización	11
1.6. Universalización de la señalización	13
1.7. Regulación legal	14

CAPÍTULO II

2. La seguridad y educación vial	17
2.1. Seguridad vial	17
2.1.1. Concepto	19
2.1.2. Elementos de seguridad	20
2.1.3. Reglas de seguridad vial	23
2.1.4. Situaciones de riesgo	31
2.2. Educación vial	32
2.2.1. Definición	35
2.2.2. Educación para la seguridad vial	36



2.3.3. La Policía Municipal de Tránsito y la educación vial.....

CAPÍTULO III

3.	Policía Municipal de Tránsito del municipio de Guatemala.....	43
3.1.	Reseña histórica.....	43
3.2.	Policía Municipal de Tránsito.....	44
3.3.	Autoridad superior administrativa.....	44
3.4.	Organización administrativa.....	45
3.5.	Organización operativa.....	45
3.6.	Clasificación del servicio.....	46
3.7.	Dirección operativa.....	46
3.8.	Intendencia administrativa.....	46
3.9.	Academia.....	47
3.10.	Unidad de Velocímetros.....	48
3.11.	Juzgados de asuntos municipales de tránsito.....	49

CAPÍTULO IV

4.	Infracciones, dispositivos de control de velocidad y procedimientos de notificación por parte de la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Guatemala.....	55
4.1.	Infracciones de tránsito.....	55
4.2.	Sanciones de tránsito.....	56
4.3.	Dispositivos de control de velocidad.....	63
4.4.	Notificación de multas por velocidad.....	66
4.4.1.	Notificación a través de la web.....	67



4.4.2. Notificación a través de correo electrónico.....	
4.4.3. Notificación a través del servicio de correos.....	68
4.4.4. Notificación por medios de comunicación escrita.....	69
4.4.5. Notificación por medio de patrullas inteligentes.....	70

CAPÍTULO V

5. Violación al procedimiento de imposición de multas por no cumplir con los límites de velocidad máxima, por parte de la Policía Municipal de Tránsito del municipio Tránsito.....	73
5.1. Procedimiento de la infracción.....	73
5.2. Casos donde el conductor no se encuentre.....	74
5.3. Descuentos e intereses.....	75
5.4. Traslado de vehículos infractores al depósito.....	75
5.5. Multa por no cumplir los límites de velocidad máxima.....	76
5.6. Requisitos de la multa.....	77
5.7. Medios de impugnación en materia de tránsito.....	79
5.8. Preceptos jurídicos de la administración.....	79
5.9. Derecho de defensa y debido proceso.....	81
5.10. Violación al procedimiento de la infracción.....	83
CONCLUSIONES	87
RECOMENDACIONES	89
BIBLIOGRAFÍA	91

INTRODUCCIÓN



Nace el interés por el presente tema, en virtud de que en una ocasión fui multado por parte de la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala, por medio de foto velocímetros por haber excedido los límites de velocidad, cuyo procedimiento consiste en una cámara que es apuntada por un agente de la Policía Municipal de Tránsito a la placa del vehículo que se considera infractor, en el momento de exceder de la velocidad permitida en determinado lugar; violentándose mi derecho de defensa y el debido proceso, puesto que en ningún momento fui notificado de la infracción, sino que me enteré a través de la página virtual de la Municipalidad de Guatemala.

El tema objeto de la presente investigación trata sobre la imposición de multas de tránsito por medio de foto velocímetros y su procedimiento de notificación por parte de la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala.

Con la implementación de nueva tecnología para la medición de velocidad, los agentes de tránsito, hacen mediciones de velocidad tomando una fotografía digital del vehículo que se supone sobrepasó el límite de velocidad establecido, la cual es procesada en el Departamento de Digitación de la Policía Municipal de Tránsito, sin que el conductor se haya dado cuenta y enterado de dicha situación; es decir, no se le notifica en el momento de la infracción cometida.

El objeto de la investigación pretende poner de manifiesto la violación al principio de legalidad, derecho de defensa y el debido proceso, y desconocimiento del orden jurídico guatemalteco por parte de los agentes de la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala, al apartarse de las disposiciones previstas en la ley, actuando y tomando decisiones contrarias a las normas jurídicas, preceptos constitucionales y principios generales del derecho.

Se persigue con ello hacer valer el principio de legalidad consagrado en la Constitución Política de la República de Guatemala, puesto que toda actividad administrativa debe



estar sometida a la ley, para brindar seguridad y firmeza jurídica; así como las garantías constitucionales del derecho de defensa y debido proceso.

Para el desarrollo de la presente tesis, se utilizaron los métodos analítico, sintético, inductivo y deductivo, el método analítico y sintético me permitieron analizar cada uno de los temas desarrollados, así como analizar por separado cada una de las normas que interesaban a esta investigación; el método deductivo me permitió llegar a la hipótesis; también se utilizó la técnica de fichas bibliográficas a través de la cual se analizó la doctrina y la legislación.

El trabajo se encuentra estructurado en cinco capítulos, ilustrando en el primero el tema de la señalización vial; en el capítulo dos, se estudia la seguridad y educación vial; en el tercero se desarrolla el tema de la Policía Municipal de Tránsito, su organización administrativa y operativa, la Unidad de Velocímetros y Juzgados de Asuntos Municipales de Tránsito; el capítulo cuatro trata sobre las infracciones de tránsito, los dispositivos para el control de la velocidad y procedimientos de notificación por parte de la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala; finalmente, el capítulo cinco, trata el tema de violación al procedimiento de imposición de multas por no cumplir los límites de velocidad máxima por parte de la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala, medios de impugnación en materia de tránsito, preceptos jurídicos de la administración y el derecho de defensa y debido proceso.

El tema desarrollado es de mucha importancia porque establece que la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala, no cumple con los procedimientos establecidos en la Ley y Reglamento de Tránsito, para notificación de multas impuestas por no cumplir los límites de velocidad máxima a través de los dispositivos de control de velocidad denominados foto velocímetros.

CAPÍTULO I



1. La señalización vial

Seguramente la señalización vial está estrechamente vinculada al gran desarrollo e impulso de la industria automotriz, tanto de uso particular, transporte público como de mercaderías, lo cual generó la construcción de carreteras para el desplazamiento de vehículos y personas, pues como se verá en el presente capítulo, la señalización vial responde a la necesidad de organizar y brindar seguridad en las carreteras.

A nivel mundial existen dos sistemas de señalización vial, el europeo y el norteamericano, siendo el europeo el más antiguo. Estos sistemas continentales han sido los modelos a tener en cuenta a nivel mundial en materia de señalización vial, por lo que Centro y Sur América a excepción de los criterios idiomáticos, se rigen por el sistema norteamericano.

No obstante la existencia de estos dos sistemas continentales, se han realizado esfuerzos por parte de la Organización de Naciones Unidas -ONU- y la Organización de Estados Americanos -OEA-, para normalizar y consolidar la universalización de las señales viales en el mundo.



Guatemala a pesar de ser un país con gran riqueza histórica, no cuenta con información sobre el tema. Sin embargo, como parte de la presente investigación, se partirá de la premisa de la suscripción por parte de las Repúblicas de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica del Acuerdo Centro Americano Sobre Señales Viales Uniformes, suscrito en la ciudad de Tegucigalpa, el 10 de junio de 1958 y ratificado por Guatemala el 8 de julio de 1959, mismo que se encuentra en vigencia.

La razón de la suscripción del Acuerdo referido, se debió al interés y necesidad de unificar el sistema de señales viales en la región centroamericana, debido a la diversidad de señales viales existentes en cada país. De esa cuenta se crea el Manual de Señales Viales para Centro América, mismo que a más de 50 años de su creación, sigue rigiendo la señalización vial a nivel centroamericano. Sin embargo, de acuerdo con los avances tecnológicos a la fecha, claro está que el mismo demanda una modernización y actualización, puesto que la circulación vial en la región requiere de modelos de señalización vial apropiados para la protección de las personas e infraestructura, que garanticen una circulación ordenada, segura y predecible de todos los usuarios de las carreteras de cualquier peligro o amenaza; es decir, que proporcione orientación oportuna a los mismos.

Modernizar es reconocer que se está fuera de época, por ello los países de Centro América en 2002, suscribieron el Protocolo de Modificación al Acuerdo Centro Americano Sobre Señales Viales Uniformes, mismo que fue aprobado por Guatemala



mediante el Decreto número 36-2007 del Congreso de la República, con fecha ocho de agosto de 2007.

1.1. Conceptos

Tal como se acotó anteriormente, la señalización vial responde a la necesidad de organizar y brindar seguridad en las carreteras, debiendo ofrecer información concertada y unívoca, predestinada a transmitir a los usuarios de la vía pública órdenes, advertencias, indicaciones u orientaciones mediante un lenguaje común, que determina el uso de las vías y comportamiento en determinadas circunstancias.

Por lo tanto, conductor y peatón están obligados a obedecer, respetar y no dañar la señalización vial y otros dispositivos para el control del tránsito, ya sea que establezcan prevención, restricción o prohibición, debiendo adecuar su comportamiento al mensaje que éstas brindan en las vías, tanto nacionales como internacionales.

“El señalamiento vial brinda por medio de una forma convenida y única de comunicación destinada a transmitir órdenes, advertencias, indicaciones u orientaciones, mediante un lenguaje común para todo el país y de acuerdo con convenios internacionales.”¹

¹ González Ruiz, Pamela Zu'Ellen Brishett. **La aplicación de recursos en materia municipal de tránsito y sus diferencias con lo regulado en la Ley de lo Contencioso Administrativo.** Pág. 15.



En cuanto a la definición legal, ésta se encuentra en el Artículo 80 del Reglamento de Tránsito, el cual establece: “La señalización es el conjunto de directrices que tienen por objeto advertir e informar a los usuarios de la vía, ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación, en determinadas circunstancias de la vía o de la circulación.”

1.2. Clases de señalización

El Reglamento de Tránsito no hace una clasificación específica de los tipos de señales de tránsito, pues únicamente se limita a establecer un grado de prioridad entre las señales y normas de circulación, pero de acuerdo con la presente investigación, éstas pueden clasificarse de la siguiente manera.

1.2.1. Señalización vertical

Son todas aquellas señales elaboradas con láminas, las cuales pueden tener una forma rectangular, triangular, circular u octogonal, sostenidas a través de postes, banderolas, pórticos, entre otros elementos de soporte, las cuales transmiten información sobre las normas de circulación, características de la vía, situaciones de peligro y orientación, por medio de los diferentes elementos de inscripción en su superficie, como símbolos o leyendas.



El Reglamento de Tránsito en su Artículo 7 numeral 88) da una definición escueta de señalización vertical, indicando que son: “Todas aquellas señales de tránsito colocadas sobre postes u otros dispositivos análogos.”

El señalamiento vertical se clasifica en tres tipos básicos que son:

a. Señales preventivas

Son las señales de color amarillo de forma triangular, que tienen por objeto prevenir a los conductores de la existencia de algún peligro en el camino y su naturaleza. También se les conoce como señales de advertencia de peligro.

Entre los ejemplos de este tipo de señalización se encuentran las que indican curvas, superficie derrapante, pendiente peligrosa, zonas escolares, cruce de ferrocarril, entronque, incorporación del tránsito, estrechamiento de carretera, etc.

b. Señales restrictivas

Son las señales de color blanco con un círculo de color rojo y que tienen por objeto indicar obligaciones, limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que regulan el tránsito.



La no observancia de algunas de estas señales están tipificadas con multas en los Reglamentos de Tránsito.

Los ejemplos a citar dentro de esta clasificación son las de prohibición de estacionar, velocidad máxima, alto, ceda el paso, doble circulación, conserve su derecha, entre otras.

c. Señales informativas

Este grupo de señales con leyendas y/o símbolos, facilita información y orientación al usuario de la vía a lo largo de su recorrido por calles, avenidas y carreteras, sobre nombres y ubicación de poblaciones, lugares de interés, servicios, kilometrajes y ciertas recomendaciones que conviene observar. Estas señales son de color azul.

Dentro de esta clasificación se encuentran las señales de identificación de calles, carreteras, números de ruta y kilometraje; señales de destino que informan a los usuarios sobre el nombre y la ubicación de cada uno de los destinos que se presentan a lo largo de su recorrido. Su aplicación es primordial en las intersecciones en donde el usuario debe elegir la ruta a seguir según el destino seleccionado. Las señales informativas de servicio y turísticas tienen por objetivo informar de la existencia de un servicio o de un lugar de interés turístico y/o recreativo, como hoteles, restaurantes, gasolineras, balnearios, lugares arqueológicos, artesanías, etc.



1.2.2. Señalización horizontal

La señalización horizontal tiene por objeto regular la circulación, advertir y guiar al usuario. Los elementos que la conforman se aplican sobre el pavimento, en bordillos, calles, avenidas, bulevares y calzadas, mediante líneas, flechas, símbolos y letras.

El Reglamento de Tránsito en su Artículo 7 numeral 87) la define como: "Todas aquellas señales de tránsito pintadas sobre el pavimento."

La demarcación desempeña funciones definidas e importantes en un adecuado esquema de regulación del tránsito. En algunos casos, son usadas para complementar las órdenes o advertencias de otros dispositivos, tales como las señales verticales y semáforos; en otros, transmiten instrucciones que no pueden ser presentadas mediante el uso de ningún otro dispositivo, siendo un modo muy efectivo de hacerlas entendibles.

