

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA**

**"LA PROBLEMÁTICA VIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE GUATEMALA
Y LAS INSTITUCIONES REGULADORAS: SISTEMATIZACIÓN DE LA
EXPERIENCIA DE LA EMPRESA MIXQUEÑA DE TRANSPORTES
EMIXTRA EN LA FORMACIÓN DE CULTURA VIAL EN EL
MUNICIPIO DE MIXCO, DEPARTAMENTO DE GUATEMALA"**

TESIS

PRESENTADA AL CONSEJO DIRECTIVO DE LA ESCUELA DE CIENCIA
POLÍTICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

POR

CARMEN NOHEMÍ BELLOSO CHUPINA

AL CONFERIRSELE EL GRADO ACADÉMICO DE:

LICENCIADA EN SOCIOLOGÍA

Y EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

SOCIÓLOGA

GUATEMALA, OCTUBRE DE 2013



Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

RECTOR MAGNÍFICO

Lic. Carlos Estuardo Gálvez Barrios

SECRETARIO GENERAL

Dr. Carlos Guillermo Alvarado Cerezo

CONSEJO DIRECTIVO DE LA ESCUELA DE CIENCIA POLÍTICA

DIRECTORA: Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
VOCAL I: Licda. Mayra del Rosario Villatoro
VOCAL II: Lic. Juan Carlos Guzmán Morán
VOCAL III: Lic. Jorge Luis Zamora
VOCAL IV: Br. Meylin Valeria Montúfar
VOCAL V: Br. Román Castellanos Caal
SECRETARIO: Lic. Marvin Norberto Morán Corzo

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN GENERAL DE CONOCIMIENTOS

EXAMINADOR: Licenciado Edgar Florencio Montufar Noriega
EXAMINADOR: Licenciado Edgar Roberto Jiménez Ayala
EXAMINADOR: Licenciado Francisco José Lemus Miranda
EXAMINADOR: Licenciado Jorge Enrique Arriaga Rodríguez
EXAMINADOR: Licenciado Juan Carlos Guzmán Morán

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMÉN PÚBLICO DE TESIS

DIRECTORA: Licenciada Geidy Magali De Mata Medrano
SECRETARIO: Licenciado Marvin Norberto Morán Corzo
EXAMINADOR: Licenciado Juan Carlos Guzmán Morán
EXAMINADOR: Licenciado Francisco Ernesto Rodas
EXAMINADOR: Licenciado Marcio Palacios Aragón

Nota: Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la tesis.
(Artículo 73 del Normativo de Evaluación y Promoción de Estudiantes de la Escuela de
Ciencia Política)



Escuela de Ciencia Política

Guatemala, 24 de febrero de 2011.


Licenciada
Geidy Magali De Mata Medrano
Directora
Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

Respetable Licenciada De Mata:

Me permito informarle que el tema de tesis: **“La problemática vial en el área metropolitana de Guatemala y las instituciones reguladoras: Sistematización de la experiencia de la empresa mixqueña de Transportes EMIXTRA en la formación de cultura vial en el municipio de Mixco, departamento de Guatemala”**, propuesto por el (la) estudiante Carmen Nohemí Beloso Chupina, carnet no. 9520608 **puede autorizarse**, dado que el mismo cumple con las exigencias mínimas de los contenidos de la carrera.

Cordialmente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Lic. Jorge Enrique Arriaga Rodríguez
Coordinador de Sociología



c.c.: Archivo
1/i. chacón




**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA:** Guatemala, veinticuatro de febrero del año dos mil once. -----

ASUNTO: El (la) estudiante CARMEN NOHEMÍ BELLOSO
CHUPINA, carnet no. 9520608, continúa trámite
para la realización de su Tesis.

Habiéndose aceptado el tema de tesis propuesto, por parte del (de la) Coordinador
(a) de carrera pase al (a la) Coordinador (a) del Área de Metodología, para que se
sirva **emitir dictamen** correspondiente sobre el **diseño de tesis**.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
Directora Escuela de Ciencia Política

c.c.: Archivo
2/i. chacón





Guatemala, 24 de febrero de 2011.

Licenciada
Geidy Magali De Mata Medrano
Directora
Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

Respetable Licenciada De Mata:

Me permito informarle que, tuve a la vista el diseño de tesis, titulado: : **“La problemática vial en el área metropolitana de Guatemala y las instituciones reguladoras: Sistematización de la experiencia de la empresa mixqueña de Transportes EMIXTRA en la formación de cultura vial en el municipio de Mixco, departamento de Guatemala”**, presentado por el (la) estudiante Carmen Nohemí Belloso Chupina, carnet no. 9520608, quien realizó las correcciones solicitadas y por lo tanto, mi **dictamen es favorable** para que se apruebe dicho diseño y se proceda a realizar la investigación.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Lic. Jorge Enrique Arriaga Rodríguez
Coordinador del Área de Metodología



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
3/i. chacón



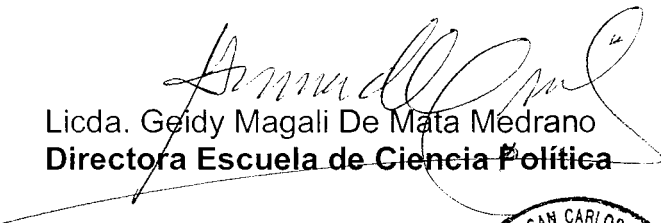
ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA: Guatemala, veinticuatro de febrero del año dos mil once.-----

ASUNTO: El (la) estudiante CARMEN NOHEMÍ BELLOSO CHUPINA, carnet no. 9520608 continúa trámite para la realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (de la) Coordinador (a) del Área de Metodología, pase al (a la) Coordinador (a) de Carrera correspondiente, para que **emita visto bueno** sobre la **propuesta de Asesor**.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
Directora Escuela de Ciencia Política



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
4/i. chacón



Guatemala, 24 de febrero de 2011.

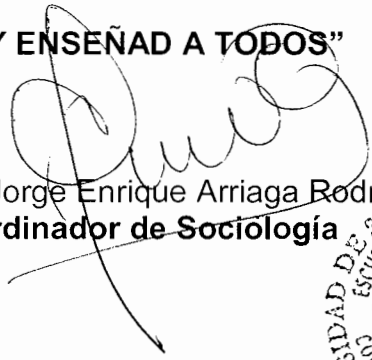
Licenciada
Geidy Magali De Mata Medrano
Directora
Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

Respetable Licenciada De Mata:

Me permito informarle que para desarrollar la tesis titulada: **“La problemática vial en el área metropolitana de Guatemala y las instituciones reguladoras: Sistematización de la experiencia de la empresa mixqueña de Transportes EMIXTRA en la formación de cultura vial en el municipio de Mixco, departamento de Guatemala”**, propuesto por el (la) estudiante Carmen Nohemí Belloso Chupina, carnet no. 9520608 puede **autorizarse como Asesor** a Lic. Alvaro Caballeros.

Cordialmente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Lic. Jorge Enrique Arriaga Rodríguez
Coordinador de Sociología



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
5/i. chacón



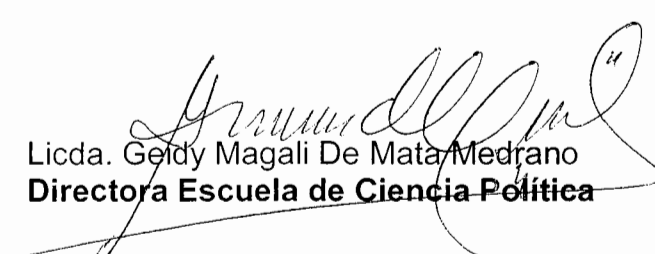
**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA:** Guatemala, diecisiete de febrero del año dos mil once.-----

ASUNTO: El (la) estudiante CARMEN NOHEMÍ BELLOSO
CHUPINA, carnet no. 9520608, continúa trámite
para la realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del (de la) Coordinador
(a) de Carrera correspondiente, pase al (a la) Asesor (a) de Tesis, **Lic. Alvaro
Caballeros** para que brinde la asesoría correspondiente y emita dictamen.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
Directora Escuela de Ciencia Política



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
6/i. chacón

Guatemala, 20 de abril 2012

Licda. Geidy de Mata
Directora Escuela de Ciencia Política
Universidad de San Carlos de Guatemala

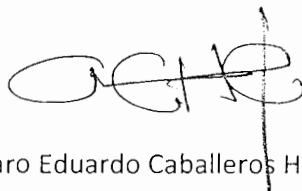
Saludándola respetuosamente, me comunico con usted para hacerle saber que la estudiante **Carmen Nohemí Belloso Chupina**, carnet No. 9520608, ha desarrollado su trabajo de tesis titulado "La Problemática Vial en el Área Metropolitana de Guatemala y las Instituciones Reguladoras: Sistematización de la Experiencia de la Empresa Mixqueña de Transportes EMIXTRA en la Formación de Cultura Vial en el Municipio de Mixco, Departamento de Guatemala".

Durante el proceso de investigación, la estudiante Belloso Chupina, desarrolló la perspectiva teórica y de trabajo de campo sugerida en el diseño original, haciendo una lectura sociológica de la necesaria vinculación entre crecimiento metropolitano, infraestructura del transporte y entidades reguladoras, en el caso específico de EMIXTRA.

Habiendo agotado la estudiante Belloso Chupina la mayoría de cambios sugeridos desde la asesoría, a la cual respondió satisfactoriamente, y por considerar que su trabajo se constituye en un aporte al conocimiento y reflexión sobre el tema, considero que la tesis presentada cumple con los requisitos para la continuación del trámite correspondiente.

Agradeciendo la atención,

Att.



Lic. Alvaro Eduardo Caballeros Herrera

Asesor de tesis



*Recibido
9/7/12
Geidy de Mata*



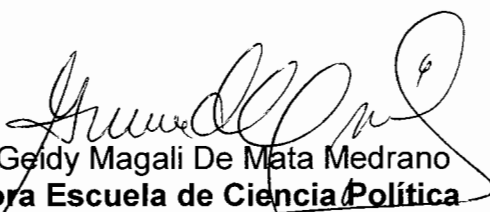
**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA:** Guatemala, dos de julio del año dos mil doce.-----

ASUNTO: El (la) estudiante Carmen Nohemí Beloso Chupina,
carnet no. 9520608, continúa trámite para la
realización de su Tesis.