Para que la señalización horizontal cumpla la función para la cual se usa, se requiere que se tenga una uniformidad respecto a las dimensiones, diseño, símbolos, caracteres, colores, frecuencia de uso, circunstancias en que se emplea y tipo de material usado.

Las marcas viales o demarcaciones deben ser reflectivas excepto paso peatonal tipo cebra, o estar debidamente iluminadas.



La señalización horizontal se clasifica de la siguiente manera:

a. Marcas longitudinales

Las marcas longitudinales consisten en:

Líneas continuas. Cuando se emplea una línea continua, ella restringe la circulación de tal manera que ningún vehículo puede cruzar esta línea o circular sobre ella.

Las líneas continuas tienen por objeto prohibir que un vehículo adelante a otros o que pase de una vía a otra en puntos peligrosos, tales como curvas, cambios de rasantes, cruces de caminos o pasos a nivel, o delimitar los dos sentidos de circulación en los caminos que tienen dos o más vías en cada sentido.

Líneas discontinuas. Tienen por objeto guiar y facilitar la libre circulación en las diferentes vías; pueden, ser cruzadas, siempre que ello se efectúe dentro de las condiciones normales de seguridad.

Una línea continua puede estar trazada junto a una línea discontinua. En tal caso los vehículos no deben cruzar la línea continua trazada a la derecha de una línea discontinua colocada en el lado izquierdo de la vía en que circulan los vehículos. No obstante, los vehículos pueden cruzar la línea continua, si esta línea colocada a la



izquierda de la vía en que circulan los vehículos, está trazada a la izquierda de una línea discontinua.

b. Marcas transversales

Las líneas transversales deberán emplearse bien como indicaciones de parada complementarias, o bien para delimitar fajas destinadas al cruce de peatones.

Las marcas transversales comprenden:

Líneas de parada destinadas a indicar el límite antes del cual los conductores deben detener sus vehículos para respetar una señal de parada, a la indicación de un semáforo, una señal de un agente de policía del tránsito o cualquier otra reglamentación legal, estando constituidas estas líneas por trazos continuos.

Las líneas destinadas al cruce de peatones consistirán en dos líneas continuas transversales que delimiten el cruce.

c. Otras marcas

En el grupo otras marcas, están incluidas las marcas que indican restricciones al estacionamiento y a los movimientos giratorios y las marcas que indican la presencia de obstáculos materiales en la calzada o cerca de ella.



Las líneas longitudinales y marcas deben ser blancas o amarillas. En las líneas longitudinales el color blanco se empleará para hacer separación entre tránsito en el mismo sentido y el amarillo entre tránsito de sentido contrario. Las flechas, símbolos y letras serán de color blanco.

1.3. Funciones de la señalización

“La señalización no es un simple adorno de la vía, sino que cumple las siguientes funciones fundamentales:

- Organiza el tránsito
- Advierte los peligros
- Ordena conductas de seguridad
- Comunica informaciones útiles.”²

1.4. Lenguaje vial

“La señalización es un lenguaje especial para comunicar ciertos mensajes a los usuarios que transitan por la vía. De acuerdo a lo anterior:

- El emisor es el elemento donde está aplicado el signo
- El mensaje es el significado del signo

² Dextre, Juan Carlos. **La señalización vial: De los conceptos a la práctica.** Pág. 5.



- El receptor es el usuario (automovilista, peatón, ciclista, etc.).”³

Esto quiere decir que cada señal en la vía, está comunicando algo a quien la transita.

“El lenguaje vial: el lenguaje de la vida guía tanto a transeúntes como a conductores por el camino de la seguridad y la prevención de cualquier tragedia.”⁴

1.5. Observancia de la señalización

La señalización en todos los proyectos viales está dirigida al control del tránsito vehicular y peatonal, mediante el establecimiento de normas pertinentes para la prevención, regulación e información a los usuarios de la vía, con la finalidad de proteger su seguridad y prevenir riesgos y posibles accidentes.

Estos dispositivos, serán obviamente efectivos, si se cumplen con algunos requisitos indispensables, como la existencia de una necesidad para su utilización y cuyo mensaje debe ser claro y conciso, el cual debe ser atendido y asumido con responsabilidad.

Al respecto, el ingeniero Dextre indica que es necesario tener en cuenta tres aspectos inseparables, siendo estos: saber – entender – obedecer.

³ **ibid.** Pág. 2.

⁴ **ibid.** Pág. 5.



“Saber implica conocer cada signo y su significado. Quien no conoce el lenguaje de la señalización vial es igual a un ciego andando a tientas por un sitio desconocido. El ignorante del código es un imperito que no debería estar en la vía pública, y menos conduciendo un automotor.

Atender, es decir necesitamos estar alertas a la señalización, cualquiera sea su mensaje, dado que nos está comunicando algún cambio de condiciones. No poner atención es lo mismo que no saber. El desatento es un negligente que pone en peligro a todos, comenzando por él mismo.

Obedecer: sería inútil atender y saber lo que dispone la señalización si no se obedecieran conscientemente cada una de sus órdenes. El que desobedece las órdenes de la señalización es un imprudente y por tanto un verdadero antisocial.”⁵

El Artículo 81 del Reglamento de Tránsito establece que: “Todos los usuarios de la vía pública están obligados a obedecer las señales de circulación que establezcan una obligación o una prohibición y adaptar su comportamiento al resto de las señales que se encuentren en las vías por las que circulan.”

Los usuarios deben obedecer las indicaciones de los semáforos y señales verticales situadas inmediatamente a su derecha, encima de la calzada o encima de su carril, de acuerdo con lo que corresponda. En las vías de dos sentidos de circulación divididas

⁵ *Ibid.* Pág. 6.



por medianas o camellones, en las vías de un solo sentido de circulación o cuando se van a efectuar movimientos a la izquierda, también deberán cumplir con los semáforos y señales verticales a su izquierda.

Asimismo, el Artículo 82 del Reglamento de Tránsito instituye un orden de prioridad en forma descendente entre las señales y normas de circulación de la siguiente manera:

- "a) Señales y órdenes de los agentes, inspectores ad-honorem o inspectores escolares.
- b) Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía (señales de obra).
- c) Semáforos.
- d) Señales verticales.
- e) Señales horizontales; y,
- f) Normas de la Ley y Reglamento."

En el caso que las prescripciones indicadas por diferentes señales y normas estén en contradicción, prevalecerá la prioritaria, según el orden establecido anteriormente, o la más restrictiva, si se trata de señales del mismo tipo.

1.6. Universalización de la señalización

La señalización vial en el mundo, no es universal, habiéndose originado en Europa y Estados Unidos de América, razón por la cual los dos sistemas continentales en el



mundo son el sistema europeo y el norteamericano; en lo que respecta a Centro y Sur América no han contribuido con ninguna señal, sino al contrario, sus manuales son un tributo al sistema norteamericano, acogido en 1968 en la última Conferencia de las Naciones Unidas sobre Señalización Vial, celebrada en Viena.

De acuerdo con los análisis cuantitativos y cualitativos de las señales de los manuales actuales en el mundo, muestran diferencias sustantivas, tanto en el diseño de las señales, los mensajes de las señales, el significado atribuido, los colores, las categorías, subcategorías, dando por resultado sistemas de señalización diversos.

Pese a los esfuerzos de diversos países de cada continente, de la Organización de Naciones Unidas y la Organización de Estados Americanos, estos no han logrado universalizar las señales. Una razón simple puede ser el idioma y cultura.

Las diversas instituciones relacionadas a la problemática de la señalización vial en el mundo; sistemáticamente, han enfocado el sistema de señales, en la relación vehículo/carreteras/circulación vial, dejando fuera lo más importante que son los conductores y peatones.

1.7. Regulación legal

Tal como ya se refirió, la señalización vial en Guatemala está regulada en la Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República y el Reglamento de



Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98 del Ministerio de Gobernación, así como el Acuerdo Centro Americano Sobre Señales Viales Uniformes, suscrito en la ciudad de Tegucigalpa, el 10 de junio de 1958, ratificado por Guatemala el 8 de julio de 1959.

El Artículo 28 de la Ley de Tránsito establece: "Señalización y semaforización. Las señales, signos y semaforización para normar el tránsito, se establecerán respetando los tratados y convenciones internacionales."

En el Reglamento de Tránsito, las normas que regulan la señalización se encuentran en el Capítulo IX, señalización, del Artículo 80 al 88.

En cuanto a la forma, diseño, colores, materiales, significados, dimensiones y demás especificaciones de las señales, éstas se encuentran establecidas en el Manual de Señales Viales del Acuerdo Centro Americano Sobre Señales Viales Uniformes.

Lo que habría que estudiar y preguntarse al respecto, es que si dichas normas son eficaces y congruentes en estos tiempos, como respuesta se cita el siguiente comentario del doctor Diego Pirota al decir: "La misma naturaleza dinámica del tránsito y sus componentes hace que el legislador no pueda prever y plasmar en la normativa vial -en tiempo real- todas las cuestiones y circunstancias fácticas que lo rodean, por lo que podemos decir, sin temor a equivocarnos que, en esta materia como en otras ramas del derecho, las leyes marchan detrás de los hechos que tienen que regular, planteándose así una importante tensión entre la dinámica del tránsito vs. el estatismo



de la legislación varia, de la que la regulación de la señalización y su puesta en práctica no es ajena".⁶ (sic).

Tal como ha quedado expuesto, las señales de tránsito son instrucciones indispensables que facilitan la convivencia ordenada y armónica en la vía pública entre conductores, peatones y demás usuarios de la misma. Es deber de cada ciudadano conocerlas, respetarlas y obedecerlas.

Es importante que las autoridades de tránsito ejecuten programas periódicos que incluyan la instalación de nuevas señales de tránsito y el mantenimiento de las ya existentes, pues una vía bien señalizada da mayor orden y seguridad.

Si todos los usuarios de la vía pública tomaran en cuenta estos indicadores viales, disminuirían los accidentes de tránsito, se salvarían muchas vidas y el ambiente urbano sería mucho más cordial, ordenado y agradable, privando el respeto y la cortesía vial.

⁶ Diego Pirola, Martín. **La señalización vial y su impacto actual sobre el principio de confianza en la normalidad o seguridad del tráfico.** <http://www.martindiegopirola.com.ar/>. (Guatemala, 12 de junio de 2010).



CAPÍTULO II

2. La seguridad y educación vial

2.1. Seguridad vial

En principio hablar de seguridad vial, es referirse a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, como conductores, peatones, pasajeros, motoristas y ciclistas; pero, no pueden obviarse los sistemas viales, los cuales son fundamentales dentro de la movilización humana y desarrollo económico, pues también un inadecuado diseño de una carretera puede ser determinante en las colisiones de tránsito; de igual forma, la participación de la industria automotriz tiene parte de responsabilidad en la seguridad vial, ya que deben tomar muy en cuenta aspectos de seguridad y diseños adecuados de sus vehículos, de modo que puedan reducirse las consecuencias desastrosas en casos de accidentes.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud: "De todos los sistemas que las personas tienen que enfrentar cada día, el tránsito es el más complejo y peligroso. Se estima que aproximadamente 1.2 millones de personas pierden la vida cada año en todo el mundo a causa de choques en la vía pública, mientras que el número de lesionados podría llegar a 50 millones."⁷

⁷ Organización Mundial de la Salud. **Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito.** Pág. 3.



En dicho informe se afirma que el nivel de fallecimientos, discapacidades y lesiones causados por los accidentes de tránsito, son inaceptables y en gran medida evitables.

“El criterio tradicional en materia de seguridad vial ha sido que la responsabilidad de las colisiones incumbe generalmente a los usuarios individuales de la vía pública, a pesar de que pueden intervenir otros factores que están más allá de su control, tales como un diseño inadecuado de los vehículos y las carreteras. Hoy todavía se suele suponer que, dado que el error humano interviene en alrededor del 90% de los choques, la solución principal debería consistir en persuadir a los usuarios de la vía pública para que adopten comportamientos que no dejen lugar al error.

El error humano en las calles y caminos no siempre produce consecuencias desastrosas. De hecho, un error cometido por un usuario de la vía pública puede provocar una colisión, pero ello no implica que sea necesariamente la causa básica.

Además, el comportamiento humano no sólo se rige por los conocimientos y habilidades individuales, sino también por el entorno en que se manifiesta. Factores indirectos tales como el diseño y trazado del camino, el tipo de vehículo y las normas de tránsito y su cumplimiento (o incumplimiento) modifican sensiblemente el comportamiento.”⁸

⁸ Ibid. Pág. 12.



Margaret Chan, Directora General de la Organización Mundial de la Salud, exterioriza que: "Más allá del enorme padecimiento que provocan, los accidentes de tránsito pueden llevar a la pobreza a una familia, ya que los supervivientes de los accidentes y sus familias deben hacer frente a las consecuencias a largo plazo de la tragedia, incluidos los costos de la atención médica y la rehabilitación y, con mucha frecuencia, los gastos de las exequias y la pérdida del sostén de la familia. Los traumatismos por accidentes de tránsito también someten a una gran presión a los sistemas nacionales de salud, muchos de los cuales tienen niveles de recursos lamentablemente insuficientes."⁹

2.1.1. Concepto

La palabra seguridad proviene del latín securitas, que se refiere aquello que está exento de peligro, daño o riesgo.

La seguridad vial supone la prevención de accidentes de tránsito con el objeto de proteger la vida humana.

"Es la garantía de que la vialidad por la que se desplazan peatones y conductores, está ausente de peligros y riesgos que puedan producir daños a la salud. El principio de seguridad es eliminar o disminuir en lo posible las causas y efectos del riesgo."¹⁰

⁹ Organización Mundial de la Salud. **Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial**. Pág. iv.

¹⁰ Universidad de Guadalajara. **Conceptos de seguridad vial y cultura de tránsito para erradicar los accidentes en la carretera Guadalajara-Chápala**. Pág. 6.



La seguridad vial gravita en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus consecuencias, especialmente para la vida y salud de las personas, cuando acontece un hecho de tránsito imprevisto o no deseado.

2.1.2. Elementos de seguridad

a. Seguridad activa o primaria

La seguridad primaria es la asistencia al conductor para evitar posibles accidentes; es decir, asiste al conductor interviniendo de manera permanente durante la circulación, la cual está relacionada con los distintos sistemas de transporte, por ejemplo:

- **Sistema de retrovisores:** La utilización de los espejos retrovisores resulta fundamental para obtener una visión del entorno rápida y eficaz y, de esta forma, poder realizar las maniobras, cambios de sentido o adelantamientos con un mayor nivel de seguridad, ayudando a la eliminación de puntos ciegos, visión nocturna y otras ayudas de control como radares.
- **Sistema de frenado:** Es el mecanismo encargado de aminorar la marcha del vehículo o detenerlo mediante el roce o fricción del tambor o disco con las zapatas o pastillas. Un sistema de frenos en mal estado causará un aumento de la distancia de frenado y restará seguridad en la conducción del vehículo.



- **Sistema de iluminación:** Facilita la visión del conductor así como el ser visto. El uso de las luces es un punto fundamental dentro de la seguridad activa en la circulación, ya que por intermedio de las mismas los conductores y usuarios de la vía pública se comunican entre sí.
- **Sistemas de dirección:** Sirve para dar comodidad al vehículo, favoreciendo el agarre del vehículo al suelo y, por tanto, su estabilidad. Los amortiguadores son los mecanismos que proporcionan seguridad y confort durante la conducción y aportan estabilidad al vehículo. Circular un vehículo con amortiguadores en mal estado, hace que aumente la distancia de frenado y afecta la estabilidad del vehículo.
- **Sistemas de suspensión:** Si la dirección es asistida, el esfuerzo sobre el volante se reduce muy considerablemente a través de un sistema hidráulico que realiza la mayor parte del trabajo necesario para girar la dirección.

b. Secundaria o pasiva

Son los elementos que reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el accidente es inevitable.

Buscan eliminar o disminuir en lo posible los efectos del riesgo, los que tienen que asegurar la vida y la integridad de las personas en caso de que falle la seguridad activa, por ejemplo:



- **Los cinturones de seguridad:** Imprescindibles para cualquier viajero, básicos para la seguridad en caso de impacto, cuentan con un dispositivo que bloquea el mecanismo en caso de sufrir una fuerte desaceleración. Evitan que la persona salga despedida.

- **Los airbags:** Son unas bolsas que mediante un sistema pirotécnico, se inflan en fracciones de segundo cuando el vehículo colisiona con un objeto sólido a una velocidad considerable. Su objetivo es impedir que los ocupantes se golpeen directamente con alguna parte del vehículo. Actualmente existen las bolsas frontales, laterales, tipo cortina (para la cabeza) y rodillas.

- **Chasis y carrocería:** En ambos existen zonas que absorben la energía en caso de un impacto. Si es un choque frontal, acomoda el motor para que no se introduzca en el habitáculo.

- **Reposacabezas:** Son los elementos fundamentales en la protección de la persona frente al latigazo cervical, siempre que se ajusten a la altura de la persona que vaya sentada.



c. Terciaria

La seguridad terciaria intenta minimizar las consecuencias negativas de un accidente después de que éste haya ocurrido, por ejemplo:

- El cierre automático de la inyección de combustible para impedir incendios.
- Depósito de combustible y elementos auxiliares diseñados para evitar el derrame de combustible en caso de colisión.
- Puertas diseñadas para una fácil apertura después del accidente.
- Hebillas del cinturón de seguridad de fácil apertura.

2.1.3. Reglas de seguridad vial

En la circulación vial es preciso seguir reglas básicas para garantizar una circulación más segura; como saber observar, advertir y ejecutar una maniobra, pues un automóvil es solamente una máquina que obedece las órdenes que le transmite su conductor.

“Cualquier alteración anímica en un momento determinado, provoca los errores o aciertos de ambos. La ira, la agresividad, los trastornos transitorios producidos por el



sueño, la fatiga y la ingesta de alcohol, son causas de pérdidas del control requiera para conducir con la máxima seguridad posible.

Aquellos conductores a los que, la rutina y el exceso de confianza, les lleva a olvidar estos factores cuando se sientan ante el volante, no solamente están en permanente riesgo de sufrir un accidente, sino que, pueden provocarlo a terceras personas inocentes. Aunque sólo sea durante un instante, cada día, cada vez que iniciamos la marcha, hagamos un esfuerzo por recordarlo: nos va en ello la vida.”¹¹

“Muchos conductores que siguen la misma ruta cada día lo hacen sin utilizar el área del cerebro donde tiene lugar el pensamiento consciente, según afirma el científico especialista en tráfico Michael Schrekkenberg, de la Universidad de Duisburgo-Essen (Alemania). Como conocen el camino, los conductores se ocupan de otras cosas en vez de concentrarse en el tráfico; en consecuencia, tardan más en advertir los peligros. Por esta razón, se les recomienda recordar continuamente la necesidad de estar alerta y no distraerse de la carretera.”¹²

El ingeniero Raúl Alberto Peniche Mendoza, del proyecto Networkvial-México, identifica los actos inseguros que se comenten durante la conducción y como peatones durante el tránsito en la vía pública, pues su porcentaje de participación y responsabilidad en los

¹¹ Comisariado Europeo del Automóvil. **Reglas de seguridad.** http://www.seguridad-vial.net/reglas_seguridad.asp. (Guatemala, 18 de junio de 2010).

¹² Wikipedia. **Seguridad ante la conducción rutinaria.** http://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_vial. (Guatemala, 18 de junio de 2010).



accidentes viales, es elevado, de esa cuenta enlista los actos inseguros que podrían evitar y reducir en buena proporción la siniestralidad si se corrige y actúa de manera preventiva a través de un comportamiento seguro, prudente y cortés.

"a) Reglas básicas de seguridad vial para automovilistas

- 1.- Revise su vehículo antes de usarlo, cheque presión de llantas, niveles y gasolina.
- 2.- Use su cinturón de seguridad y haga que los pasajeros lo utilicen, los niños deben ir atrás en sillas de seguridad.
- 3.- Deje sus llaves, si va a tomar bebidas embriagantes, utilice taxis o al conductor designado.
- 4.- Mantenga su distancia con relación al vehículo de adelante, aplique la regla de tres segundos.
- 5.- Reduzca su velocidad en intersecciones y cruceros, vea que no vengán peatones, ciclistas y motociclistas.
- 6.- Sea previsible, avise o señale antes lo que va a hacer con tiempo y use luces prendidas en el día.



7.- Menores de 18 años deben manejar acompañado de un adulto, evitando manejar solos o de noche.

8.- Evite conducir cansado y entre las 02-05 hrs A.M.

9.- Evite conducir con niños en brazos, con mascotas o contestando el celular, mejor orillese.

10.- Si está emocionalmente alterado, evite manejar o contrólese sea prudente y cortés.

11.- Velocidad frente a escuela 20 kph, zona habitacional 30 kph, calles 40 kph, avenida 60 kph.

12.- Reduzca su velocidad, cuando haya peligro y controle un riesgo a la vez, sea prudente.

13.- Vehículos con sirena tiene preferencia, reduzca la velocidad y orillese a la derecha.¹³ (sic)

¹³ Peniche Mendoza, Raúl Alberto. **Las 13 reglas básicas de seguridad vial para automovilistas.** <http://www.networkvial.com>. (Guatemala 15 de junio de 2010).



"b) Reglas básicas de seguridad vial para peatones

- 1.- Personas ancianas, discapacitados y niños, deben andar en las calles acompañadas de un adulto, si andan solos, ¡ayúdales a cruzar la calle!
- 2.- Niños de 9 años o menos deben cruzar la calle agarrados de la mano de su acompañante, ya que pueden correr de manera intempestiva hacia la calle, porque no saben interpretar el peligro.
- 3.- Nunca cruce en una curva ni cerca de ella. Tampoco lo haga en zonas donde no pueda ver bien si viene un vehículo. Por muy solitario que sea el camino busque un sitio con visibilidad, PARE, MIRE, ESCUCHE Y CRUCE.
- 4.- Nunca salga de manera intempestiva de entre dos vehículos estacionados para cruzar la calle, mejor cruce por las esquinas o pasos peatonales.
- 5.- Al cruzar la calle, camine, no corra, hágalo con precaución, establezca contacto visual con el conductor, cerciórese que lo hayan visto, tenga especial cuidado con taxis, microbuses, camiones o vehículos de carga.
- 6.- Evite salir a la calle si se encuentra en estado de embriaguez, sus reflejos disminuyen y puede ser atropellado, de ser necesario pida a alguien que lo vaya a buscar.



- 7.- Transite por banquetas y deténgase antes de cruzar la calle, observe de derecha-izquierda-derecha y evite tratar de ganarle el paso a los vehículos, motociclistas y ciclistas, será muy tarde el comprobar que el vehículo es más rápido que usted.

- 8.- Si tiene que salir a la calle de noche traiga una lámpara, use ropa clara y con reflejante, hágase notar, camine por la izquierda con el tráfico de frente, si van en grupo caminen en fila.

- 9.- Evite que los niños jueguen en la calle, utilicen los parques o las canchas deportivas.

- 10.- Evite ser atropellado, nunca se interponga como obstáculo para detener a un vehículo que huye, mejor anote las placas y repórtelo.

- 11.- Aléjese de los vehículos que hacen maniobra de reversa en los estacionamientos y cocheras, cerciórese que lo hayan visto y haya espacio suficiente para no ser prensado.

- 12.- Cuando baje del autobús o transporte de pasajeros y haya que cruzar la calle, hágalo rodeándolo hacia la parte de atrás del camión, ya que por el frente puede ser atropellado.



13.- Si hay algún evento, manifestación o choque, manténgase fuera de la carretera y señalice o avise a los demás automovilistas.”¹⁴ (sic)

"c) Reglas de seguridad vial para motoristas

- 1.- Revisar la motocicleta antes de usarla, chequear presión de neumáticos, gasolina, espejos, bocina y luces.
- 2.- Proteger la cabeza con un buen casco, debidamente amarrado y el acompañante también deberá usar casco.
- 3.- El alcohol y la motocicleta son una combinación mortal, es mejor dejar las llaves.
- 4.- Vestirse adecuadamente para andar en motocicleta, usando casco, guantes, chumpa, pantalón y botas.
- 5.- Hacerse notar en la calle, utilizando chaleco reflectivo y luces encendidas.
- 6.- La motocicleta es un vehículo personal, compártela pero no la uses como colectivo o la prestes a cualquiera.

¹⁴ **ibid.**



- 7.- La motocicleta es un medio de transporte personal, requiere licencia y placa de circulación y no es vehículo de carga.
- 8.- Mantén la velocidad correcta de acuerdo a las condiciones ambientales y el camino, valora si es necesario que la motocicleta se quede en casa.
- 9.- Antes de rebasar cerciórate que te hayan visto, hazte notar, toca la bocina y haz cambio de luces, nunca rebases por la derecha intempestivamente.
- 10.- Respeta el Reglamento de Tránsito, no te pases el semáforo en rojo.
- 11.- Mantenerse atento al entorno, identifica baches, pedazos de piedra suelta, bordillos y salir con precaución de los estacionamientos.
- 12.- Evita conducir de noche, si lo haces usa chaleco reflejante.
- 13.- El peatón y el ciclista tienen preferencia de vía. ¡CUIDALOS!¹⁵ (sic)

Los actos anteriormente señalados, pretenden fomentar en la ciudadanía una cultura de autocuidado, pues dichas recomendaciones de sentido común y de fácil obediencia, permiten generar conciencia sobre el riesgo de transitar en las calles. En Guatemala no

¹⁵ **ibid.**



se aplican las reglas anteriormente en virtud de no contarse con una cultura de educación vial.

2.1.4 Situaciones de riesgo

Dentro de las causas principales de la inseguridad vial en el mundo, de acuerdo a los estudios y análisis realizados por la Organización Mundial de la Salud, se ha establecido que los accidentes de tránsito se deben en primer lugar al factor humano, factor vehicular y factor ambiental, a lo cual se le denomina trilogía de la seguridad vial.