Habiéndose emitido el dictamen correspondiente por parte del **Lic. Alvaro Eduardo Caballeros Herrera**, en su calidad de Asesor (a), pase al Coordinador (a) de la Carrera de Sociología para que proceda a conformar el Tribunal Examinador que escuchará y evaluará la defensa de tesis, según Artículo Setenta (70) del Normativo de Evaluación y Promoción de Estudiantes de la Escuela de Ciencia Política.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
Directora Escuela de Ciencia Política

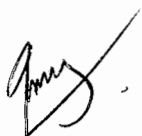
Se envía el expediente
c.c.: Archivo
7/i. chacón



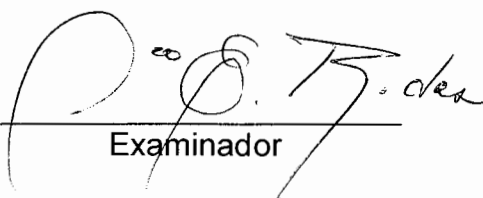


ACTA DE DEFENSA DE TESIS


En la ciudad de Guatemala, el día martes veinticuatro de julio del año dos mil doce, se realizó la defensa de tesis presentada por Carmen Nohemí Beloso Chupina carnet no. 9520608, para optar al grado de Licenciada en Sociología, titulada: **“La Problemática Vial en el Área Metropolitana de Guatemala y las Instituciones Reguladoras: Sistematización de la Experiencia de la Empresa Mixqueña de Transportes EMIXTRA en la Formación de Cultura Vial en el Municipio de Mixco, Departamento de Guatemala”**, ante el Tribunal Examinador integrado por: Lic. Juan Carlos Guzmán Morán; Lic. Francisco Ernesto Rodas y Lic. Marcio Palacios Aragón, Coordinador (a) de la Carrera de Sociología. Los infrascritos miembros del Tribunal Examinador desarrollaron dicha evaluación y consideraron que para su aprobación deben incorporarse algunas correcciones a la misma.



Examinador



Examinador



Coordinador(a) de Carrera

c.c.: Archivo
8b/í. chacón



ACTA DE DEFENSA DE TESIS

En la ciudad de Guatemala, el viernes cuatro de octubre del año dos mil trece, se efectuó el proceso de verificar la incorporación de observaciones hechas por el Tribunal Examinador, conformado por: Lic. Juan Carlos Guzmán Morán, Lic. Francisco Ernesto Rodas y Lic. Marcio Palacios Aragón del trabajo de tesis: **“LA PROBLEMÁTICA VIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE GUATEMALA Y LAS INSTITUCIONES REGULADORAS: SISTEMATIZACIÓN DE LA EXPERIENCIA DE LA EMPRESA MIXQUEÑA DE TRANSPORTES EMIXTRA EN LA FORMACIÓN DE CULTURA VIAL EN EL MUNICIPIO DE MIXCO, DEPARTAMENTO DE GUATEMALA”**, presentado por el (la) estudiante Carmen Nohemí Beloso Chupina, carnet No. 9520608, razón por la que se da por **APROBADO** para que continúe con su trámite.

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'L. Mack'.

Dr. Luis Fernando Mack Echeverría
Coordinador de Sociología



c.c.: Archivo
8c/i. chacón



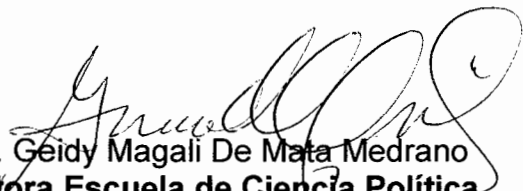
Escuela de Ciencia Política

**ESCUELA DE CIENCIA POLITICA DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE
GUATEMALA:** Guatemala, dieciocho de octubre del año dos mil trece.-----

Con vista en los dictámenes que anteceden y luego de verificar la autenticidad de la certificación de Examen de Suficiencia y/o cursos aprobados por la Escuela de Ciencias Lingüísticas, se autoriza la impresión de la Tesis titulada: **“LA PROBLEMÁTICA VIAL EN EL ÁREA METROPOLITANA DE GUATEMALA Y LAS INSTITUCIONES REGULADORAS: SISTEMATIZACIÓN DE LA EXPERIENCIA DE LA EMPRESA MIXQUEÑA DE TRANSPORTES EMIXTRA EN LA FORMACIÓN DE CULTURA VIAL EN EL MUNICIPIO DE MIXCO, DEPARTAMENTO DE GUATEMALA”**, presentada por (el) la estudiante **Carmen Nohemí Belloso Chupina** carnet No. **9520608**.

Atentamente,

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”


Licda. Geidy Magali De Mata Medrano
Directora Escuela de Ciencia Política



Se envía el expediente
c.c.: Archivo
9/i. chacón

ACTO QUE DEDICO:

A Dios: Por ser mi refugio y mi fortaleza, en todos aquellos momentos cuando mis propias fuerzas se agotan, estás conmigo siempre para sobreponerme.

A mis Padres: Melquicedes de Jesús Belloso Nájera

Angélica Chupina González

Por su inquebrantable apoyo, persistencia, motivación y dedicación para poder culminar este proceso educativo que empezó desde hace mucho tiempo atrás, desde lugares distantes, desde las escuelitas más lejanas y humildes como fue la escuela rural Mixta de Las Cruces, La Libertad Petén donde aprendí mis primeras letras.

A mi Familia: Mi esposo Edgar Rolando Milián Orellana por su comprensión y apoyo.

Mis hijos Sara, Melquicedes y Rosario Milián Belloso, porque son el motivo de mi vida, y mi inspiración a seguir adelante para que este esfuerzo sea un ejemplo para ellos.

A mi suegra Zoila Orellana, por su valioso y oportuno apoyo en los momentos en que más la necesité.

AGRADEZCO:

A mis amistades: por ser personas en quienes siempre he podido confiar y encontrar aprecio fraternal y apoyo.

A mi país Guatemala: Estoy segura que con mi esfuerzo contribuiré a la construcción de una mejor sociedad y por ello un mejor país.

A la Universidad de San Carlos de Guatemala:

Institución que nos permite aprender, formarnos y transformarnos.

A la Escuela de Ciencias Políticas:

Espacio para la formación de cientistas sociales en cuyos corredores y aulas tuve la dicha de adquirir discernimiento.

A mi Asesor: Licenciado Álvaro Caballeros

Por ser más que un profesional, un gran amigo dispuesto siempre a orientarme y a ayudarme a la formación académica.

A mis Docentes: Por su apoyo infranqueable a los estudiantes de la Escuela de Sociología y en especial para mi persona.

A los Agentes de la Policía Municipal de Tránsito:

Por cumplir con un papel importante dentro de nuestra sociedad; quienes con su esfuerzo, contribuyen a la disminuir el impacto de la problemática vial en nuestra ciudad y a la construcción de una cultura vial.

ÍNDICE

Introducción: ¿Por qué sistematizar la experiencia de la empresa misqueña de transporte en la formación de cultura vial?.....	01
--	----

CAPITULO I

Metodología del proceso de la Investigación.....	05
---	-----------

CAPITULO II

La perspectiva Sociológica de la regulación del tránsito vehicular.....	10
2.1 Sistema Urbano.....	13
2.2 Antecedentes y actualidad del sistema urbano en Guatemala.....	14
2.3 Preeminencia de ciudades.....	18
2.4 Expansión metropolitana.....	19
2.5 Indicadores del desarrollo urbano.....	22
2.6 Conurbación.....	23
2.7 Explosión de demanda vehicular.....	24
2.8 La congestión vehicular.....	27
2.9 Educación y cultura vial.....	28
2.10 Quienes intervienen en la vía pública.....	32

CAPITULO III

Monografía de Mixco.....	34
3.1 Características generales de Mixco.....	34

3.2 Aspectos históricos.....	35
3.3 Aspectos demográficos.....	36
3.4 Principales actividades económicas.....	38
3.5 Red vial de Mixco.....	39
3.6 Sistema vial en Mixco.....	40
3.7 Sistema de transporte colectivo en Mixco.....	42
3.8 Conteos vehiculares en algunas arterias y avenidas de Mixco.....	42

CAPITULO IV

Radiografía del tránsito vehicular en el municipio de Mixco: resultados de la encuesta.....	46
4.1 Motivos para salir de casa.....	46
4.2 Los horarios de salida.....	47
4.3 Tipos de vehículos más utilizados.....	49
4.4 La duración en el trayecto.....	51
4.5 Horario de retorno a casa.....	53
4.6 Accidentes de tránsito.....	54
4.7 Principales arterias del municipio de Mixco.....	56
4.8 Apreciación de la red vial de Mixco.....	58
4.9 Principales dificultades en el tránsito vehicular.....	59
4.10 Congestionamiento vial.....	59
4.11 Como mejorar la problemática vial.....	61

CAPITULO V

Institucionalidad relativa al tránsito vehicular	64
5.1 Policía municipal de tránsito del municipio de Guatemala.....	67
5.2 Su misión y visión.....	67
5.3 La institucionalidad y expansión de las policías municipales de tránsito.....	68
5.4 El caso de Emixtra.....	70
5.5 Plan de educación vial de Emixtra.....	71
5.5.1 Misión, visión y valores de Emixtra.....	74

CAPITULO VI

Principales impactos de la regulación y ordenamiento del tránsito de la PMT Emixtra	76
6.1 Reportes de Emixtra.....	76
6.2 Tráfico promedio por día.....	77
6.3 Tipo de tráfico.....	78
6.4 Colisiones por eje y por año.....	79
6.5 Incidentes atendidos.....	81
6.6 Sanciones y cambios en la cultura vial.....	83
6.7 Elementos evaluativos.....	88
6.8 Cultura vial.....	89
6.9 Aspectos que han cambiado en relación a la conducción.....	94
6.9.1 Uso de cinturones de seguridad.....	95

6.9.2 En los parqueos públicos.....	95
6.9.3 En el ordenamiento vehicular.....	95
6.9.4 En las velocidades restringidas.....	95
6.9.5 En la disminución de dificultades.....	96
6.9.6 La relación conductor-autoridad de tránsito.....	96
6.10 Aspectos en los que debería mejorar Emixtra.....	98
Conclusiones.....	102
Recomendaciones.....	106
Recomendaciones a Emixtra.....	108
Bibliografía.....	109
Anexos.....	111

Introducción

El trabajo de tesis que se presenta es la culminación de un proceso formativo e investigativo que para la carrera de sociología es trascendental, al ser la investigación y el análisis una de las herramientas de las que se vale la sociología como fundamento de praxis tratando que la función social tenga un sentido práctico.

La investigación que se realizó, se inscribe en el marco de la sociología urbana, la vida social e interacción humana en áreas metropolitanas, se estudió las estructuras, procesos, cambios y problemas de un área urbana. Aborda específicamente la vinculación entre crecimiento metropolitano, transporte vehicular y la regulación del mismo; específicamente en el municipio de Mixco, analizando la experiencia de Emixtra como institución creada con el fin de ordenar, educar y promover una forma de vida de mejor calidad.

Se trata de un tema que afecta a la totalidad de personas que radican en el municipio y en las áreas circunvecinas y que cotidianamente experimentan una problemática común, el caos urbano y vehicular. Indiscutiblemente es un tema que afecta los tiempos, la salud, los intereses económicos, y el cumplimiento de actividades estudiantiles, laborales y de ocio de los aproximadamente tres millones de habitantes del área metropolitana de Guatemala.

Desde mediados de los años noventa, se ha creado una institucionalidad que tiene como misión contribuir a regular ese caos urbano y a generar procesos que favorezcan a la formación de una cultura vial (reflejo del tipo de sociedad que tenemos y la que queremos).