El porcentaje de participación de cada uno de estos factores en todo accidente vial es: 88% factor humano, 6% factor vehicular y otro 6% factor ambiental. Por ello, se considera importante identificar algunas de las posibles situaciones de riesgo entre los actores (conductor-peatón).

a) Comportamiento de conductores

- Sobrepasar la velocidad máxima establecida
- Pasarse cuando el semáforo está en amarillo o rojo
- No respetar los pasos de peatones (paso de cebra)
- Rebasar en curvas o pendientes de visibilidad reducida
- Conducir bajo los efectos de alcohol, estupefacientes o drogas
- Estacionarse en curvas y cruces de peatones



- Conducción distraída o hablar por celular

b) Comportamiento de peatones

- No utilizar el paso de peatones y pasarelas
- No respetar el semáforo
- No esperar en la acera el cambio de luz del semáforo
- No mirar a ambos lados antes de cruzar la vía
- Cruzar por delante o por detrás del autobús, cuando acaba de bajarse
- Confiarse de la prioridad de paso que poseen

En cuanto al grado de responsabilidad de los actores (conductor-peatón) en los accidentes de tránsito, el Reglamento de Tránsito de Guatemala únicamente establece sanciones para conductores y vehículos, no así, para los peatones.

2.2. Educación vial

En Guatemala la educación vial es una asignatura pendiente, reflejo de ello es que la Organización Mundial de la Salud -OMS-, sitúa a Guatemala como el cuarto país de América con el índice más alto de mortalidad vial y con una escasa educación en el tema, siendo el factor humano el principal causante de los accidentes de tránsito.



Para iniciar a corregir este problema de salud pública, que es como la Organización Mundial de la Salud le denomina, una de las líneas de acción es la inducción de valores viales en los ciudadanos (conductores y peatones), algo que constituye un paso más que el conocimiento de normas y señales de tránsito; es decir, la educación vial, es el mejor camino para la formación de una convivencia vial.

La educación vial debe incluirse dentro de los planes educativos del país, en todos los niveles académicos, para generar una cultura de seguridad vial, que únicamente se podrá lograr mediante el proceso enseñanza-aprendizaje.

Según datos proporcionados por el ingeniero Guillermo Bran, Presidente del Consejo de Prevención de Accidentes y Educación Vial: "Anualmente en Guatemala se registran 35 mil accidentes de tránsito, 29 mil heridos, 22 mil atropellados y 3,500 muertes al año."¹⁶

Para ejemplificar dicha situación y evidenciar el grado de esta problemática, se citan los siguientes ejemplos:

"Cuando vamos en el carro con mi papá, siempre se cruza la calle con el semáforo en anaranjado, dice Antonio Méndez, un niño de 8 años, quien continuamente viaja con su padre.

¹⁶ Revista Mundo & Motor. **Seguridad vial, urgente en Guatemala.** Pág. 28.
33



Gabriela es otra niña que asegura que cuando su madre conduce y va a detenerse, porque el semáforo está en amarillo, su papá le increpa: Corre, corre, no te quedes.

Estos dos ejemplos ilustran un índice de mortalidad vial alto y una escasa educación en el tema.

La Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, en su Artículo 46 establece que: "El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil implementará y coordinará junto con otras entidades públicas o privadas, las políticas, programas y proyectos nacionales, regionales, departamentales o municipales, generales o especiales, de educación vial, cuyos elementos se incorporarán a los planes educativos formales o informales; así como a los de capacitación superior."

No obstante lo establecido en dicha norma, no se tienen dentro del sistema educativo del país, en ninguno de los niveles de educación preescolar, primaria, media, extraescolar y universitaria, la asignatura de educación vial.

La pérdida de vidas humanas, discapacidades y traumatismos causados por los accidentes de tránsito, son provocados por la falta de educación vial y por el escaso respeto a las normas. Debe priorizarse el tema como asunto de Estado, pero por el

¹⁷ Revista Mundo & Motor. Educación vial, asignatura pendiente en las escuelas. <http://www.mundoyomotor.com/mmm99/1061721593.htm>. (Guatemala, 7 de julio de 2010).



momento aún no es considerado dentro de las prioridades en la agenda política del gobierno.

Sin embargo, es necesaria la participación del sector privado, gubernamental, no gubernamental y la industria automotriz para hacer un plan global que contribuya a la reducción del número de accidentes, lesionados y víctimas mortales.

La educación vial debe ser una materia escolar incluida en los programas educacionales vigentes, que tenga por objeto preparar a los niños para conducirse como peatones y futuros conductores.

La seguridad vial a través de la educación, es responsabilidad de todos, ya que es un problema social que se alimenta con vidas humanas.

2.2.1. Definición

Consiste en crear hábitos y actitudes positivas de respeto, convivencia y seguridad vial, a través del proceso enseñanza-aprendizaje, para generar una cultura de seguridad vial sustentada en el valor de la vida y la integridad humana en la vía pública.

“La Educación Vial no debe entenderse sólo como el aprendizaje de normas y señales, ni como a un catálogo de urbanidad. Debe dirigirse hacia el aprendizaje de hábitos que



modifiquen actitudes frente al tráfico como fenómeno de riesgo. Y a mantener relaciones de convivencia ordenada, solidaria, responsable y de respeto mutuo.¹⁸ (sic)

2.2.2. Educación para la seguridad vial

Cuando se habla de educación, se debe pensar más allá del ámbito institucional de la escuela; si bien es el medio por el cual se transmiten y adquieren los conocimientos a través del proceso enseñanza-aprendizaje, existen otros ámbitos que se encuentran implicados en esta función, uno de ellos es la familia como primer núcleo social, pues es el punto de partida donde se debería comenzar a asumir la necesidad e importancia de transmitir a los niños los valores sociales, el respeto a las normas y responsabilidades en el desplazamiento como pasajeros, peatones y conductores.

Ahora bien, si por distintas razones en el núcleo familiar los niños no conocieran las cuestiones vinculadas a la seguridad vial, existe un espacio privilegiado a la hora de generar cambios positivos en el comportamiento del ser humano, ese sitio es la escuela, lugar que debería continuar la educación recibida en la familia, fortaleciendo y sistematizando las estrategias que ayudarán a realizar acciones seguras en el tránsito.

La escuela ha de dar una respuesta positiva a la necesidad que todos los niños y jóvenes tienen de que se les informe sobre los riesgos del tránsito y será la que

¹⁸ Revista Mundo & Motor. Seguridad vial, urgente en Guatemala. Pág. 29.



continúe dicha preparación, de una forma más sistemática, al contemplar las distintas etapas evolutivas del ser humano.

Muchos niños hoy se encuentran abandonados en el tránsito, debido a la falta de información y orientación familiar acerca de las destrezas seguras para desenvolverse en la vía pública, por lo que la escuela ha de ser el primer ámbito en donde los niños se relacionen con cuestiones vinculadas con la seguridad vial.

Como materia educativa, los especialistas coinciden en que debe comenzar a impartirse desde los tres años, ya que hasta los siete los niños son muy receptivos y es fundamental, sentar una buena base formativa en ellos.

El objetivo es educarlos desde temprana edad, para modificar actitudes que los conductores adultos tienen frente al volante y las cuales hoy son la causa del 90% de los accidentes de tránsito.

Las ventajas de incluir la seguridad vial como una materia obligatoria en los centros educativos serían muchas. Por un lado, la escuela, por su función socializadora, es un lugar privilegiado para inculcar valores a los menores; además, como se señaló, la infancia es la edad más adecuada para el aprendizaje.

“Entendemos por educación para la seguridad vial, toda acción educativa (inicial y permanente), que trata de favorecer y garantizar el desarrollo integral de la persona,



tanto a nivel de conocimientos (habilidades cognitivas, señales, normas, habilidades y destrezas) como a nivel humano (conductas, hábitos positivos de comportamiento vial, valores individuales y colectivos) que permitan afrontar el fenómeno circulatorio en perfecta armonía entre los usuarios y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados. Y todo ello teniendo como objetivo final el logro de una adecuada seguridad vial.”¹⁹

2.2.3. La Policía Municipal de Tránsito y la educación vial

La comuna capitalina a través del Departamento de Educación Vial de la Policía Municipal de Tránsito, promueve diferentes acciones para sensibilizar a los vecinos de la ciudad sobre la importancia de la educación vial.

Con este fin, la comuna ha diseñado operativos de prevención para automovilistas, talleres educativos en escuelas y colegios, proyección de videos y artículos en internet, e instalado pantallas electrónicas de orientación e información sobre seguridad y educación vial en las principales arterias de la metrópoli.

En este marco de hábitos positivos, se insta a los transeúntes a hacer uso de pasarelas y áreas peatonales, y a los conductores a respetar los límites de velocidad y semáforos,

¹⁹ Instituto de Seguridad y Educación Vial. **Educación para la seguridad vial y la movilidad segura de los jóvenes.** Pág. 4.



ceder la vía y abrocharse el cinturón de seguridad del vehículo, entre otras medidas de seguridad.

Por otra parte, se imparten cursos de educación vial en escuelas, institutos, colegios y otros centros educativos, así como a grupos de personas de distintas organizaciones y empresas ubicadas dentro del perímetro de la ciudad.

La actividad consiste en una presentación visual, preguntas a los participantes y una dinámica de dibujos realizados por los niños. Durante el tiempo que reciben educación vial, los participantes conocen toda la indumentaria de los agentes de la Policía Municipal de Tránsito, uniforme y equipo, cinturón, gorgorito, chaleco, gorra, entre otros. Anualmente, imparten cursos a más de tres mil niños y jóvenes en un parque vial, en donde se encuentran las principales señales de tránsito, para que los pequeños tomen conciencia sobre la importancia de la Ley y Reglamento de Tránsito.

Los temas más importantes tratados en los talleres son:

- Responsabilidades del peatón
- Señales de tránsito
- Vía pública
- Tipos de señales (preventivas, de restricción, informativas y temporales)
- Tipos de señalización (verticales y horizontales)
- Uso del cinturón de seguridad



- Funcionamiento del semáforo para alumnos del nivel primario
- Riesgos de conducir bajo efectos del alcohol y el funcionamiento de los operativos con alcoholímetro, impartido a jóvenes y adultos

Durante la presentación, tanto el instructor como los participantes analizan las causas que originan los accidentes de tránsito, y la manera de prevenirlos.

Pero esta preocupación también la han seguido empresas como Bright Solutions, quienes han montado eventos como seguridad desde la educación, cuyo objetivo ha sido el capacitar a más de cinco mil estudiantes en aspectos como la seguridad del peatón, señales de tránsito, la labor que realizan los agentes de la Policía Municipal de Tránsito y la responsabilidad que conlleva conducir un auto.

Sin embargo, estos esfuerzos parecen no encontrar mucho eco en las autoridades del Ministerio de Educación, pues el tema de la seguridad vial únicamente forma parte de un punto dentro del área de medio social y natural en el nuevo currículum.

De acuerdo con la Dirección de Calidad y Desarrollo Educativo del Ministerio de Educación, la seguridad vial es una parte de la educación integral, que no necesita declararse como un área curricular, pues un área tiene objetivos amplios y la seguridad vial es específica y puede formar parte de otras materias.



El tema de la educación vial es en verdad sumamente serio, pues a través de la misma, este problema de salud pública dejará de alimentarse con vidas humanas, mediante la acción concertada de todos los interesados.

Se puede decir con seguridad que con voluntad política y compromisos firmes del gobierno y demás sectores, se podrán cambiar las trágicas estadísticas de accidentes, lesionados y muertes causadas por los accidentes de tránsito; a través de más educación vial impartida no sólo por la comuna, sino por el Ministerio de Educación y en el hogar, que es donde se reciben los primeros conocimientos.



CAPÍTULO III



3. Policía Municipal de Tránsito del municipio de Guatemala

3.1. Reseña histórica

Debido al crecimiento del parque vehicular, el desorden generado por varios factores dentro de una creciente ciudad y la falta de una infraestructura vial adecuada; se da la necesidad de un ente regulador encargado de administrar el tránsito en la ciudad capital.

De esa cuenta, en 1996 las autoridades ediles en base a lo establecido en el Artículo 8 de la Ley de Tránsito, solicitaron al Organismo Ejecutivo el traslado y ejercicio de las funciones de tránsito dentro de su jurisdicción, habiéndose realizado dicho traslado mediante Acuerdo Gubernativo número 67-98 del Ministerio de Gobernación con fecha 11 de febrero de 1998.

El Concejo Municipal de la ciudad de Guatemala con fecha 23 de febrero de 1998, mediante Acuerdo Municipal convalidó el traslado de la competencia de autoridad de tránsito a la Municipalidad de Guatemala, circunscribiéndose su ejercicio a su área jurisdiccional.



La planificación y organización de la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Guatemala necesitó siete meses de desarrollo, pues el 22 septiembre de 1997 se inició el entrenamiento de 107 aspirantes en la Academia y el 27 de febrero de 1998, se gradúa la primera promoción, iniciando operaciones el 28 de febrero del mismo año, cubriendo y prestando apoyo en los principales cruces de la urbe capitalina.

3.2. Policía Municipal de Tránsito

Es el departamento de carácter eminentemente civil, regido por los principios de jerarquía y subordinación, que desempeña sus funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y leyes relacionadas con la seguridad pública.

Tiene por objeto realizar funciones especializadas de autoridad de tránsito dentro del distrito municipal territorial del municipio de Guatemala y en consecuencia; le corresponderá ejercer la dirección y el control del tránsito vehicular conforme a la Ley y Reglamento de Tránsito.

3.3. Autoridad superior administrativa

Corresponde al Alcalde Municipal en forma directa el mando de la Policía Municipal de Tránsito, en observancia al Artículo 259 de la Constitución Política de la República de Guatemala.