Existe una estrecha relación entre la forma que se conduce determinado grupo de habitantes en una sociedad y los mecanismos de regulación que se implementan, es decir que en sociedades violentas y desordenadas se aplican procedimientos y sanciones más drásticos, por lo que el impacto de la

aplicabilidad de la Ley genera tensiones y desacuerdos pero también convencimientos sobre la necesidad de aprovechar al máximo los pocos espacios que la urbanización va dejando en lo que podemos llamar una sociedad motorizada (donde los vehículos dejaron de ser una comodidad y se convirtieron en una necesidad).

En el primer capítulo se muestra la metodología utilizada y los instrumentos diseñados para profundizar en esta investigación.

En el segundo capítulo se incluye los aspectos relacionados con el sistema urbano, cómo se va desarrollando nuestra ciudad, el tiempo que transcurre para catalogarse como metrópolis, que elementos se van dando en ese proceso, cómo se van constituyendo las zonas y los municipios en esa expansión metropolitana.

Así mismo, este capítulo resume los indicadores del desarrollo urbano, revisando su legislación, sus políticas de crecimiento, sus políticas de ordenamiento del transporte urbano, qué elementos definen su infraestructura; sin dejar de mencionar el concepto de conurbación que incluye a toda la región metropolitana, especialmente porque dentro de esta región se encuentra el municipio de Mixco que es nuestra delimitación espacial de interés.

El tercer capítulo está enfocado a destacar las características del municipio de Mixco, departamento de Guatemala, considerando que es de relevante importancia conocer su historia, datos demográficos pues estos últimos reflejan en gran medida su movilidad, su dinámica, su crecimiento, sus espacios con mayor densidad poblacional; luego y no de menor importancia es conocer los aspectos económicos del municipio pues alrededor de este tema giran muchas actividades que de inmediato se trasladan o se incorporan inevitablemente al sistema vial.

En ese capítulo se desarrolló el tema sobre la red vial, y como es esta en el municipio de Mixco, así como sus principales arterias, dentro de las cuales se incluye la jerarquía dentro de ese sistema de vías de comunicación; y la explosión de demanda vehicular en los últimos años, tomando en cuenta datos de años

anteriores, comparando con la actualidad, pero sobre todo buscando cual ha sido la razón de ese fenómeno de crecimiento acelerado del parque vehicular.

Este sistema vial se compone de varios elementos que se plantean en este capítulo, elementos que cuando no funcionan de manera lógica y coordinada u ordenada repercute como una problemática vial de la cual conoceremos sus particularidades y como se contrarresta esa problemática.

Para conocer un poco acerca de la Legislación relativa al tránsito, se consideró apropiado incluir en el quinto capítulo, los elementos que anteceden a la creación e institucionalización de las Policías Municipales de Tránsito; las características propias de estas, cual es la visión con la que se forman, su misión y sus objetivos; a que obedece la tendencia a expandirse en los demás municipios del área metropolitana y del interior.

Para sustraer un ejemplo específico se limitó al caso especial de la Policía Municipal de Tránsito Emixtra del municipio de Mixco, departamento de Guatemala conociendo y profundizando de forma más puntual en su historia, su misión y visión, sus objetivos propios, sus avances y logros, así como también conocer qué opinión le merece al vecino el trabajo que Emixtra realiza, el impacto que ha tenido en el municipio de Mixco, así como las expectativas que los vecinos tienen respecto a la labor de servicio que esta policía realiza.

Gran parte del capítulo seis, está dedicado a analizar el impacto de la regulación y ordenamiento del tránsito y qué tan efectivo es el método utilizado para llevar a cabo este ordenamiento, cuáles han sido los logros de este servicio que presta la institución policial tanto desde la perspectiva de quienes reciben este servicio como desde las autoridades de tránsito que ejecutan las estrategias.

Acá se conoce y se analizó el plan de Educación vial que posee Emixtra para desarrollar su política de educación vial y de qué forma éste ha impactado sobre su población; los aspectos en que han mejorado la conducción los encuestados, cómo es la comunicación entre conductor y autoridad de tránsito; y finalmente algo

de especial trascendencia son los aspectos que los encuestados sugieren que debe mejorar la Policía Municipal de Mixco para que el servicio que presta sea satisfactorio.

Se presentan las conclusiones del trabajo realizado respecto a la problemática vial en el área metropolitana de Guatemala, en base a los hallazgos; las recomendaciones que caben de acuerdo a toda la información recopilada en la investigación efectuada en el municipio de Mixco.

Se espera que la presente tesis reúna las características, calidades y rigores académicos, pero en lo fundamental que se constituya en un insumo para mejorar la intervención y acción de las instituciones creadas para la regulación del tránsito y hacer de la vida urbana, algo menos dramática, estresante y conflictiva.

Capítulo I

Metodología del proceso de la investigación

La presente investigación se realizó mediante la utilización del método deductivo – inductivo; esta combinación de perspectivas metodológicas permitió acercarse al tema de la problemática vial en el municipio de Mixco, desde lo general a lo particular, ubicando un proceso de urbanización y las problemáticas de la transitabilidad en Guatemala; posteriormente se particularizó a la experiencia de Emixtra en el municipio de Mixco del departamento de Guatemala. Es decir, el enfoque descendió de lo general a lo específico.

Para recabar información primaria durante el proceso de investigación se elaboraron algunos instrumentos como guías de entrevista, boletas de encuesta, guías de observación diseñadas específicamente para cada sector que se tomó en cuenta en el proceso de investigación durante la fase del trabajo de campo, con autoridades municipales, usuarios y vecinos del municipio y algunos agentes de Emixtra.

Para conocer la opinión de los conductores se levantó una encuesta, y para el efecto se diseñó una boleta que se corresponde con los objetivos específicos que guían la investigación.

La investigación constó de las siguientes fases:

- ✓ Fase de recopilación documental
- ✓ Exploración y lectura bibliográfica

Para facilitar la recopilación bibliográfica y documental se realizaron visitas a centros de documentación e información especializadas en la investigación social

y que cuentan con bibliografía relativa a temas urbanos, tales como el Centro de Estudios Urbanos y Regionales de la Universidad de San Carlos de Guatemala, la Asociación para el Avance de las Ciencias Sociales en Guatemala, AVANCSO, la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales FLACSO, la Biblioteca Central de la Universidad de San Carlos y el Centro de Documentación de la escuela de Ciencias Políticas.

Para analizar el proceso de conformación y urbanización del Municipio de Mixco, se visitó la Biblioteca Municipal de Mixco. (Monografías, proceso histórico, características económicas, demográficas, de infraestructura y culturales).

Se tomaron en cuenta publicaciones propias del municipio, como los informes de labores de la municipalidad y el plan operativo anual, para indagar acerca del tema vial en Mixco.

Monitoreo hemerográfico

Mediante la lectura y sistematización de la información publicada en los medios escritos en Guatemala, se realizó consulta de periódicos a efecto de conocer y analizar el enfoque, el tipo de información y los problemas que aborda la prensa escrita guatemalteca, que de hecho ha realizado importantes estudios, encuestas y análisis sobre la problemática del transporte y del crecimiento urbano. Asimismo se utilizó la información de medios de prensa escrita, para conocer la opinión de algunos niveles de usuarios respecto a las autoridades municipales, en general, pero con énfasis en lo que ocurre en el municipio de Mixco.

Se consultaron periódicos propios del municipio a efecto de recabar información pertinente sobre Mixco y sus alrededores, específicamente se revisaron los periódicos El Sol y el Metropolitano.

Información digital y electrónica

Para complementar la información que se obtuvo de la exploración bibliográfica, documental y hemerográfica, se realizaron visitas a sitios de información relacionada con los temas de investigación, estudios y análisis efectuados por otras entidades o estudiantes, se visitó la página de internet de Emixtra para consulta de aspectos relacionados con el tema vial.

Fase de trabajo de campo

Denominamos trabajo de campo al momento durante el cual se implementaron las herramientas específicas como las guías de entrevista y encuesta, para recabar información primaria en el área delimitada que es el municipio de Mixco, y con los sujetos identificados como lo son las personas conductoras de vehículos. Cabe hacer la salvedad que en este nivel se ampliaron las entrevistas a personas oriundas del municipio y a quienes solo utilizan como vía de paso, el municipio de Mixco y transitan por las principales arterias como la Calzada San Juan, Bulevar el Naranjo, Calzada Mateo Flores, Calzada Roosevelt, carretera Interamericana, Boulevard San Cristóbal, Boulevard Sur y Calzada San Juan.

Levantado de la encuesta

La encuesta se levantó de forma aleatoria simple, en una cantidad de ciento veinte boletas. Se realizó la encuesta, tratando de cubrir diversos tipos de conductores, tomando en cuenta a pilotos de buses urbanos, extraurbanos, taxistas, buses de colegios, y conductores en general.

Observación participativa

Dadas las características y experiencia laboral de quien investiga, se realizó el proceso de observación participativa, es decir, estar dentro de la institución,

facilitó, posibilitó y potenció el acercamiento a la problemática del tráfico vehicular en la ciudad de Mixco y su área circundante. Este enfoque, de carácter cualitativo, se combinó con una perspectiva cuantitativa, que permitió conocer la opinión de los conductores y la problemática del tráfico en el municipio, complementando el carácter metodológico que hace una combinación entre los aspectos cualitativos y cuantitativos.

Fase de sistematización de la información recabada

Una vez culminada la fase de trabajo de campo, se sistematizó la información primaria obtenida mediante las técnicas de entrevista y encuesta. En el primero de los puntos señalados, se procedió al ordenamiento y la clasificación, se realizaron entrevistas al jefe de operaciones, al subdirector operativo, al Gerente General todos ellos de Emixtra, y a 3 vecinos del municipio.

Transcripción de entrevistas

Los resultados de las encuestas y entrevistas se grabaron en un sistema de almacenamiento digital. La transcripción no se hizo textual, sino analítica, poniendo énfasis en la información que se obtuvo, para identificar procesos, problemáticas y énfasis que las personas entrevistadas expusieron en sus respuestas.

La transcripción facilitó identificar el posicionamiento, las inquietudes y los resultados que permitieron una redacción fundamentada en las apreciaciones de los diversos sectores y actores que participaron en el proceso.

Tabulación de la encuesta

Como se ha indicado, se realizaron ciento veinte encuestas. Para facilitar la tabulación se hizo uso de un software especializado que permitió, cuantificar las

recurrencias, las respuestas, las valoraciones y los aspectos que señalaron las personas del municipio y quienes transitan por el mismo.

El diseño de la tabulación se correspondió con la totalidad de las preguntas listadas y numeradas y se hizo de forma cerrada, a efecto de no dejar margen de discrecionalidad, solamente una pregunta se dejó abierta, con el objetivo de conocer las recomendaciones que emanan de la encuesta.

Diseño de gráficas

Con la información cuantitativa resultante de la sistematización y tabulación de la encuesta, se realizaron las gráficas. Un segundo paso en el diseño de las gráficas, fue comentar las mismas para facilitar el siguiente paso, que fue el análisis de la información.

Análisis de la información

Al momento de tener las entrevistas transcritas, la encuesta tabulada y la información graficada, se clasificó la información de acuerdo a los contenidos identificados previamente en el plan capitular; correspondiéndose estos a los objetivos específicos.

Las entrevistas se utilizaron para citarlas de forma textual, en forma de paráfrasis y cuando se consideró importante para sustentar la información que no es propia de quien investiga. Con la información resultante de las entrevistas se realizó un capítulo específicamente diseñado para conocer aspectos clave en la problemática del tránsito y la intervención de Emixtra en la formación de cultura vial y en la opinión que respecto a Emixtra tenga la población misqueña y quienes transitan por las vías de dicho municipio.

Capítulo II

La perspectiva sociológica de la regulación del tránsito vehicular

La vida moderna se ha caracterizado por la configuración de ciudades que reúnen grandes conglomerados de personas que habitan un determinado espacio territorial que aglutina, o al menos debe contener una serie de condiciones (infraestructura, servicios básicos, telecomunicaciones, transporte, electricidad, agua), que faciliten la realización de las múltiples actividades que cotidianamente provocan la movilidad de un punto de reproducción familiar a un determinado espacio laboral, educativo o comercial.

Dependiendo de la calidad, las condiciones y la disponibilidad de la infraestructura del transporte; en ese espacio llamado ciudad se realizan cotidianamente miles de procesos de movilidad espacial que repercuten en la calidad de vida de sus habitantes. La vida en la ciudad es entonces un proceso que desde la perspectiva sociológica, aporta a la identificación de aspectos que influyen en la calidad y la cantidad del tiempo requerido para realizar las actividades que a la persona le corresponde llevar a cabo para la satisfacción de sus necesidades y el cumplimiento de sus funciones.

Las características espaciales y territoriales de la ciudad aunado a la falta de un transporte urbano de calidad y seguro; que sumado a un contexto de globalización comercial, movilidad social y ampliación de la oferta vehicular, ha influido para que miles de personas adquieran un vehículo propio, originando con ello crecimiento del parque vehicular anual que contrasta con una infraestructura de carreteras que no responde proporcionalmente a ese crecimiento del parque vehicular.

Por otro lado, cada individuo o persona que conduce un vehículo interactúa con los otros mediante un sistema de símbolos, reglamentos y autoridades cuya función principal es la regulación precisamente que se establece entre conductores y peatones. En la medida que se respetan estos símbolos se mejora la interacción. A mayor nivel de desarrollo, mejores son las condiciones de transporte y cultura vial. A menor nivel de desarrollo, más deterioro en las condiciones de transporte y formación de cultura vial que repercute en las relaciones entre sujetos urbanos al hacer uso de la vía pública.

El impacto que el sistema de movilidad diaria produce en el individuo o sujeto urbano, en su modo de vida es alarmante, tanto en el ámbito económico, social y en la salud. En términos económicos, el desplazamiento cotidiano en ciudades con alta densidad vehicular y bajos niveles de entidades reguladoras del tránsito, provocan un impacto negativo porque se consume más combustible y se logra menos desplazamiento, lo cual impacta negativamente en la economía familiar y nacional (comercio, industria, servicios).

A nivel social, el congestionamiento vial provoca tensión y atrasos cotidianos que son determinantes en la configuración de una cultura de la impuntualidad que se ha hecho común en sociedades subdesarrolladas y carentes de infraestructura y calidad de transporte.

En cuanto a la salud, el nivel de estrés que cada persona acumula, la disminución de horas de sueño y alterar sus horarios de alimentación; aunado a la alta contaminación auditiva y ambiental que sufre al momento de desplazarse de un lugar a otro, hace que la vida diaria en la ciudad no sea de buena calidad.

De acuerdo a estudios de la sociología urbana, el nivel de desarrollo alcanzado por una sociedad, se ve reflejado en la forma de conducir y en el sistema de regulación que en éste se establece. Desde la perspectiva de la sociología urbana aplicada al caso guatemalteco, es posible formular que la sociedad guatemalteca está iniciando con un proceso de formación de cultura vial

inducido por la creación de una institucionalidad cuya función básica es la regulación del tránsito vehicular.

Algunos indicadores que permiten identificar, analizar y argumentar acerca del nivel de cultura vial existente en determinada sociedad son: la incidentalidad de tránsito (colisiones, atropellados, fallecidos a causa de choques), la emisión de multas (por no respetar los límites de velocidad, por no utilizar el cinturón de seguridad, por no respetar las señales de tránsito entre otras), la colocación de aparatos inmovilizadores (cepos), el tiempo utilizado para desplazarse de un lugar a otro, multas por faltas de respeto a la autoridad.

La apreciación de las autoridades de tránsito misqueñas, es que en la medida que estos indicadores disminuyan o se incrementen, se puede analizar el impacto que las instituciones reguladoras del tránsito están teniendo en la formación de cultura y la disminución del congestionamiento vial. De lo contrario, si no se toma con atención cada uno de estos indicadores, el accionar de las instituciones reguladoras del transporte y tránsito se verá reducido únicamente a la actividad de ordenamiento mediante la sanción y regulación, que si bien ayuda a miles de usuarios de la vía pública, no representa la solución definitiva del problema del desorden vehicular y ausencia de autoridad efectiva y liderazgo institucional en este tema.

Para la sociología, la interpretación de este fenómeno, aporta en la determinación de las causas, impactos, búsqueda de soluciones e interpretaciones de un proceso que “afecta a más de un 60% de población urbana y que repercute en la calidad de vida de amplios conglomerados” (Gellert, G. 1990, p.38). Las soluciones a la problemática no dependen exclusivamente de las instituciones, sino de una compleja reestructuración del sistema urbano, que van desde la descentralización, la reingeniería de las ciudades, de la ampliación del sistema vial, de la definición de políticas urbanas, de la planificación del crecimiento poblacional.

Se desarrollan algunas de las principales categorías y enfoques teóricos que explican la importancia de la urbanización en sociedades en vías de desarrollo, así como los antecedentes de la estructuración del sistema urbano.

Sistema Urbano

Cuando nos referimos al sistema urbano, se hace énfasis al método o régimen que ha predominado en el proceso de edificación y configuración de la ciudad de Guatemala, desde el punto de vista espacial, social y económico.

Como sociólogos, entender este concepto implica la inclusión de fenómenos sociales como: “el proceso de concentración progresivo de la población de un territorio en la ciudad; y los resultados a los que ese proceso lleva sobre la propia organización social” (Avancso; 2003, p. 72), el transporte urbano y la cultura vial dos factores entre los muchos que existen en ciudades que se caracterizan por una alta concentración de población y centralización de actividades.

Existen varias definiciones y enfoques de urbanización. La perspectiva geográfica, considera los procesos de urbanización como: “una serie de transformaciones que tienen lugar a lo largo del tiempo y mediante las cuales un espacio adquiere el carácter de urbano” (Avancso; 2003, p. 18).

Este planteamiento sostiene que el proceso de urbanización se genera dado por: el efecto multiplicador natural de la población en sí que reside en las ciudades, la conurbación de villas y poblados que forman y expanden la ciudad o área metropolitana, la extensión del espacio urbanizado, el crecimiento de los sectores de actividad industrial y terciaria, los flujos migratorios que implican modificaciones en las estructuras sociales y en las formas de vida; la reorganización del sistema de asentamientos, adquiriendo las ciudades un mayor protagonismo en la estructura territorial.

Desde la perspectiva predominantemente economista, la urbanización se entiende como un proceso que tiene sus causas principales en ciertas transformaciones en el agro que expulsan fuerza de trabajo; por motivos como la tecnificación o la separación del campesino de sus medios de producción; así como la fijación y aumento en las áreas urbanas de las actividades económicas como las industriales y de servicios entre otras, y que “por la misma razón se convierte en un atractivo para la fuerza de trabajo que ha sido expulsada de las zonas rurales”, (CEUR 1998, p. 41)

Desde hace muchos años, la naturaleza de vida urbana es un tema que llamó la atención de muchos sociólogos, y sigue siendo un fenómeno que cada vez toma más auge en el mundo, pero en especial en los países que se definen dentro de los no desarrollados, pues son estos los que no muestran un control al momento de presentarse este fenómeno.

No se afirma con ello que la urbanización descontrolada sea un fenómeno que se ha presentado solo en los países subdesarrollados y que en los inicios de la industrialización en sociedades como Francia, Italia, Alemania, Inglaterra y Estados Unidos de América por mencionar los más importantes, el tema del desarrollo urbano fue ligado a las economías capitalistas que se fueron industrializando más temprano.

Los sistemas urbanos de los países desarrollados, muestran una estructura “lineal” o “lognormal”, en este sistema, la ciudad que en jerarquía le sigue al primero, es la mitad más pequeña que la primera. Es decir, que la jerarquía, cuando es un sistema coherente debe doblar el tamaño.

Antecedentes y actualidad del sistema urbano en Guatemala

Investigadores urbanos, tanto individuales como Gellert; institucionales como AVANCSO y CEUR coinciden en que el proceso de urbanización en Guatemala y el sistema en sí, ha sido producido por el modelo de desarrollo adoptado en la

segunda mitad del siglo veinte. Por otra parte hay quienes afirman que es un modelo agudamente concentrador de capitales, de inversión pública y privada, del poder de decisión, de los servicios y de los excedentes de mano de obra agraria, “lo cual ha tenido un efecto en la aglomeración capitalina” (Castillo, 2003, p. 36).

Es de particular importancia indicar que desde antes de 1950, ya se observaban algunos rasgos de ese crecimiento concentrador que ha sido el principal responsable de esa ampliación con características de un sistema urbano macro cefálico. El desahogo espacial que este proceso implica ha sido horizontal, desbordando lo que investigadores han llamado la “mancha urbana” (AVANCSO, 2003, p. 35), hacia los municipios colindantes como reflejo principalmente del traslado de parte de la población fuera de los límites del municipio de Guatemala (conurbación).

Entre 1950 y 1973, la población del municipio de Guatemala creció a un ritmo entre 2 y 5% anual, (Gellert, G. 1990, p.22) sin embargo a partir de la década de 1970, el crecimiento se desaceleró a menos del 1% anual; la situación para el periodo entre 1981-94 bajó a 0.6%. Diríamos entonces que hay algo extraño en este fenómeno. Pues la explicación lógica, de alguna manera ha sido expuesta en este documento cuando se ha hecho mención de que ha habido un fenómeno de expansión de la mancha urbana, ya no hay espacios habitacionales por el aumento de usos no residenciales; lo que ha obligado a quienes han migrado a la ciudad, a ubicarse en los municipios vecinos.

Es bajo esta razón que se explica el por qué los estratos populares se ubican en los sectores urbanos más degradados y, en especial, en asentamientos con alto nivel de precariedad que crecen perennemente en los barrancos que rodean el valle. Debido a diversos factores, también se ha identificado la construcción de nuevos complejos residenciales para sectores de la clase alta del país hacia regiones colindantes con Guatemala (Santa Catarina Pinula, San José Pinula, Carretera al Salvador, Carretera a la Antigua Guatemala, San Cristóbal Mixco).