3.4. Organización administrativa

La organización administrativa de la Policía Municipal de Tránsito se conforma de la siguiente manera:

- a) Jefatura del Área Administrativa
- b) Sección de Recursos Humanos
- c) Academia de Capacitación
- d) Sección de Asuntos Internos
- e) Sección de Asistencia Jurídica

3.5. Organización operativa

Para la correcta administración del tránsito en el municipio de Guatemala, la Policía Municipal de Tránsito cuenta con las delegaciones Norte, Sur, Este y Oeste.

Estas delegaciones son unidades operativas a cargo de un oficial, un sub-oficial, delegados, delegados asistentes, operadores de radio, auxiliares, pilotos, motoristas y policías peatonales, para turnos de mañana, tarde y noche, quienes están al mando inmediato del director operativo.



3.6. Clasificación del servicio

Todos los puestos al servicio del Departamento de la Policía Municipal de Tránsito son de confianza o de libre nombramiento y remoción.

3.7. Dirección operativa

Esta dirección está a cargo del director operativo de la Policía Municipal de Tránsito, quien es el que ejerce el mando inmediato y realiza la función de dirección, toma de decisiones, planificación, tácticas, directrices, órdenes de servicio y seguridad, para el accionar de la Policía Municipal de Tránsito.

3.8. Intendencia administrativa

Esta unidad es parte de la Dirección de Operaciones y es la segunda en jerarquía de mando, se encarga de analizar, planificar y girar las directrices necesarias para que sean ejecutadas por las unidades del área operativa, para lo cual efectúa planes y órdenes de servicio y seguridad, así como permisos para actividades en la vía pública.

Además, coordina las Unidades de Análisis y Planificación, Edición y Estadística, Centro de Transmisiones, Centro de Control de Tráfico, Educación Vial y Atención al Vecino.



3.9. Academia

La Academia de la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala, fue creada en septiembre de 1997, inicialmente funcionó con el apoyo del Instituto Técnico de Capacitación y Productividad -INTECAP-, así como con la participación de instructores de la Guardia Civil Española, la Policía de Tránsito de la República de El Salvador y otras instituciones.

Para acceder a la formación de agentes de tránsito, los interesados deberán cumplir con los siguientes requisitos.

- Ser guatemalteco
- Poseer título de educación a nivel diversificado
- Someterse a pruebas psicométricas y otras evaluaciones

El pensum de estudios general para la formación de agentes del Departamento de la Policía Municipal de Tránsito, comprende las áreas de operatividad policial, gestión policial, tránsito, jurídica y social. La evaluación de los aprendices comprende evaluaciones sobre conocimientos teóricos y aplicación práctica a través de exámenes parciales y final, debiendo obtener una nota promedio de setenta puntos para poder graduarse.



Desde su creación la Academia de la Policía Municipal de Tránsito, ha sido una plataforma para la creación y formación de otras 25 que operan a nivel nacional. Se ha logrado un cambio de actitud importante en la gente, debido a que en un principio se oponían a la función ordenadora de la Policía Municipal de Tránsito, pero ahora la población reconoce la importancia y poco a poco se ha ido ganando la confianza de los vecinos.

3.10. Unidad de Velocímetros

Esta Unidad fue creada a principios de 2007, con el objetivo de proteger y reducir la pérdida de vidas humanas y materiales a causa de accidentes de tránsito ocasionados por el abuso de velocidad.

Según estadísticas de la Unidad de Análisis y Planificación de la Policía Municipal de Tránsito, en 2006, hubo más de 6,000 incidentes vehiculares en el municipio de Guatemala, 20% causados por exceso de velocidad y 40% agravados por estado de ebriedad de los conductores.

De esa cuenta, las autoridades ediles decidieron equipar a la Policía Municipal de Tránsito con tecnología de punta, mediante dispositivos de control de tránsito difíciles de ser inhibidos por los infractores que abusan de la velocidad, brindando certeza de las infracciones que les son impuestas a los conductores, respetando la privacidad de los mismos, al captar las imágenes desde la parte posterior de los vehículos.



Con la implementación de nueva tecnología para la medición de velocidad las mediciones se realizan tomando una fotografía digital del vehículo que sobrepasa el límite de velocidad establecido, que incluye los datos del lugar, fecha y hora, velocidad establecida, velocidad registrada y nombre del agente, serie del equipo con que se realizó la medición, entre otros datos.

Una vez generada la multa por no cumplir con los límites de velocidad máxima, tal como lo establece el Artículo 182 numeral 12) del Reglamento de Tránsito, las fotografías son puestas en la página web de la municipalidad capitalina www.muniguate.com, para que pueden ser consultadas por los usuarios y de esa forma darse por notificados.

3.11. Juzgados de asuntos municipales de tránsito

I) Creación

El primer juzgado de asuntos municipales de tránsito del municipio de Guatemala, fue creado según el Acuerdo Municipal de fecha 23 de febrero de 1998, publicado con fecha 27 de febrero de mismo año en el Diario de Centro América.

Debido al crecimiento vehicular dentro del municipio de Guatemala y la demanda de atención de los asuntos relacionados con materia de tránsito, mediante el Acuerdo COM-005-04 de fecha 25 de febrero de 2004, se modificó el Acuerdo Municipal de



fecha 23 de febrero de 1998, creando los juzgados segundo y tercero de asuntos municipales de tránsito.

Estos juzgados están ubicados estratégicamente para dar una mejor cobertura a las demandas de servicio de los ciudadanos de la ciudad en los siguientes puntos:

- a) Juzgado primero de asuntos municipales de tránsito: Ubicado en la 21 calle, 6-77, zona 1. Segundo nivel del Palacio Municipal, con horario de atención al público de 8:00 a 17:00 horas.
- b) Juzgado segundo de asuntos municipales de tránsito: Ubicado en la 51 calle final, Central de Mayoreo -CENMA-, zona 12, con horario de atención al público de 8:00 a 16:00 horas.
- c) Juzgado Tercero de asuntos municipales de tránsito: Ubicado en la agencia Mini Muni del Centro Comercial Metro Norte, local 253, zona 17, con horario de atención al público de 8:00 a 16:00 horas.

II) Competencia

Cuando una municipalidad ejerza la competencia de la administración del tránsito, los juzgados de asuntos municipales de tránsito, tendrán a su cargo conocer los asuntos relacionados a infracciones a la Ley y Reglamento de Tránsito en su suscripción territorial.



Dentro de los asuntos que se pueden tramitar en los juzgados de asuntos municipales de tránsito de la ciudad de Guatemala están:

- Impugnación de multas
- Solicitud de descuentos
- Recuperación de vehículos abandonados o incautados.
- Recuperación de licencia de conducir o tarjeta de circulación de vehículo

Para cualquier trámite en estos juzgados, se deben presentar original y copia de documentos tales como licencia de conducir, tarjeta de circulación, cédula de vecindad y/o documento de identificación personal, pasaporte en caso de extranjeros, boleta de remisión y demás documentos que pudieren servir de prueba para las pretensiones solicitadas, además de presentarse de forma personal.

III) Cualidades

Dentro de la reformas realizadas al Código Municipal por medio del Decreto número 22-2010 del Congreso de la República de Guatemala, únicamente se establecen los requisitos para ser juez de asuntos municipales, no así de tránsito; sin embargo los mismo se encuentran regulados en el Artículo 3 del Acuerdo Municipal de fecha 23 de febrero de 1998, que establece los requisitos para ser juez de asuntos municipales de tránsito, siendo los siguientes:



"a) Ser guatemalteco de origen, de conformidad con lo que preceptúa el Artículo 175 de la Constitución Política de la República de Guatemala.

b) Ser persona de reconocida honorabilidad e idoneidad.

c) Estar en el goce de sus derechos políticos.

d) Preferentemente, abogado y notario, colegiado activo o estudiante de las facultades de derecho de las universidades del país, que hubieren cursado y aprobado los derechos administrativos y procesales del pensum de estudios vigentes en ellas, y en su defecto, haber sido apto, en la forma y con los requisitos requeridos para ser juez de paz de los tribunales de justicia."

IV) Organización

Los juzgados de asuntos municipales de tránsito, son una dependencia municipal dentro del organigrama administrativo de la Municipalidad de Guatemala y se organizan con las unidades que sean necesarias, dependientes directamente del Alcalde Municipal.



V) Regulación legal

Tal como se indicó anteriormente, la razón de ser de los juzgados de asuntos municipales de tránsito, obedecen a la Ley y Reglamento de Tránsito, sancionados durante la administración del gobierno del Partido de Avanzada Nacional, presidido por Álvaro Enrique Arzú Irigoyen, actual Alcalde de la ciudad de Guatemala y la comuna era presidida por el expresidente Oscar José Rafael Berger Perdomo.

Sin embargo, con las reformas recientes realizadas al Código Municipal a través del Decreto número 22-2010 del Congreso de la República de Guatemala, la creación y funciones de los juzgados de asuntos municipales de tránsito, están regulados en los Artículos 161, 162, y 165 del Código Municipal, puesto que anteriormente en dichas normas sólo se hacía mención de los juzgados de asuntos municipales y la figura de juzgados de asuntos municipales de tránsito únicamente se encontraba en los Artículos 186 y 188 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98.

En cuanto a la legalidad de los juzgados de asuntos municipales de tránsito, existen criterios encontrados entre estudiantes, jurisperitos y profesionales del derecho, quienes exponen que existe un vacío dentro del marco jurídico y que es inconstitucional que las municipalidades a través de estos juzgados, sean las encargadas de conocer y resolver casos relacionados con sanciones, en virtud que la Constitución Política de la República de Guatemala es clara al indicar que corresponde a los tribunales de justicia la potestad de juzgar y promover la ejecución de lo juzgado.



CAPÍTULO IV



4. Infracciones, dispositivos de control de velocidad y procedimientos de notificación por parte de la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Guatemala

4.1. Infracciones de tránsito

Cabanellas, define la infracción como: "La transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una ley, pacto o tratado."²⁰

Constituyen infracciones en materia de tránsito la inobservancia, incumplimiento y violación a las normas establecidas en la Ley y Reglamento de Tránsito, salvo el caso de acciones u omisiones tipificadas como faltas o delitos.

Cuando la infracción no esté específicamente contemplada se sancionará con amonestación o multa, conforme lo norma la Ley de Tránsito y se impondrán sanciones tantas veces como se cometan infracciones, aun cuando se trate de la misma persona o vehículo.

²⁰ Cabanellas de Torres, Guillermo. *Diccionario jurídico elemental*. Pág. 198.



4.2. Sanciones de tránsito

El Artículo 31 de la Ley de Tránsito establece las sanciones que podrá imponer la autoridad a propietarios y conductores de vehículos por infracciones de tránsito, independientemente de las responsabilidades civiles o penales que pudieren corresponder al infractor, dentro de las cuales están:

- "a) Multas**
- b) Amonestación**
- c) Retención de documentos**
- d) Cepos para vehículos**
- e) Incautación de vehículos**
- f) Suspensión de licencias de conducir**
- g) Cancelación de licencias de conducir".**

Para el efecto, la autoridad correspondiente que compruebe o verifique la infracción, deberá entregar al infractor una papeleta de aviso, requerimiento de pago y citación, especificando la infracción cometida, el Artículo transgredido, la sanción impuesta, el lugar donde se hará efectivo el pago o la gestión administrativa correspondiente.

De conformidad con el Artículo 186 del Reglamento de Tránsito, se entiende como gestión o trámite administrativo, el derecho del infractor de manifestar por escrito su desacuerdo, ofreciendo prueba en un plazo no mayor de cinco días, contados a partir



de la fecha cuando se cometió la infracción. El infractor deberá presentar el alegato correspondiente ante el juzgado de asuntos municipales de tránsito, el que deberá resolver en un plazo no mayor de 30 días.

Lo afirmado en la boleta por el policía de tránsito constituye presunción que admite prueba en contrario de que los hechos imputados son ciertos.

El medio probatorio de la infracción es la firma del infractor puesta en la boleta o la razón del agente de policía de tránsito en que se haga constar que el infractor se negó a firmar o no pudo hacerlo por cualquier motivo.

a) Multas

El Reglamento de Tránsito no da una definición de lo que debe entenderse por multa en dicha materia, únicamente define al infractor, por lo que en su defecto se analizará la doctrina para luego derivar una definición propia.

“Pena pecuniaria que se impone por una falta, exceso o delito, o por contravenir a lo que con esta condición se ha pactado.”²¹ “Pena pecuniaria que se impone por una falta delictiva, administrativa o de policía o por incumplimiento contractual.”²²

²¹ Ossorio, Manuel. *Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales*. Pág. 829.

²² Cabanellas de Torres. *Ob. Cit.* Pág. 248.



“La multa es aquella sanción de orden administrativo o penal consistente en la obligación de hacer efectivo el pago de una determinada cantidad de dinero. Es la que se reitera por determinados plazos para obligar al infractor a que cumpla con la obligación que ha desatendido.”²³

El autor guatemalteco, licenciado Castillo González expone: “Administrativamente, la única sanción procedente se denomina multa. En la administración pública en Guatemala en relación con las multas, no existe un criterio único en cuanto a su reglamentación...”

El estudio y análisis de las normas constitucionales en relación con las multas administrativas, permite afirmar que las multas deben someterse a determinados requisitos y garantías, cuya inobservancia produce la inconstitucionalidad...”²⁴

Por consiguiente, la multa en materia de tránsito, es una pena pecuniaria de monto razonable que se impone a quien haya infringido las normas que regulan dicha materia, mediante autoridad competente que compruebe y verifique la infracción, debiendo constar por escrito, resolución administrativa o cualquier otro documento administrativo, asistiéndole al infractor el derecho de manifestar por escrito su desacuerdo ofreciendo prueba en contrario, dentro de los plazos establecidos y ante autoridad competente.

²³ Martínez Arreaga, Claudia Marvela. **La imposición de multas de tránsito viola el principio de capacidad de pago normado en el Artículo 243 de la Constitución Política de la República de Guatemala.** Pág. 63.

²⁴ Castillo González, Jorge Mario. **Derecho administrativo guatemalteco.** Pág. 662.



Las multas que la autoridad de tránsito puede imponer por la inobservancia, violación o incumplimiento de las disposiciones de la Ley y Reglamento de Tránsito, se encuentran reguladas en los Artículos 180 al 185 de Reglamento de Tránsito.

b) Amonestación

La autoridad de tránsito podrá amonestar a propietarios y conductores de vehículos que no observen, violen o incumplan las disposiciones de la Ley y Reglamento de Tránsito. Entre las amonestaciones que la Policía Municipal de Tránsito puede aplicar se encuentran las infracciones preventivas, las cuales consisten en entregar una boleta de prevención a la persona que maneja el vehículo infractor, esta boleta no conlleva ninguna multa pecuniaria solamente la advertencia de que puede ser objeto de una multa.

c) Retención de documentos

Se consideran infracciones administrativas y corresponde a la autoridad de tránsito respectiva, retener la licencia de conducir e imponer una multa conforme lo establece el Artículo 33 de la Ley de Tránsito en los casos siguientes:

- "a) Cuando al conductor se le haya resuelto la suspensión o cancelación de la licencia;
- b) Al conductor que hubiere acumulado tres multas sin haber hecho efectivo su pago."



La licencia de conducir será devuelta al infractor una vez haya cancelado la multa impuesta.

d) Cepos para vehículos

De conformidad con el Artículo 34 de la Ley de Tránsito: “La autoridad de tránsito podrá emplear cepos o mecanismos similares para inmovilizar los vehículos dejados en la vía pública en lugares no autorizados para los mismos **o bien para inmovilizar vehículos cuyos conductores hayan cometido otras infracciones**. Los cepos se liberarán hasta que se haya cumplido con el pago de la multa, gastos y costos por la infracción cometida.”

Lo resaltado en negrillas fue declarado inconstitucional en sentencia de la Corte de Constitucionalidad de Guatemala; según expediente número 368-2002 del 3 de octubre de 2003.

El Tribunal Constitucional consideró que dicho párrafo podría incurrir en vulneración de derechos constitucionales si se permitía su interpretación tan general. De esa cuenta, la inmovilización de vehículos, sólo puede aplicarse en casos que representen una amenaza real de desorden vial.



Los Artículos 152 y 153 del Reglamento de Tránsito enlistan las razones por las cuales la autoridad de tránsito podrá emplear cepos a vehículos dejados y estacionados en la vía pública.

e) Incautación de vehículos

La incautación de vehículos por parte de la autoridad de tránsito, se encuentra regulado en el Artículo 35 de la Ley de Tránsito, el cual establece: “Podrán incautarse y retirar vehículos, chatarra y demás cosas colocadas en la vía pública en lugares no autorizados o que obstaculicen el tránsito y conducidos, a costa del propietario a los depósitos autorizados para tal efecto. Además, sus conductores o propietarios serán sujetos a una multa, la cual se fijará conforme la Ley y Reglamento de Tránsito.

Cuando un vehículo permanezca en la vía pública por más de treinta y seis horas, esté o no bien estacionado, en funcionamiento o con desperfectos mecánicos, haya sido o no objeto de un accidente de tránsito o utilizado para hechos ilícitos, obstruyendo o no el tránsito, se considerará abandonado y se procederá conforme al párrafo anterior.”

f) Suspensión de licencias de conducir

La suspensión de la licencia de conducir por parte de la autoridad de tránsito, se encuentra regulado en el Artículo 40 de la Ley de Tránsito, el cual establece: “El Departamento de Tránsito o la municipalidad respectiva, podrá suspender la vigencia



de la licencia, cuando su titular haya sido amonestado administrativamente cinco o multado administrativamente tres veces por infracciones cometidas contra las leyes de tránsito durante un mismo año calendario, contado a partir de la fecha de la primera infracción.”

La sanción administrativa de suspensión de licencia se fijará de uno a seis meses.

g) Cancelación de licencias de conducir

En cuanto a la cancelación de la licencia de conducir, la misma podrá darse por orden administrativa y orden judicial.

El Artículo 41 de la Ley de Tránsito establece: “El Departamento de Tránsito podrá cancelar la licencia de conducir, cuando a su titular se le haya suspendido administrativamente dos años calendario consecutivos o tres veces en años calendario no sucesivos; o bien por orden judicial.

La duración de la sanción administrativa de cancelación de licencia podrá acordarse desde los seis meses un día hasta por un año; y la judicial, conforme, las normas penales correspondientes. Transcurrido el plazo administrativo o judicial de la cancelación de una licencia, el afectado podrá solicitar nueva licencia, deberá cumplir con todos los requisitos de toda primera licencia y contratará un seguro especial, conforme lo normen los reglamentos.”



Lo que merece atención en cuanto a lo establecido en el Artículo 41, es que la cancelación de la licencia de conducir únicamente podrá hacerse por medio del Departamento de Tránsito, no así por las municipalidades que tengan la competencia y administración de tránsito, pues la norma no lo contempla dentro de su contexto legal.

4.3. Dispositivos de control de velocidad

Los operativos de medición de velocidad por parte de la Policía Municipal de Tránsito iniciaron a principios de 2005, por medio de pistolas de radar, que funcionan por medio de un sistema de ondas; las cuales, al chocar contra el vehículo, registran si hay excesos en la velocidad límite.

Con estas pistolas, el agente operador apuntaba a los vehículos en movimiento para determinar la velocidad, lo cual se reflejaba en la pantalla de la pistola radar y a través de un radio comunicador daba aviso a sus compañeros que se ubicaban entre 800 o más de 1,000 metros de distancia de donde se tomaban las mediciones, para que estos le hicieran la parada al conductor infractor y le hicieran del conocimiento de la infracción y le entregaban la boleta de aviso, requerimiento de pago y citación; es decir, le notificaban personalmente.

Asimismo, se señalizaron con rótulos de aviso de operativos las áreas de medición, con el objetivo de alertar a los conductores sobre la necesidad de reducir la velocidad.



El uso de estas pistolas de radar y su forma de notificarles a los conductores ocasionaba grandes problemas a los agentes de tránsito, puesto que por la altas velocidades a las que se conducían los automovilistas, les era muy difícil detenerlos, además de los reclamos de que eran objeto, pues algunos conductores se daban a la fuga sin ser multados.

De esa cuenta, el Concejo Municipal de la ciudad de Guatemala, a través del Acuerdo COM-021-04 publicado en el Diario Oficial el 24 de septiembre de 2004, con el fin de modernizar el control, ordenamiento y regularización del tránsito por medios tecnológicos avanzados, autorizó a la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana -EMETRA-, para que por medio de la Policía Municipal de Tránsito, pudiera utilizar equipo de tecnología avanzada para la medición de velocidad por medio de radar con registro de imágenes (foto velocímetros) para la imposición de multas a los infractores de la Ley y Reglamento de Tránsito.

De esa cuenta, las autoridades municipales decidieron a finales de 2006, adquirir un sistema moderno de dispositivos para la medición de velocidad, denominado Micro Digi-Cam, el cual es un sistema que integra un instrumento de medición de velocidad por láser con un mecanismo de captura de imagen. Una de las diferencias más notables de estos equipos láser con el sistema basado en radar, es su estrecho haz.



Esto permite que el mecanismo láser apunte a un solo vehículo dentro de un grupo de vehículos en una arteria con varios carriles de circulación, tomando una imagen digital del vehículo que sobrepasa la velocidad límite cuando se está llevando a cabo la medición, y se asegura que el vehículo al que se ha capturado, sea el mismo al que le apuntó el láser. Con los equipos de radar utilizados anteriormente, no existía ninguna prueba o garantía que al vehículo que se emitía al ticket fuese el correcto, excepto por la palabra del agente operador.

Con la implementación de nueva tecnología para la medición de velocidad, el procedimiento para medir e imponer la multa es totalmente diferente, pues estos equipos hacen las mediciones de velocidad tomando una fotografía digital del vehículo que se supone sobrepasó el límite de velocidad establecido, la cual es almacenada en una PC de bolsillo integrada al equipo, que luego es descargada y procesada en las oficinas de la Unidad de Velocímetros de la Policía Municipal de Tránsito, sin que el conductor se haya dado cuenta y enterado de dicha situación; es decir, no se le notifica en el momento de la infracción cometida

El tipo de láser utilizado es un diodo láser semiconductor infrarrojo que tiene diversas propiedades que le hacen ideal para su uso en un mecanismo portátil de medición de la velocidad. Estos equipos determinan la velocidad de un vehículo y la distancia a la cual fue determinada, midiendo el tiempo de vuelo de una serie de pulsos cortos de luz.



Es capaz de realizar una medición de velocidad en 0,3 segundos y puede captar a cualquier vehículo que se aproxime o aleje entre una distancia de 10 y 600 metros. Un dato curioso, puede detectar una velocidad máxima de 320 Km/h.

Los equipos Digi-Cam, se estuvieron empleando a modo de práctica a partir del dos de enero al 14 de marzo de 2007. Durante este periodo, se estuvo controlando la velocidad de los vehículos en las distintas vías rápidas de la ciudad y sólo se les advirtió a los conductores que habían cometido alguna infracción, a partir del 15 de marzo, además se procedió a transformar los fotogramas en multas a los vehículos que superaran los límites de velocidad autorizados en las distintas vías de la ciudad.

4.4. Notificación de multas por velocidad

En la actualidad, la notificación de las multas por no cumplir con los límites de velocidad máxima que imponen los agentes de tránsito de la ciudad de Guatemala por medio de dispositivos de medición de velocidad láser con registro de imágenes (foto velocímetro), se efectúa de la siguiente manera:

- a) Notificación a través de la web
- b) Notificación a través de correo electrónico
- c) Notificación a través del servicio de correos
- d) Notificación por medios de comunicación escrita
- e) Notificación por medio de las patrullas inteligentes



4.4.1. Notificación a través de la web

Cuando la multa es generada en la base de datos, existe un proceso automatizado, que copia la fotografía del vehículo infractor a un servidor de consultas que sirve de enlace al portal web de la comuna capitalina (www.muniguate.com), donde se encuentra un campo para que los internautas ingresen el tipo y placa de sus vehículos, y les despliega si tienen o no multas de tránsito, y en el caso de las de velocidad, se muestra la fotografía del vehículo, con los datos del lugar, fecha y hora, velocidad permitida y velocidad registrada.

Es pues, la primera forma en que la Policía Municipal de Tránsito supone hacer saber a los infractores que han sido objeto de una multa por no cumplir con los límites de velocidad máxima.

4.4.2 Notificación a través de correo electrónico

Otra de los mecanismos empleados para notificar las multas por no cumplir con los límites de velocidad máxima, es la suscripción mediante formulario electrónico a través de la página web (www.muniguate.com/emetra), en donde los suscriptores proporcionan sus datos personales, placas de los vehículos que posean y dirección de correo electrónico y al momento de ser objeto de una multa de velocidad, una vez ingresada a la base de datos, inmediatamente se les envía una notificación al correo registrado.



4.4.3 Notificación a través del servicio de correos

A contrario sensu de lo que sucede en otros países, la Policía Municipal de Tránsito de la comuna capitalina, no posee un registro actualizado de los vehículos que circulan en el país, sino que únicamente tienen una base de datos de vehículos que han sido objeto de una multa de tránsito, la cual no contiene la información del domicilio de los propietarios de los vehículos, pues al momento de emitir una multa de tránsito, sólo se toman los datos del conductor, número de licencia, placas del vehículo, lugar donde se cometió la infracción, norma infringida y sanción impuesta.

De esa cuenta, las autoridades municipales en varias oportunidades han solicitado a las autoridades de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-, que les sea otorgada la base de datos del Registro Fiscal de Vehículos y sus respectivas actualizaciones, pero hasta la fecha no han obtenido una respuesta a sus planteamientos.

Debido a ello, para poder notificar las multas por no cumplir con los límites de velocidad máxima, semanalmente las autoridades municipales envían solicitudes por escrito con más de 500 números de placas al Registro Fiscal de Vehículos de la Superintendencia de Administración Tributaria, para que de la misma manera, les sea proporcionada la información acerca de los propietarios de los vehículos, del lugar de la residencia o lugar para recibir notificaciones. Este proceso es demasiado lento, pues tarda entre uno a más meses el obtener la información solicitada.