Otros investigadores han definido cinco etapas en el camino a la metropolización de la ciudad de Guatemala, siendo estas: a) antecedentes de la metropolización, formación y restructuración de la ciudad como capital b) crecimiento de la ciudad a partir de un proceso de urbanización acelerada c) formación del área metropolitana d) actual dinámica de metropolización, (AVANCSO, 2000, p. 26).

Dentro de las causas que podemos mencionar hoy, sobre la complejidad de ese fenómeno del sistema urbano, tenemos que al principio, a mediados del siglo XX, no veían esto como algo negativo, sino más bien como el reflejo de la modernidad.

En los años 40, 50 y los 60 fue estudiado este tema exclusivamente por intelectuales extranjeros, con enfoques ecológicos, antropológicos y sociológicos pero sin percibir el crecimiento de la ciudad como un problema. Y es evidente que no era en realidad de la magnitud que es hoy este fenómeno.

El conflicto interno todavía no había impactado como lo hizo en las décadas siguientes, especialmente durante el período de los años 80 que provocó el desplazamiento forzado de miles de personas que encontraron en la ciudad de Guatemala un espacio para evitar la persecución y la muerte que prevaleció principalmente en los departamentos de mayor población indígena.

Actualmente, la situación urbana no ha cambiado su dinámica de crecimiento y constitución de sus áreas de influencia sin existir una proyección de esa expansión. Como resultado de esa débil gestión, siguen manifestándose como consecuencias graves: *a) la desorganización y crecimiento extensivo de la periferia de la ciudad, junto a la densidad de población urbana, b) servicios deficitarios y caros; c) deficiente control del mercado de suelo urbano, c) ausencia de áreas verdes, d) red vial obsoleta; e) ausencia de un sistema integral y planificado de transporte; f) proliferación de zonas insalubres de grave contaminación ambiental y g) no hay un sistema eficiente de depuración de aguas negras,* (Castillo, 2003, p. 113).

Entre los años 1972 y 2000, se llevó a cabo el primer esfuerzo serio, coordinado por Federico Fahsen, en el que se pretendía orientar las políticas públicas del municipio de Guatemala, sobre la base de la planificación y la gestión urbana. Es el primer estudio donde se percibe preocupación por el crecimiento desordenado de la ciudad, sin lograr tener el impacto que este fenómeno requería desde ese momento.

Es hasta 1980, que Luis Alvarado, pionero de la investigación urbana en Guatemala, presenta un texto en donde abordó el tema con plena conciencia de que la metropolización constituía un fenómeno ya bastante complejo y digno de discusión pero de igual forma, no se logra llamar la atención debida.

La propuesta de Distrito Metropolitano de 1990, en el marco del PLANDEUR, (plan de desarrollo urbano metropolitano de Guatemala), fue un proyecto de Ley de creación del Distrito Metropolitano, basado en los problemas definidos y generalizados pero ya no se llevó a la práctica; pasando el tema de la planificación urbana a manos del Plan de Desarrollo Metropolitano "Metrópolis 2010", articulado con la Municipalidad de Guatemala pero dirigido por la iniciativa privada.

A partir de 1995 entra en acción el discurso del plan Metrópolis 2010, el cual se ha cuidado de mantener un lenguaje tecnicista y muy celoso de su imagen, prometiendo ser el instrumento de solución a futuro de los problemas del sistema urbano de Guatemala. Este fue elaborado de manera conjunta por consultores y funcionarios municipales, "pasando la gestión directa a manos de una consultora privada internacional" (AVANCSO, 2000, p.12).

Este plan se convierte, por lo menos de manera teórica, en el principal referente para la solución de problemas relacionados con el ordenamiento territorial, las infraestructuras y los servicios públicos en la ciudad; tomando como ámbito territorial, la ciudad de Guatemala, el área conurbana y la franja sobre la cual ejerce influencia (esta última no definida claramente). Las limitantes que han encontrado para echar a andar este plan es la falta de recursos desde el punto de vista de quienes lo promueven.

Preeminencia de ciudades

Cuando se hace mención de conceptos como preeminencia o jerarquía de ciudades, se tiene que hacer referencia a una situación en la cual existe una ciudad mayor (o varias), la cual crece en exceso, es decir que “tiene mayor crecimiento que las otras ciudades del sistema”, (Castillo, 2003, p. 36). En Guatemala se tiene tres tipos de niveles urbanos, que tradicionalmente se han denominado en el orden de prioridad: nacional, provincial y local, son niveles que tienen sus antecedentes históricos respecto a su formación.

La primacía urbana, se muestra durante las primeras etapas del desarrollo económico, no obstante, “posteriormente genera un efecto de propagación que lleva a la descentralización y a la declinación de la primacía” (Castillo, 2003, p. 41). El anterior es un enfoque desde la teoría de la Modernización.

Es decir que para quienes respaldan esta postura, estas características iniciales son normales y superables y por qué no decirlo, consideran necesarias esas etapas para luego darse el fenómeno de propagación y para justificar esta postura ejemplifican con las ciudades de Estados Unidos y Gran Bretaña. Sin embargo para el caso de nuestro país, como bien lo plantea Enrique Gordillo Castillo, hay un aspecto que es determinante en ese tema, un dato que demuestra que no se da ese momento de la propagación “natural”, son los indicadores del desarrollo económico los cuales son incongruentes con lo que debería ser de acuerdo a ese enfoque.

En oposición al enfoque de la Modernización, la teoría de la Dependencia ubica la primacía urbana como un indicador de subdesarrollo y de dependencia económica, la primacía para esta teoría, lejos de ser una etapa, es un indicador y un resultado de esa situación de dependencia económica. Al carecer de ciudades pequeñas, se ve limitada para atender a la población rural, a la vez carece de consistencia para conectar los sistemas regionales a la economía nacional; dando como resultado un sistema monopólico.

Tradicionalmente, algunos han planteado que la primacía urbana responde a la teoría del Colonialismo; misma que se basa en el siguiente argumento: tanto en los países metropolitanos o en los colonizados, los imperios estuvieron controlados por ciudades claves. Sin embargo, hay características que ponen en duda el planteamiento de esta teoría.

En el año de 1893, se dijo que la ciudad de Guatemala era 4 veces mayor que Quetzaltenango, pero ochenta años después, era dieciséis veces mayor. En 1984, Guatemala se encontraba en segundo lugar de primacía urbana en América Latina, superado únicamente por Uruguay. “En un recuento mundial de 75 países, Guatemala fue ubicado en cuarto lugar” (Castillo, 2003, p. 77). Sin embargo hay que insistir en que el fenómeno del crecimiento metropolitano es característico de los países Latinoamericanos.

Expansión metropolitana

El área metropolitana o línea de expansión, son términos utilizados para definir lo que ha venido siendo la agregación de municipios. En 1950, la población urbana correspondía a la del municipio de Guatemala; para 1964, se agregaron los municipios de Mixco, Villa Nueva y Petapa y para 1973, se agregaron a estos: Amatitlán, Villa Canales, Santa Catarina Pinula y Chinautla.

En el momento que el crecimiento explosivo se manifiesta, se hace necesario que exista una política que regule esa insólita progresión de lo urbano, sin embargo, no sucede así, y surge el sector privado como uno de los principales actores en todo ese proceso de urbanización; se constituyen como principales productores de suelo urbano y más específicamente de suelo habitacional; lo cual nos indica que la lógica que predomina en esta expansión es la del mercado.

Obtener mayores ganancias en la promoción del suelo, utilizando las más variadas estrategias, la mayoría de ellas en detrimento de la calidad de vida; pues se redujo el tamaño de los espacios definidos para la construcción (los lotes),

invierten lo menos en infraestructura, servicios básicos o en equipamiento comunitario, aprovechamiento al máximo del suelo sin preocuparse de las áreas verdes y de recreación que son necesarias para disfrutar de mejor calidad de vida.

A esta problemática es importante agregar el tema de la infraestructura vial limitada y el crecimiento exponencial del parque vehicular, así como el aumento de los traslados y requerimientos de parte de la población, de más servicios y más atención por parte de las instituciones.

Al analizar un poco más allá cada uno de estos elementos podemos indicar que las condiciones sociales, culturales, económicas y tecnológicas han modificado en forma drástica los procesos urbanos, los patrones de distribución de personas, actividades y funciones; las nuevas ciudades son regiones de expansión donde “la unidad básica no es la calle medida en cuadras, sino el corredor de crecimiento” (Graizbord, 2008, p. 47), que se extiende en kilómetros de kilómetros, careciendo ya de todo lo que le dio forma y sentido a todas las ciudades urbanas del pasado, resumiéndose en un único centro dominante y límite definido.

Lo anterior nos lleva a cuestionar el crecimiento de un proceso de urbanización caótico hasta cierto punto, permitido. Porque aunado al problema que no existe un plan de manejo de este tema, se puede percibir la débil aplicación de los instrumentos de regulación urbanísticos que han existido en cada momento de la historia urbana de nuestra ciudad; dando como resultado una red vial no planificada, amplia en algunos espacios y extremadamente angosta en otros, no teniendo la capacidad y la lógica de disolver todo el tránsito que genera la ciudad, es decir, sin ninguna previsión de crecimiento a futuro inmediato.

De allí la necesidad de que las empresas reguladoras del Transporte y Tránsito por medio de las Policías Municipales de Tránsito hayan surgido y adquirido una gran relevancia durante los últimos años, especialmente desde 1998 hasta la actualidad; a tal punto que todos los municipios conurbados cuentan con

una Policía Municipal de Tránsito; cuya misión fundamental es efectivamente lograr el ordenamiento vial y mejorar la transitabilidad vehicular.

Ante este horizonte, cabe plantearse, ¿Cuáles son las medidas que se deben adoptar para resolver la problemática actual e ir hacia delante? y al respecto, hay muchas ideas, quizá muchas de ellas, lo suficiente encontradas, como por ejemplo hay ideas de crear algún tipo de ente administrativo supra municipal con capacidad de coordinar y desarrollar políticas generales como el mejoramiento y regulación del tránsito y sistemas de transporte colectivo.

Para alcanzar ese objetivo se debe mantener coordinación intermunicipal e interinstitucional. Muy parecido a lo anterior, hay quienes sugieren que las municipalidades deben afrontar los problemas metropolitanos de manera conjunta y asociada para desarrollar los proyectos que coadyuvan a salir de ese problema sistémico.

La participación del sector privado es importante pero no debe sustituir al sector público. Así se puede mencionar el ejemplo del transporte público: está comprobado que las áreas metropolitanas en las que mejor funciona este servicio colectivo “son aquellas que cuentan con un régimen regulado, con empresas de titularidad pública como eje en torno al cual se articula el sistema de transporte y tránsito”, (AVANCSO, 2000, p. 20).

De esta forma se controla tarifas, estado de los vehículos que se usan como transporte de personas (pasajeros), que los conductores estén bien identificados. Las unidades son sometidas a revisión anual y periódicamente durante el año en los operativos de controles que ejercen las instituciones encargadas de este trabajo, con la finalidad de que este servicio se encuentre en condiciones aceptables y dignas para los usuarios del transporte.

Indicadores del desarrollo urbano.

En los países subdesarrollados, las ciudades aunque tienen rasgos similares tanto en la definición “en base a la influencia colonial” como en las carencias, también existen elementos que permiten identificar indicadores del desarrollo urbano; en el caso específico de Guatemala podemos mencionar los siguientes: a) legislación relativa al urbanismo, b) esporádicos intentos de definición de una política urbana y ordenamiento metropolitano como es el plan Metrópolis 2010, c) el mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial (pasos a desnivel, ampliación de carreteras, mejoramiento de vías de acceso a la ciudad), d) **intentos de reordenamiento del sistema de transporte colectivo urbano** (definición de paradas, introducción de servicios preferenciales como el metro bus en años anteriores, implementación de buses articulados, y e) institucionalización de las policías municipales de tránsito).

Como respuesta a los procesos de crecimiento desordenados de la ciudad y al incremento de la demanda de productos y servicios en las denominadas ciudades dormitorio; el mercado ha reaccionado impulsando y construyendo infraestructura de los llamados complejos comerciales (Pradera, Condado, Wal-Mart, Metro centro, Peri Roosevelt), entre muchos otros.

Respecto a la centralización, también se han impulsado políticas que buscan descentralizar el área urbana, los servicios, las gestiones, las comunicaciones, diversión, recreación y zonas industriales (proceso de descentralización de los servicios básicos municipales y estatales MINIMUNIS, emisión de licencias, saturación de cabinas telefónicas a nivel urbano).

Recientemente se ha identificado una política municipal por el rescate de áreas verdes y mejoramiento de los espacios públicos y recreativos (festival del centro histórico, pasos y pedales, administración de los parques), lo cual se reduce únicamente al embellecimiento y jardinería de algunos espacios públicos pero no contribuye en cuanto a la movilidad diaria.

Conurbación

La conurbación es un proceso de expansión urbana que se da cuando una ciudad absorbe a otras de menor escala provocando la expansión de la mancha urbana. Existen varias modalidades en que puede darse lo conurbado.

En las sociedades industrializadas europeas corresponde a un proceso de carácter regional asociado a un modelo de desarrollo industrial, en el que las iniciativas se difunden por un ámbito donde varias ciudades son capaces de dirigir el proceso de transformación, mientras que en los casos de los países no desarrollados (Iberoamérica) no hay un desarrollo de carácter regional, sino que corresponden fundamentalmente a las crisis de la sociedad rural tradicional y se generan en torno a una capital abiertamente macro cefálica.

Es un crecimiento urbano apoyado en la demanda generada por el incremento de población, con abundantes empleos temporales en la construcción y obra pública, que se acompaña de los servicios de administración y profesionales, “con industria urbana surgida al amparo del mercado que supone la concentración”, (Geddes, 1995, p. 66).

Tanto para la geografía como para el urbanismo, los términos conurbación y conurbano tienen que ver con el proceso y el resultado del crecimiento de varias ciudades (una o varias de las cuales puede encabezar al grupo) que se integran para formar un solo sistema que suele estar jerarquizado.

En el caso de Mixco, si bien las distintas zonas que lo componen pueden mantener su independencia funcional y dinámica, ha llegado el momento que la ciudad de Guatemala es de tamaño superior a Mixco, haciéndola depender o convirtiéndola en ciudad satélite en gran medida. Mixco es parte de ese proceso, pues dentro de su crecimiento se ha ido integrando de manera que la unión a la urbe o ciudad capitalina hace difícil establecer el límite territorial entre ambas por su crecimiento.

Así pues, el área conurbada de Mixco se compone de varias zonas que se diferencian funcional y orgánicamente, y cada una de ellas presenta una organización del espacio propio.

Desde el punto de vista espacial, la conurbación no requiere la continuidad física de los espacios construidos, esto lo podemos comprobar en las zonas limítrofes, en algunas de ellas se ve continuidad física y en otras no, podemos nombrar por ejemplo la zona 11 de Guatemala que colinda con la zona 8 de Mixco, en donde los espacios construidos terminan en el límite de la zona 11 y donde inicia la zona 8, es totalmente distinto pues las divide una depresión geográfica (barranco) aunque es frecuente que los ámbitos suburbanos de unas y otras zonas se conectan, enlazándose mediante las carreteras y caminos.

Mientras que si observamos la misma zona 11 de Guatemala en el límite jurisdiccional con la zona 2, nos damos cuenta que existe tal continuidad que no es posible establecer fácilmente donde termina una zona y empieza la otra.

De esta forma, la conurbación alcanza una escala regional, del orden de algunos varios kilómetros cuadrados. Es así como Mixco que se adhiere a la conurbación tienen actividades diferenciadas, una dinámica propia, sus propios recursos económicos y la capacidad para atraer inversiones, un centro, una periferia y espacios suburbanos propios, sus propios grupos sociales y su personalidad, un modo de ser y una cultura que les identifica.

Explosión de demanda vehicular

En los últimos años, especialmente desde principios de los años noventa, el aumento de la demanda de transporte y del tránsito vial ha causado, particularmente en las ciudades grandes, más congestión, demoras, accidentes y problemas ambientales. Ese aumento explosivo surge de un mayor acceso al automóvil, esto por diversas razones, cabe mencionar dentro de ellas: al elevarse el poder adquisitivo de las clases de ingresos medios, más acceso a crédito, más

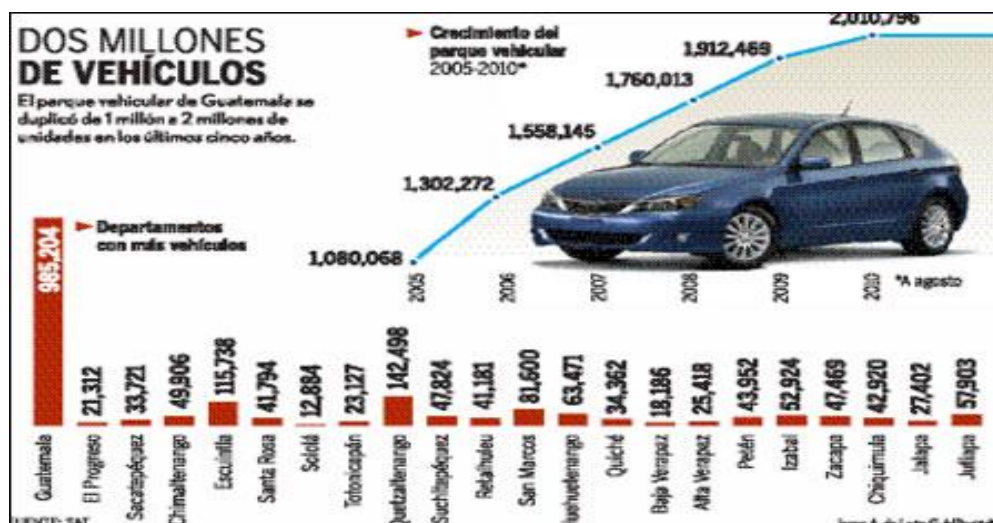
oferta de autos usados importados, “crecimiento de la población y escasas políticas estructurales en el transporte urbano”, (CEPAL, 2002, p. 16).

Pese a que las ventas e importaciones de automóviles se han desacelerado en los últimos meses, Guatemala cuenta desde el año 2010 con un parque vehicular de 2 millones de unidades recorriendo las carreteras del país, de acuerdo con las estadísticas de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), lo que los expertos prevén que causará más problemas de congestión y un incremento de la factura petrolera.

Al 30 de diciembre de 2005 el parque vehicular era de 1 millón 80 mil 68 unidades; al 30 de agosto del año 2010, casi se duplicó dicha cifra al alcanzar los 2 millones 10 mil 796. (El Periódico, 2011, agosto 29, p. 6). El departamento con más vehículos es Guatemala con 985 mil 204 unidades, le sigue Quetzaltenango con 142 mil 498 y Escuintla con 115 mil 738 vehículos.

La Asociación de Investigación y Estudios Sociales (Asies), confirma que una de las principales causas del crecimiento del parque vehicular es la inseguridad en el transporte público y su ineficiencia. Las personas hacen el esfuerzo por comprar un carro para transportarse, (El Periódico, 2011, agosto 29, p. 6).

Otro motivo es que el ingreso económico de las personas ha mejorado y pueden adquirir un automóvil, especialmente en la capital, lo cual es positivo, pero contrario a este crecimiento, la construcción de nuevas carreteras no aumenta y para el futuro vamos a tener problemas más serios para movilizarnos de un lugar a otro. Aunque el 2009 estuvo marcado por la crisis económica mundial y la venta de automóviles se redujo de un récord de 36 mil unidades en 2008 a unas 18 mil 500 en 2009, la cifra más baja en 10 años, 2010 promete cerrar con un ligero repunte.



Fuente: (El periódico, 2011)

Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas INE, a finales de diciembre de 2005, Guatemala contaba con 1 millón 80 mil 68 vehículos; cinco años después, el parque vehicular está a punto de superar los dos millones. Al 31 de mayo 2010, la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT) registra más de 2 millones de vehículos en circulación. Esto nos lleva a entender nuevamente que ante la ineficiencia de un sistema de transporte público seguro “se ha preferido la adquisición de transporte individual”, (Castillo 2005, p. 95).

El segmento de mayor crecimiento es el de las motocicletas, que pasaron de 167 mil 643 unidades en 2005 hasta 535 mil 342 en mayo del 2010, mientras que el número de automóviles pasó de 334 mil 429 a 515 mil 605 en igual período. Este crecimiento del parque vehicular, que también es un indicativo de progreso y ampliación de la clase media, también tiene su lado negativo: el incremento de los congestionamientos, los accidentes, la contaminación y la factura petrolera del país.

La Congestión Vehicular

El concepto “congestión” es de uso tanto por técnicos como por ciudadanos en general; y un significado más técnico dice que significa “obstruir o entorpecer el paso, la circulación o el movimiento de algo”, (CEPAL, 2002, p. 19), que para nuestro caso es el congestionamiento vehicular que a diario se presenta sobre las principales vías de nuestra ciudad; lo cual se representa en largas filas de vehículos circulando a muy pocos kilómetros por hora o inclusive a cero kilómetros por hora.

En nuestro ámbito se entiende como la condición en que existen muchos vehículos circulando y cada uno de ellos avanza de manera lenta e irregular porque cada vehículo adicional estorba el desplazamiento de los demás, es decir que así empieza el fenómeno de la congestión, entonces es la condición que prevalece si la introducción de un vehículo en un flujo de tránsito aumenta el tiempo de la circulación de los demás.

Otra forma de evaluar la congestión del tránsito es tomando en cuenta como se reducen las velocidades en la circulación en ciertos lugares a ciertas horas. Otras posturas relativas al tema sostienen que cuando la velocidad de la circulación vehicular se reduce a menos del cuarenta por ciento de la velocidad establecida, se dice que el tránsito está congestionado.

Sin embargo en la actualidad observamos a diario tanto de ingreso a la ciudad como de egreso a la misma, o sea dos veces al día, en muchas arterias principales de la metrópolis se quedan completamente detenido el tránsito vehicular por lapsos prolongados de tiempo, lo cual nos indica que la problemática del congestionamiento es bastante alta.