Cuando la información requerida es proveída, se ingresa a la base de datos Policía Municipal de Tránsito para luego generar una notificación personal, la cual es enviada por el servicio de correo convencional, al domicilio del propietario del vehículo que ha sido multado. Este servicio le cuesta alrededor de Q. 7.00 por notificación al erario municipal y tarda entre uno a tres días dependiendo del término de la distancia, en ser notificadas.

4.4.4 Notificación por medios de comunicación escrita

Otra de las formas que ha adoptado la Policía Municipal de Tránsito para notificar las multas que imponen por no cumplir con los límites de velocidad máxima, es a través de algunos medios de comunicación escrita, mediante listados de placas ordenadas por tipo y número, habiendo realizado las siguientes publicaciones:

- **Diario La Hora**

16 de octubre y 3 de noviembre de 2008 y 5 de enero de 2009.

- **Diario de Centro América**

14 de abril de 2010.



4.4.5. Notificación por medio de patrullas inteligentes

“Recientemente la Policía Municipal de Tránsito -PMT- implementó las denominadas Patrullas Inteligentes un novedoso sistema de reconocimiento automático de placas de vehículos.”²⁵

Este sistema es un método de vigilancia en masa, que utiliza reconocimiento óptico de caracteres en imágenes para leer las placas de los vehículos y es capaz de escanear las placas con una frecuencia aproximada de una por segundo en vehículos con velocidades de hasta 160 Km/h.

a) Funcionamiento

Las patrullas inteligentes cuentan con una computadora que diariamente actualiza su base de datos, misma que está protegida a través de un usuario y contraseña. Las patrullas están dotadas con dos cámaras en la parte superior, las cuales están enfocadas estratégicamente para que puedan ver en la vía (lado derecho e izquierdo), todo vehículo que se desplace o que se encuentre estacionado; además dichos dispositivos leen la placa de circulación del vehículo y la compara con la base de datos, al encontrar una placa que posea multas sin pagar, emite un sonido de alerta y muestra en la pantalla los datos del vehículo, multas y monto de las mismas.

²⁵ Policía Municipal de Tránsito. **Patrullas inteligentes**. <http://www.muniguate.com/index.php/emetra/90-tecnologia/6350-patrullas-inteligentes> (Guatemala, 1 de julio de 2010).



Este dispositivo puede también leer placas en la oscuridad por su visión infrarroja, puede utilizarse para detectar vehículos robados.

Asimismo, muestra la estadística de los vehículos que fueron detectados y la ubicación en donde se encuentra la unidad, ya que cuenta con sistema de posicionamiento global -GPS-.

b) Notificación de multas

- Si el vehículo está estacionado se colocará una calcomanía que indica la cantidad de multas que posee y el monto de las mismas.
- Si el vehículo está circulando, los agentes de tránsito requieren al conductor detener el vehículo y le solicitan los documentos respectivos, explicándole el motivo de la detención del vehículo y otorgándole la boleta de notificación de las multas.

Estos procesos por medio de los cuales se vale la Policía Municipal de Tránsito de ciudad de Guatemala, para notificar las multas impuestas por no cumplir los límites de velocidad máxima, han sido objeto de análisis y crítica por parte de ciudadanos, estudiantes y profesionales del derecho, así como de algunos medios de comunicación escrita, al aseverar que no son las formas ni procedimientos que establece el Artículo 186 del Reglamento de Tránsito, y que existe violación al debido proceso.



A razón de los anteriormente relacionado, en el siguiente capítulo se hace un análisis jurídico y doctrinario sobre el procedimiento para imponer multas por infracciones a la Ley y Reglamento de Tránsito, a efecto de establecer en base a derecho si se cumplen los procedimientos que establecen estas normas, o en su defecto, si existe violación a la Constitución Política de la República de Guatemala y demás normas legales.

CAPÍTULO V



5. Violación al procedimiento de imposición de multas por no cumplir con los límites de velocidad máxima, por parte de la Policía Municipal de Tránsito

5.1. Procedimiento de la infracción

Tal como se indicó en el capítulo anterior, el procedimiento para la imposición de multas y sanciones por parte de la autoridad de tránsito, está regulado en el Artículo 186 del Reglamento de Tránsito, el cual establece: "La autoridad de tránsito que compruebe o verifique la infracción, entregará al conductor una boleta de aviso, requerimiento de pago y citación, la cual indicará la infracción cometida, el monto de la multa y el lugar donde se hará efectivo el pago o la gestión administrativa pertinente, según el caso. El pago efectuado dará por agotado el trámite administrativo.

Como gestión o trámite administrativo se entiende el derecho del infractor de manifestar por escrito su desacuerdo, ofreciendo prueba en un plazo no mayor de cinco días, contados a partir de la fecha en que cometió la infracción. En tal caso, el interesado presentará el alegato correspondiente ante el Departamento de Tránsito o ante el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, en su caso.

El Departamento de Tránsito o el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, en su caso, resolverá en un plazo no mayor de treinta días.



Lo afirmado en la boleta por el policía de tránsito constituye presunción que admite prueba en contrario de que los hechos imputados son ciertos. El medio probatorio de la infracción es la firma del infractor puesta en la boleta o la razón del agente de policía de tránsito en que se haga constar que el infractor se negó a firmar o no pudo hacerlo por cualquier motivo.”

O sea que, el Artículo es claro al indicar que el agente de tránsito debe entregar una boleta que indique la infracción cometida y el conductor tienen derecho a su defensa.

5.2. Casos donde el conductor no se encuentre

De conformidad con el Artículo 187 del Reglamento de Tránsito: “El policía de tránsito en lugar visible del vehículo, colocará la boleta cuando el infractor no esté presente en el momento de cometerse o verificarse la infracción, o en caso que el infractor no se identifique personalmente.”

Aquí el problema es otro, pues se trata por lo regular de vehículos estacionados en donde no se encuentra el propietario, por lo que el agente deja la boleta de la infracción en el vehículo, pero no hay seguridad de que el conductor la reciba.



5.3. Descuentos e intereses

El Artículo 189 del Reglamento de Tránsito establece: “Si una multa impuesta por un policía de tránsito nacional o municipal, se cancela dentro de los cinco días hábiles siguientes a su imposición, el infractor tendrá derecho a un descuento del veinticinco por ciento deducido del monto de la multa. A partir del sexto día hábil posterior a la imposición de la multa, el infractor pagará el monto completo de la multa más intereses por mora calculados al veinte por ciento anual.”

Este Artículo es claro, además el descuento del 25% de la multa si se aplica, pero el problema se da cuando el conductor no se entera de la multa impuesta, entonces no puede gozar del descuento respectivo.

5.4. Traslado de vehículos infractores al depósito

Treinta días después de impuesta la multa sin que la misma se haya cancelado, la autoridad de tránsito solicitará, el traslado del vehículo infractor al depósito correspondiente, salvo que el hecho se encuentre en gestión administrativa.

En cuanto a este Artículo, el mismo no se cumple por razones varias, una de ellas es que no cuentan con predios municipales con amplia capacidad para el resguardo de los vehículos infractores. Según el Artículo 42 de la Ley de Tránsito los gastos de traslado y depósito corresponderán al infractor.



5.5. Multa por no cumplir los límites de velocidad máxima

De conformidad con el Artículo 109 del Reglamento de Tránsito: "Todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y estado de la vía, del vehículo y su carga, las condiciones metereológicas, ambientales y de circulación; en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse."

El Artículo 111 de la norma citada, refiere que: "La autoridad correspondiente fijará, empleando la señalización necesaria, las limitaciones de velocidad específicas que correspondan a las características del tramo de la vía. En defecto de señalización específica, se observará la señalización genérica, según lo establecido en los artículos 112, 113 y 114 del presente reglamento."

El Artículo 112 de la norma en referencia establece que. "En ámbitos urbanos se establecen las siguientes velocidades máximas:

- a) En autopistas, 90 kilómetros por hora
- b) En vías rápidas, 80 kilómetros por hora
- c) En arterias principales, 60 kilómetros por hora
- d) En arterias secundarias, 50 kilómetros por hora



- e) En caminos y vías locales, 40 kilómetros por hora; y,
- f) En vías residenciales de circulación controlada, se reducirá en 10 kilómetros por hora las velocidades máximas establecidas en los incisos anteriores.”

Por otra parte, el Artículo 119 del Reglamento de Tránsito, prohíbe realizar carreras, concursos, certámenes, competiciones de velocidad u otras pruebas deportivas en la vía pública, salvo que, excepcionalmente, se cuente con el permiso correspondiente.

En cuanto al monto de la multa por no cumplir los límites de velocidad máxima, está se encuentra en el Artículo 182 numeral 12) del Reglamento de Tránsito, el cual establece que es de trescientos quetzales (Q.300.00). Asimismo, en su Artículo 185 regula las multas de mayor cuantía y en la literal c) establece una multa de veinticinco mil quetzales (Q. 25,000.00) por utilizar la vía pública para carreras, concursos o actividades similares, sin el permiso correspondiente, por cada conductor que participe.

5.6. Requisitos de la multa

Dentro del ordenamiento jurídico guatemalteco, se distingue entre delitos, faltas e infracciones. Los delitos son de carácter penal y dentro del proceso los tribunales tienen la obligación de imponer las multas establecidas en la ley y si no lo hicieren sus titulares son responsables por su valor. Quien no cubra la multa en el plazo que se le fije incurre en el delito de desobediencia, sin perjuicio del pago de la multa.



En cuanto que las faltas e infracciones de carácter administrativo, son impuestas por autoridad gubernamental por ilícitos de tipo administrativo de conformidad con la ley.

Con respecto a los requisitos que debe tener una multa para que se considere válida, el licenciado Castillo González, indica:

- "1) Establecida en ley o reglamento, esta es la base legal de imposición.
- 2) Comprobación de la infracción mediante el seguimiento de algún procedimiento administrativo.
- 3) Decisión de imponer la multa, de la autoridad competente, que debe constar por escrito, en resolución administrativa o en cualquier otro documento administrativo.
- 4) Recurso administrativo que podrá interponer el multado.

Sin los anteriores requisitos, la multa carece de fundamento jurídico y la autoridad que la imponga, incurre en responsabilidad administrativa y penal.²⁶

²⁶ Castillo González. **Ob. Cit.** Pág. 665.



5.7. Medios de impugnación en materia de tránsito

La Ley de Tránsito establece que en materia de tránsito toda persona que se considere afectada por una disposición administrativa, podrá interponer recurso de revocatoria ante el jefe del Departamento de Tránsito o ante el juez de asuntos municipales de tránsito; según el caso, el que será resuelto en el término de treinta días. En caso de silencio administrativo, se tendrá por resuelto desfavorablemente.

En contra de la resolución que emitan estas autoridades, cabrán los recursos que establece la Ley de lo Contencioso Administrativo.

5.8. Preceptos jurídicos de la administración

Toda persona que ha de trabajar en la administración pública, es decir, funcionario y empleado público, realiza funciones de índole administrativo y por consiguiente, sus actividades y decisiones deben ser fundamentadas con apego al orden jurídico gubernamental y a los principios generales del derecho.

En el Estado de Guatemala dice Castillo González: "Existe violación, quebrantamiento y desconocimiento del orden jurídico, gracias a su existencia. Si este orden no existiera, no existiría violación, quebrantamiento y desconocimiento del mismo".²⁷

²⁷ *Ibid.* Pág. 26.



“... Quien se aparta de las disposiciones previstas en la ley, incurre en ilegalidad; quien utiliza la fuerza y la discrecionalidad, incurre en antijuridicidad; y finalmente, quien actúa y toma decisiones contrarias a las normas y principios jurídicos constitucionales, incurre en inconstitucionalidad.”²⁸

En Guatemala existe un orden jurídico jerárquico, que parte de la norma constitucional o Ley Suprema, que establece las reglas y normas de conducta, para la consolidación del régimen de legalidad, seguridad, igualdad, libertad y paz de todos los habitantes de la república, a efecto que gobernados y gobernantes procedan con absoluto apego al derecho.

A partir de la Constitución Política de la República de Guatemala en orden descendente se encuentran las leyes, reglamentos y acuerdos. En el orden ascendente, las normas subordinadas no pueden contrariar, transgredir, tergiversar o violar las normas superiores, sin que puedan ser objeto de derogatoria, inconstitucionalidad o de no aplicación.

En ese orden de ideas, los preceptos constitucionales son vinculantes para los particulares y órganos del Estado, conforme el principio de supremacía constitucional, en el sentido que serán nulas ipso jure las leyes y disposiciones gubernativas o de cualquier otro orden que disminuyan, restrinjan o tergiversen los derechos que la Constitución Política garantiza. A la vez, el principio de legalidad reconocido en el

²⁸ *Ibid.*

Artículo 152, establece que el ejercicio del poder que proviene del pueblo, está sujeto a las limitaciones señaladas por la Constitución Política y la ley.



El licenciado Castillo González, al referirse al principio de legalidad administrativa, manifiesta que: “Toda actividad administrativa debe someterse a la ley. El término “ley”, comprende toda norma jurídica, de cualquiera forma y procedencia: constitucional, legal y reglamentaria.”²⁹ (sic).

El autor citado, refiere que la violación al principio de legalidad se relaciona con el no acatamiento, el no respeto, la tergiversación y la contradicción a las normas jurídicas.

Cuando los actos del poder público se realizan fuera de los preceptos y competencias previstas en la Constitución Política y las leyes, o sin cumplir con los requisitos establecidos en ella, es procedente ejercer la acción correspondiente a fin de asegurar el régimen de legalidad y estado de derecho.