Las causas de ese congestionamiento pocas veces obedece a deseos intrínsecos de desplazarse, como ya se ha planteado con anterioridad, generalmente obedece a que esos desplazamientos se ven obligados por la

necesidad de acceder a los sitios en que se llevan a cabo las distintas actividades como trabajo, las compras, el colegio, la recreación, el descanso, entre muchas otras, sobre todo porque muchas si no todas se realizan en lugares diferentes y al menos una persona por vehículo lo cual empeora la situación.

La condición de la vía y las prácticas de conducta contribuyen a la congestión, es decir que la vialidad de las ciudades va a depender mucho del diseño y conservación. Es decir que un inadecuado diseño provoca más congestionamiento y a la vez nos dice mucho de las políticas que determinada sociedad dispone para ese fin, es decir que refleja el grado de desarrollo y proyección de determinada sociedad.

Debemos agregar otro factor que contribuye a formar congestión vehicular, esto es algunas conductas humanas. Hay conductores que muestran poco respeto por aquellos con quienes comparten los espacios viales, esto se observa cuando bloquean las intersecciones, los buses se estacionan a esperar pasajeros justo sobre los carriles de circulación, no se cede el paso, multitud de taxis que prestan servicio de manera lenta esperando recoger pasajeros, el transporte pesado que tiene un tiempo de aceleración más prolongada; y finalmente es importante mencionar la multitud de vehículos antiguos o en malas condiciones mecánicas que genera congestión debido al atraso que imponen.

Carecer de informes diarios o periódicos sobre tránsito y sus condiciones es otro factor que afecta (CEPAL, 2002, p. 112); en la actualidad se escucha un reporte diario y de manera formal, unicamente por parte de la Policía Municipal de Tránsito de la comuna capitalina, no así las demás municipalidades que poseen Policía de Tránsito que lo hacen de manera irregular.

Educación y Cultura vial

Una de las características de los países desarrollados como en vías del desarrollo, es la existencia de un sistema urbano que implica una diversidad de

relaciones interpersonales y sociales que tienen como espacio común la vía pública. Es decir una interacción que se da desde los vehículos mediante una serie de referencias visuales, auditivas, simbólicas que buscan mediar para que el caos no se apodere de ese espacio público conocido como calles, avenidas, bulevares, autopistas y calzadas.

La educación vial es vista como un proceso de adquisición de actitudes, valores y normas de comportamiento adecuados para facilitar la circulación vehicular; reducir la accidentalidad que se da en el tránsito vehicular; garantizar la seguridad del conductor y del peatón, la convivencia cívica es generada mediante esos procesos de formación de una cultura vial.

Desde una percepción muy sencilla, la educación vial tiene como primordial objetivo proteger la vida y la integridad física de las personas. Como la mayor parte de la enseñanza, ésta se transmite con el ejemplo a nuestros hijos, de allí parte el valor que tiene implicar tanto a los adultos como a los niños en el conocimiento de todos los aspectos que involucra la educación vial, partiendo desde conocer las señales, razonar por qué y para qué sirven ya que ello dará como resultado la voluntaria obediencia de las normas y leyes establecidas.

Una definición precisa sobre educación vial, es “toda acción educativa (inicial y permanente), que trata de favorecer y garantizar el desarrollo integral de la persona, tanto 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 sistemática, 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.

La educación vial forma parte inherente de la educación ciudadana y tiene serias implicaciones en la regulación, respeto y sanción del fenómeno circulatorio vehicular y de las relaciones que se dan en el ámbito vial. La educación vial se

constituye en una base para la convivencia, la tolerancia, la comunicación, el entendimiento, el respeto de los derechos y deberes, así como la prevención de problemas.

Cuando las sociedades tienen una alta educación vial, las relaciones entre conductores y peatones, presenta una convivencia más armoniosa y menos conflictiva, más tolerante y dialogada, y por lo tanto más civilizada. La educación vial es la base y la garantía de la seguridad vial, entendida esta última desde una perspectiva de mejora en el uso de los medios de locomoción. “Las relaciones armoniosas entre usuarios, el adecuado respeto hacia el medio ambiente y ante todo la disminución de casos de mortalidad y accidentalidad”, Valladares y Morán (2006, p. 44).

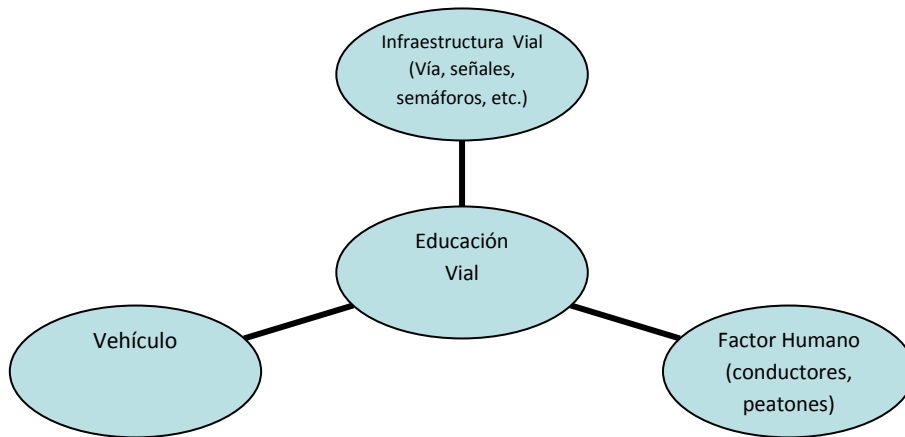
Los elementos de las relaciones viales están determinados por la vinculación de tres aspectos básicos, la vía, el vehículo y el factor humano, sin olvidar la importancia que tiene el clima, sin embargo los tres primeros elementos son también las bases para la formulación de procesos de educación vial, tanto en las familias, las escuelas en sus niveles pre y primarios y en los procesos de adquisición de vehículos, licencias para conducir o para la renovación de las mismas, ya que está demostrado que en la medida que la ciudadanía cuenta con educación vial, existe una disminución de conflictos, accidentes y muertes.

Según estudios de la Organización Mundial de la Salud, en México cada año mueren entre 10 mil y 20 mil personas por accidentes viales: 20 mil resultan heridas y 30 mil discapacitados, son cifras producto de una cultura vial inadecuada, señalaron los organizadores de esta cátedra. Los accidentes viales son la primera causa de muerte de niños y jóvenes, y la segunda de orfandad, en tanto que la Organización Mundial de la Salud (OMS) califica este problema como una epidemia mundial, lo cual es alarmante pues denota falta de interés de las sociedades que son afectadas, falta de interés de los grupos o instituciones responsables de construir y forjar la educación vial.

En Guatemala, no existe un observatorio a nivel nacional que dé seguimiento a los casos de fallecidos o lesionados producto de los accidentes de tránsito, sin embargo se puede establecer que de igual forma que a México, afecta en gran medida, pues los casos de accidentes a diario son muchos según las estadísticas obtenidas en el municipio de Mixco a pesar que no registran todos los datos de personas que mueren a causa de accidentes de tránsito pero no en el lugar del hecho, sino posterior, en hospitales o en camino hacia los mismos; por lo que puede suponerse que es un alto porcentaje de personas fallecidas a causa de esto.

El 90% de los accidentes de tránsito, al analizar los motivos por los que surgen, podrían evitarse, por lo que la educación vial, en la medida que se conozca, se haga parte del diario actuar de los conductores y peatones, generará conocimiento en materia de seguridad vial y los participantes impulsarán una cultura que conlleve a la prevención, seguridad y movilidad vial, al formarse como conductores seguros y responsables.

Ilustración 1: Quienes intervienen en la Vía Pública



Fuente: elaboración propia a Mano (2011)

La educación y la cultura vial busca tener un efecto de mediación y apropiación de reglas, normas, principios y procesos que facilitan la interacción de los individuos, en la sociedad, en determinados espacios públicos y en los privados.

Pero la educación vial no es la única explicación a la problemática del transporte y la circulación de vehículos, también está estrechamente ligada a la existencia de la infraestructura vial, es decir, el sistema de carreteras, calles y avenidas que están creadas para facilitar el flujo vehicular, que como hemos visto, ha pasado de una cantidad mínima a más de dos millones y medio de vehículos en nuestro país.

Algunos de los principios contenidos en España sobre la educación vial, buscan:

- Velar por la seguridad y el comportamiento en las vías públicas, de forma responsable y teniendo en cuenta a otros usuarios de la vía, (Bull, 2003).

- Preparar a los futuros conductores de bicicletas, ciclomotores, motocicletas y todo tipo de vehículo de transporte público y privado.
- Conocer y utilizar los medios y los recursos que permitan mejorar la seguridad vial.
- Respetar todas las normas y reglas de circulación.
- Adoptar hábitos de conciencia ciudadana, referidos a la circulación vehicular.
- Promover conductas responsables en la conducción vehicular.
- Valorar la importancia del respeto a las normas y a las señales de tránsito.
- Conocer e identificar las causas de la accidentalidad.
- Adoptar comportamientos acordes a unos hábitos de prudencia, respeto a la velocidad de los vehículos que se conducen y a la integridad del peatón.

Como se puede analizar, los principios que han inspirado las disposiciones gubernamentales y municipales para iniciar con el proyecto de ordenamiento y educación vial en nuestro país han sido los mismos que promueven países de otros continentes, pues en resumen estos inducen a brindar seguridad vial, a respetar la normativa establecida, formar hábitos acordes para promover conductas responsables que darán como resultado la reducción de las problemáticas que genera el desorden vial.

Capítulo III

Monografía de Mixco

Características generales de Mixco

Mixco es un municipio pre hispánico que pertenece al departamento de Guatemala y se ubica en el extremo Oeste de la ciudad capital; está establecido en la cordillera principal de Los Andes.



Fuente: Oficina de Planificación Municipal 2011, municipalidad de Mixco

Por su ubicación es parte importante del sistema metropolitano central, pues se ve influenciado en toda su dinámica (económica, social, industrial, política), y todo lo producido en la sociedad; un ejemplo claro de esto puede ser la competencia entre viviendas comunes y tradicionales versus fábricas, oficinas, comercios entre muchos otros.

Los límites del municipio de Mixco son al norte con el municipio de Sacatepéquez; al este con el municipio de Chínautla y Guatemala; al Sur con el municipio de Villa Nueva y al Oeste con el municipio de San Lucas Sacatepéquez y Santiago Sacatepéquez.

La etimología de la palabra Mixco, hasta hace algunos pocos años era desconocida, sin embargo, se hoy se tienen dos o tres interpretaciones de dicho nombre, así desde el idioma Pocomam Mixco Cucul significa "Pueblo de Loza Pintada, derivado del idioma Nahuatl se tiene que la palabra Mishcu significa Lugar de niebla y Mixconco que quiere decir lugar cubierto con nubes", (AMSA, 1999, P. 6). Todas estas acepciones son válidas por las características que se pueden observar actualmente en este municipio.