5.9. Derecho de defensa y debido proceso

El Artículo 12 constitucional establece: “La defensa de la persona y sus derechos son inviolables. Nadie podrá ser condenado, ni privado de sus derechos, sin haber sido citado, oído y vencido en proceso legal ante juez o tribunal competente y preestablecido.”

²⁹ Ibid. Pág. 45.



Esta garantía consiste en la debida observancia por parte de los tribunales de esas aquellas normas referentes a la tramitación de un juicio y el derecho de las partes de concurrir ante los órganos jurisdiccionales para procurar obtener justicia pronta y cumplida, debiendo realizar los actos legales para la defensa de sus derechos, debiendo ser oídos y dárseles la oportunidad de hacer valer su medios de prueba, en la forma, tiempo y solemnidades prescritas en las leyes respectivas.

Este derecho, debe tener plena observancia en todo procedimiento en que se sancione, condene o afecten derechos de una persona, puesto que su aplicación es imperativa al estar reconocido en la Constitución Política de la República de Guatemala, por lo que todo acto de la administración pública, que afecte derechos de una persona, han de observar dicha garantía constitucional, pues si se priva del derecho de accionar, defenderse, ofrecer y aportar prueba, presentar alegatos y medios de impugnación contra las resoluciones judiciales y administrativas, entonces se estaría ante una violación al derecho de defensa y debido proceso.

“...El principio jurídico del debido proceso es elemento esencial del derecho de defensa, pues consiste en la observancia de los actos y procedimientos que establecen las normas procesales que conducen a las decisiones judiciales o administrativas, permitiendo al solicitante ejercer su defensa y obtener un pronunciamiento conforme a derecho, y, sin tal observancia se infringe el procedimiento, haciendo factible el otorgamiento de la protección constitucional que el amparo conlleva...”³⁰

³⁰ Corte de Constitucionalidad. Pág. 29.



5.10. Violación al procedimiento de la infracción

Luego de haber estudiado y analizado las normas de carácter constitucional, ordinarias y reglamentarias, así como la doctrina referente al tema de investigación, se puede afirmar que los procedimientos para imponer sanciones y multas de tránsito están legalmente preestablecidas en la Ley y Reglamento de Tránsito, que es la base legal de su imposición, debiendo la autoridad o agentes de tránsito, observar y someterse a los requisitos y garantías que dichas normas establecen.

Sin embargo, los agentes de la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Guatemala al imponer multas por medio de foto velocímetros por no cumplir con los límites de velocidad máxima, no entregan al conductor una boleta de aviso, requerimiento de pago y citación, que indique la infracción cometida, el monto de la multa y lugar donde deban hacer efectivo el pago o la gestión administrativa pertinente, tal como lo establece el tercer párrafo del Artículo 31 de la Ley de Tránsito y el Artículo 186 del Reglamento de Tránsito.

Por otra parte, la gestión o trámite administrativo que le asiste al infractor, de manifestar por escrito su desacuerdo ante el juzgado de asuntos municipales de tránsito, debe realizarlo dentro del plazo de cinco días contados a partir de la fecha en que se cometió la infracción, el cual será resuelto en un plazo no mayor de 30 días. La pregunta acá es como puede ejercer el infractor este derecho, si no le fue notificado por parte de la Policía Municipal de Tránsito la infracción cometida.



Lo afirmado en la boleta por un policía de tránsito, constituye presunción que admite prueba en contrario de que los hechos imputados son ciertos, siendo el medio probatorio de la infracción la firma del infractor en la boleta o la razón del agente en que se haga constar que el infractor se negó a firmar o no pudo hacerlo por cualquier motivo. En los casos que el conductor no se encuentre o no se identifique personalmente, el agente de tránsito, al momento de verificar la infracción, colocará la boleta en lugar visible del vehículo.

De acuerdo con el párrafo que antecede, la firma del infractor puesta en la boleta, refrenda la validez y notificación de la multa, y los únicos casos en los que no se podrá entregarse o notificársele al conductor que ha cometido una infracción, son los siguientes:

- Negación del infractor a firmar la boleta
- No poder hacerlo por cualquier motivo
- No identificarse personalmente
- No estar presente el conductor

En los primeros tres casos, el agente de tránsito que compruebe o verifique la infracción cometida, podrá colocar razón en la boleta exponiendo tales extremos, lo cual convalida la infracción. En cuanto al último caso, esto se da cuando alguien se estaciona en lugar prohibido, según lo regulado en los Artículos 152 y 153 del Reglamento de Tránsito, o se encuentren bajo el régimen de parquímetros.



Otro de los aspectos y garantías establecidos en el Reglamento de Tránsito, las cuales un infractor tiene derecho, es el descuento del 25% del monto de la multa, siempre y cuando el infractor cancele dentro de los primeros cinco días hábiles siguientes a la imposición de la multa, pues de lo contrario a partir del sexto día hábil el infractor deberá pagar el monto completo de la multa más intereses por mora calculados al 20% anual.

En el caso de las multas impuestas por los agentes de la Policía Municipal de Tránsito a través de los dispositivos de medición de velocidad llamados foto velocímetros, las cuales no son notificadas, se está limitando dicho beneficio de descuento al infractor y además, se le cargan intereses por mora ilegalmente, puesto que los mismos no proceden si la multa no está legalmente notificada.

Por último, otro de los aspectos contemplados en el Reglamento de Tránsito, es el traslado de vehículos infractores al depósito correspondiente, el cual procede si transcurridos 30 días de impuesta la multa, la misma no ha sido cancelada. Dicha situación, deja indefensos a los infractores de multas por no cumplir con los límites de velocidad, pues al no tener conocimiento de las mismas, en el momento que un agente de tránsito los detenga y verifique si han sido objeto de multas y que seguramente las mismas se encuentren vencidas, entonces la autoridad de tránsito utilizando medidas coercitivas, obligarán al pago inmediato de las multas o en su defecto trasladarán el vehículo al depósito correspondiente.



Tal como ha quedado expuesto, las multas impuestas por no cumplir los límites de velocidad máxima, tienen su base legal de imposición en la Ley y Reglamento de Tránsito; sin embargo, el sistema de imposición de las mismas por parte de la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala, por medio de los denominados foto velocímetros, violan garantías constitucionales y requisitos de procedimiento, que hacen que dichas multas carezcan de fundamentos jurídicos y las autoridades que las imponen incurran en responsabilidades de tipo administrativo y penal.



CONCLUSIONES

1. En el momento de imponer una multa por medio de foto velocímetros la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala, al no notificar al conductor inmediatamente la misma, viola el debido proceso y el derecho de defensa.
2. Las multas impuestas con foto velocímetros son ilegales, puesto que no se notifica en forma personal la infracción, tal como lo establece el Artículo 186 del Reglamento de la Ley de Tránsito, incurriendo la autoridad de tránsito en ilegalidad, antijuridicidad e inconstitucionalidad.
3. La Policía Municipal de Tránsito del municipio de Guatemala en el ejercicio de la delegación de las funciones de autoridad de tránsito, actúa sin fundamento en la ley, porque se aparta del texto de dichas normas en forma caprichosa y equívoca, utilizando la discrecionalidad para su aplicación.
4. En Guatemala actualmente no se cuenta con programas que enseñen sobre la educación vial para la conducción y movilidad segura, lo cual se ve reflejado en el alto índice de causas de accidentalidad vial en el país.
5. La municipalidad actualmente no cuenta con una base de datos conectada a la base de datos de la Superintendencia de Administración Tributaria, que le permita obtener la información acerca de los propietarios de los vehículos infractores.



RECOMENDACIONES



1. La Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala, debe de cumplir con lo que regula el Artículo 186 del Reglamento de la Ley de Tránsito, cuando imponga una multa por medio de foto velocímetro, para que el infractor se entere y así pueda realizar su pago con el descuento establecido en la Ley.
2. La Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Guatemala, tiene que crear un procedimiento electrónico que permita que la notificación se efectúe de forma personal e inmediatamente al momento de la infracción.
3. Es necesario reformar la Ley de Tránsito para que se incluyan los foto velocímetros, pues la Policía Municipal de Tránsito se basa en un Reglamento Municipal para su uso lo cual, es ilegal e inconstitucional.
4. Es importante que actué de forma conjunta el Ministerio de Educación y la Municipalidad de Guatemala, para implementar y promover la educación vial en todo el territorio.
5. Todos los sistemas digitales que se utilicen para los registros e información de vehículos y sus propietarios, deben ser proporcionados por la Superintendencia de Administración Tributaria de modo que cualquier institución o persona tengan

acceso a ellos y puedan actualizar su información y así poder notificar en personal e inmediata al infractor.





BIBLIOGRAFÍA

- CASTILLO GONZÁLEZ, Jorge Mario. Derecho administrativo guatemalteco. 2t. 18a. ed. Actualizada. Guatemala: Ed. Impresiones Gráficas, 2006.**
- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. Diccionario jurídico elemental. 19a. ed. Actualizada, corregida y aumentada. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 2008.**
- Comisariado Europeo del Automóvil. Reglas de seguridad. http://www.seguridad-vial.net/reglas_seguridad.asp. (Guatemala, 18 de junio de 2010).**
- DIEGO PIROTA, Martín. La señalización vial y su impacto actual sobre el principio de confianza en la normalidad o seguridad del tráfico, <http://www.martindiegopirola.com.ar/>. (Guatemala, 12 de junio de 2010).**
- DEXTRE, Juan Carlos. La señalización vial. De los conceptos a la práctica. Boletín de seguridad vial, Departamento de Ingeniería. Pontifica Universidad Católica del Perú, 2005.**
- GONZÁLEZ RUIZ, Pamela Zu'Ellen Brishett. La aplicación de recursos en materia municipal de tránsito y sus diferencias con lo regulado en la Ley de lo Contencioso Administrativo. Tesis de grado. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala: (s.e.), 2006.**
- MARTÍNEZ ARREAGA, Claudia Marvela. La imposición de multas de tránsito viola el principio de capacidad de pago normado en el Artículo 243 de la Constitución Política de la República de Guatemala. Tesis de grado. Guatemala. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala: (s.e.), 2007.**
- OSSORIO, Manuel. Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales. Argentina: Ed. Heliasta, 1981.**



Organización Mundial de la Salud. **Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito.** Washington, D.C. EE.UU: (s.e.), 2004.

Organización Mundial de la Salud. **Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial.** Ginebra, Suiza: (s.e.), 2009.

Instituto de Seguridad y Educación Vial. **Educación para la seguridad vial y la movilidad segura de los jóvenes,** Buenos Aires, Argentina: (s.e.), (s.f.).

Universidad de Guadalajara. **Conceptos de seguridad vial y cultura del tránsito para erradicar los accidentes en la carretera Guadalajara-Chápala.** Guadalajara, México: (s.e.), (s.f.).

Wikipedia. **Seguridad ante la conducción rutinaria.**
http://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_vial. (Guatemala, 18 de junio de 2010).

Policía Municipal de Tránsito. **Patrullas inteligentes.**
<http://www.muniguate.com/index.php/emetra/90-tecnologia/6350-patrullas-inteligentes> (Guatemala, 1 de julio de 2010).

Revista Mundo & Motor. **Educación vial, asignatura pendiente en las escuelas.**
<http://www.mundoymotor.com/mm99/1061721593.htm>. (Guatemala, 7 de julio de 2010).

Revista Mundo & Motor. **Seguridad vial, urgente en Guatemala.** Guatemala: (s.e.), 2010.

PENICHE MENDOZA, Raúl Alberto. et.al. **Las 13 reglas básicas de seguridad vial para automovilistas.** <http://www.networkvial.com>. (Guatemala, 15 de junio de 2010).

PENICHE MENDOZA, Raúl Alberto. **Las 13 reglas básicas de seguridad vial para peatones.** <http://www.networkvial.com>. (Guatemala, 15 de junio de 2010).

PENICHE MENDOZA, Raúl Alberto. **Las 13 reglas básicas de seguridad vial para motoristas.** <http://www.networkvial.com>. (Guatemala, 15 de junio de 2010).



Legislación:

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

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

Ley de lo Contencioso Administrativo. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 119-96, 1996.

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

Reglamento de Tránsito. Ministerio de Gobernación, Acuerdo Gubernativo número 273-98, 1998.

Acuerdo Centro Americano Sobre Señales Viales Uniformes. Tegucigalpa, 1958, ratificado por Guatemala el 8 de julio de 1959.

Protocolo de Modificación al Acuerdo Centro Americano Sobre Señales Viales Uniformes. Congreso de la República de Guatemala, Decreto número 36-2007, 2007.

Acuerdo Gubernativo No. 67-98. Organismo Ejecutivo, Ministerio de Gobernación, 1998.

Acuerdo Municipal de Creación del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito de la Municipalidad de Guatemala. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 1998.

Acuerdo Municipal de Convalidación de Traslado de la Competencia de autoridad de tránsito a la Municipalidad de Guatemala. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 1998.



Acuerdo Municipal de Creación de la Policía Municipal de Tránsito Municipalidad de Guatemala. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 1998.

Reglamento de Organización y Funcionamiento del Departamento de la Policía Municipal de Tránsito. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 1998.

Acuerdo Municipal COM-021-04. Concejo Municipal de la Municipalidad de Guatemala, 2004.