Aspectos Históricos

Mixco es catalogado como un poblado originalmente Pocomám, prehispánico. Su actual asentamiento en la zona céntrica o el llamado casco, fue fundado el 4 de agosto de 1,526, en las faldas del cerro que en lengua Maya y terminología Cakchiquel quiere decir Hijo Predilecto.

El 1 de agosto 2008, después de nueve años de haber sido aprobado el Acuerdo Gubernativo 524-99, fue hecha la publicación en el órgano divulgativo oficial del gobierno, en donde el Ministerio de Gobernación acuerda: "Elevar a la categoría de Ciudad el lugar denominado Villa de Mixco.

Aspectos demográficos

De acuerdo a los datos proporcionados por el INE el censo de población de 1994 para este municipio ascendió a 305, 297 habitantes, de los cuales 228,716 viven en la cuenca, siendo un alto porcentaje del total de la población.

De acuerdo al XI Censo Nacional de Población y VI de Habitación (Censo 2002) realizado por el Instituto Nacional de Estadística, los resultados de la investigación sobre los habitantes de Mixco son 403,689 de población total. De estos 384,428 son del área urbana y 18, 261 del área rural; en una superficie de 132 kilómetros cuadrados de extensión territorial, lo que equivale a 3,058 habitantes por kilómetro cuadrado. El desarrollo urbanístico del municipio de Mixco de los últimos años y la tendencia de la tasa de crecimiento de estudios anteriores indicaban que a 1993 aproximadamente el 85% del espacio habitacional estaba construido en casco del municipio.

La zona céntrica, es decir la cabecera municipal de Mixco, está ubicada sobre terreno sinuoso y se encuentra a una altura de 1,730 metros sobre el nivel del mar y posee un clima templado. De su extensión territorial 47.26 kilómetros cuadrados se encuentran dentro de espacio que pertenece a la cuenca del Lago de Amatitlán. Su topografía es quebrada en un 75% de su extensión; el resto de terreno plano se ubica al este del municipio.

Territorialmente el municipio está dividido en once zonas, conformadas por colonias, aldeas, cantones y la cabecera municipal. Sin embargo, algunas aldeas son convertidas en colonias, otras son lotificaciones nuevas y de reciente población, de carácter residencial.

Aldeas	
1. El Campanero	6. El Naranjito
2. San José La Comunidad	7. Sacoj
3. Lo de Coy	8. Buena Vista
4. Lo de Bran	9. El Aguacate
5. Lo de Fuentes	10. El Manzanillo
Colonias	
1. El Milagro	11. Monte Real
2. Primero de Julio	12. Monte Verde
3. San Francisco	13. El Castaño
4. El Caminero	14. Pablo VI
5. Carolingia	15. Belencito

6. Las Brisas	16. Molino de Las Flores
7. La Brigada	17. Ciudad San Cristóbal
8. Belén	18. Lomas de Portugal
9. Monserrat	19. Bosques de San Nicolás
10. Las Minervas	20. El Tesoro
21. El Tesoro Banvi	

Fuente: elaboración propia en base a información proporcionada por la Municipalidad de Mixco

De las colonias se excluye La Florida, por formar parte de la Ciudad de Guatemala desde 1958.

Principales actividades económicas

El municipio de Mixco se caracteriza por la producción de vasos, cantaros, tinajas, platonos y trastos de cerámica pintada y barnizada; de igual forma fabrican jabón y licor. También muy conocido es que Mixco produce chocolate de muy buena calidad.

Son muchas las industrias con las que cuenta Mixco, siendo estas de diversos tipos como textiles, plásticos, yeso, alimentos, metálicos y químicas entre otras. A esto debemos agregar que desde hace algunos años, ha cobrado

especial auge otro tipo de negocios como son los servicios. No podemos afirmar que cuente con un sector exclusivamente comercial, otro laboral y otro residencial, ya que muchas de las actividades se desarrollan dentro del mismo ambiente.

Red vial de Mixco

La red vial comprende todas las vías (calles, caminos, avenidas, carreteras), que permiten mantener comunicadas distintas ubicaciones, zonas, ciudades y localidades; no se menciona autopistas debido a que el municipio de Mixco no cuenta con las mismas.

Durante los últimos años, se han alcanzado importantes mejoras, como la expansión hasta a cuatro carriles de algunas arterias como la Calzada Roosevelt que atraviesa el municipio de Mixco, otras calles y avenidas cuentan con 3 y 2 carriles como el Bulevar el Naranja, el Bulevar San Cristóbal, Calzada San Juan entre otras; de igual manera hay muchas avenidas principales que no se han podido ampliar debido a que esto implicaría extenderse a propiedad privada y es demasiado alto el costo económico que esto representaría.

La red vial no está diseñada de manera congruente pues en muchos lugares el tránsito vehicular desemboca a vías demasiado reducidas que no son suficientemente amplias para permitir el paso vehicular. A lo anterior debo agregar que la red vial no se encuentra articulada en su totalidad ya que hay grandes espacios que no cuentan con vías alternas que ayuden a dar fluidez en las horas pico del día o en los casos cuando ocurre algún incidente sobre las vías principales.

Los avances en la construcción de la red vial que podemos observar, y que evidentemente han ayudado a mejorar la fluidez del tránsito, son los puentes y viaductos en lugares claves, entradas o salidas de colonias o zonas el municipio de Mixco, siendo los siguientes: Ciudad San Cristóbal por Carretera a la Antigua, entrada "nueva" a Mixco, entrada a la Tinco y Cementerio las Flores, final de la

Calzada Roosevelt, final de la San Juan, desvió a San Juan Sacatepéquez, entrada Sur de San Cristóbal, Calzada Roosevelt y 37 calle, Calzada San Juan y salida Primero de Julio, Puente el Naranjo, Puente San Cristóbal; y en Proyecto Calzada Roosevelt y 47 Calle Mixco, Calzada Roosevelt y 48 Calle Mixco. Estos pasos a desnivel y puentes facilitan el paso vehicular sin alterar las vías principales que atraviesan lo cual hace más ágil la circulación vehicular.

Sistema vial en Mixco

Un Sistema Vial (sistema material), es un sistema abierto, que debe aplicarse a nivel social y que es susceptible de medir; está compuesto básicamente por cuatro componentes: 1. Seres humanos; 2. Vehículos; 3. Infraestructura Vial; y 4. Clima. Estos interactúan entre sí de una manera integrada y coordinada que permite que el desplazamiento de personas y vehículos por calles, carreteras y caminos, se realice en forma más segura, ordenada y cómoda

Como todo sistema, el Sistema Vial interactúa con otros, y su estructura es óptima cuando el conjunto de sus elementos se organiza aproximándose a una operación adaptativa, entendiéndose la adaptabilidad como un continuo proceso de aprendizaje y de auto-organización. De cierta forma el sistema vial de Mixco ofrece esa interconectividad entre esa jerarquía que existe en todo régimen vial, es así que las principales Calzadas que ya se mencionan abastecen en su momento y en otro absorben el tránsito vehicular de las vías principales y estas realizan la misma función con las vías secundarias.

Toda la Calzada San Juan se conecta con vías principales que atraviesan la misma o que son paralelas como es la Calzada Mateo Flores a la Calzada Roosevelt que conecta y desfogó tránsito vehicular a determinadas horas.

Lo mismo sucede con el Bulevar San Cristóbal que conecta a la Calzada Interamericana y absorbe tránsito tanto que proviene del interior a la ciudad como de la ciudad hacia los diversos municipios y departamentos del interior del país.

El municipio de Mixco, uno de los más antiguos del Departamento de Guatemala, está estrechamente ligado al crecimiento metropolitano, incluso muchas de las vías principales son consideradas como tales en ambos municipios, siendo estas la Calzada Roosevelt, Bulevar San Cristóbal, Calzada San Juan, ramales importantes para la entrada y salida de la ciudad de Guatemala.

El municipio de Mixco forma parte de la ciudad, tanto como resultado de la conurbación, como también porque muchas de sus zonas se encuentran tan estrechamente unidas a la ciudad de Guatemala y las colonias que le corresponden no muestran un límite evidente al colindar con el municipio de Guatemala, entre estos podemos mencionar las colonias El Molino de las Flores, Montserrat, la Primero de Julio, Buena parte de Ciudad San Cristóbal, Colonia Mateo Flores, entre otras, lo que indica la enorme relación y proporción del territorio misqueño, inserto en la ciudad de Guatemala.

De esta cuenta es posible afirmar, que Mixco es uno de los municipios por donde transita la mayor parte de la carga vial de la ciudad de Guatemala, tanto en el ingreso, en la salida como en el tránsito por su territorio; su red vial es de paso del interior a la capital y vice versa.

Se obtuvieron datos de conteos vehiculares efectuados por la comuna Misqueña durante el año 2011, que muestra el promedio vehicular semanal y diario por una de sus calzadas principales como es la **Calzada Roosevelt** que asciende a trescientos treinta y cinco mil cuatrocientos sesenta y siete vehículos diarios transitando por esa vía principal.

Sistema de Transporte Colectivo en Mixco

Actualmente, gran parte del servicio de transporte colectivo lo brinda el transporte urbano de la ciudad capital de Guatemala; este ingresa al municipio de Mixco por las arterias y vías principales como es Bulevar San Cristóbal, Calzada Roosevelt, Calzada San Juan y Bulevar el Naranjo.

Sin embargo, al no ser suficiente el transporte urbano que ingresa a Mixco, desde que se crea la Empresa Misqueña de Transporte, autorizan líneas de transporte colectivo propio del municipio. Estas líneas son solo para cubrir rutas cortas debidamente establecidas por el Concejo Municipal, llegando a las colonias y zonas donde el transporte colectivo de la capital no ingresa.

La demanda del transporte colectivo en Mixco es alta, ya que a la fecha alcanza un dato de trecientas cincuenta líneas autorizadas, sin embargo el número de micro buses que trabajan de manera no autorizada es alto según la información proporcionada por las autoridades de tránsito misqueñas.

De igual manera, cuenta con servicio de taxis rotativos y estacionarios, contando con un registro de trecientos taxis legalizados y por lo menos quinientos taxis que de manera ilegal trabajan en este municipio.

Lo anterior denota que la demanda de servicio de transporte a diario, no se alcanza a cubrir; sin embargo las autoridades manifiestan que no pueden saturar las rutas de líneas puesto que también esto genera otro tipo de inconvenientes para el desarrollo de ese trabajo diario por el espacio que necesitan para desplazarse, lo cual si no se hace de manera responsable y basados en un previo estudio, generaría mayor congestionamiento.

Conteos Vehiculares de algunas arterias y avenidas de Mixco:

Emixtra, por medio de su departamento de Planificación y Diseño Vial, ha llevado a cabo conteos vehiculares para tener datos aproximados a la realidad del

tránsito que se moviliza a diario por las principales arterias, calles y avenidas de municipio de Mixco; esto ayuda a la institución municipal a tomar las decisiones más acertadas en cuanto a las modificaciones que debería cierta infraestructura, para la asignación del recurso humano para la regulación manual y en general para tener conocimiento del tránsito general que utiliza las vías de Mixco. A continuación se tiene una muestra de los conteos vehiculares:

CONTEO	A Mixco por Calzada Roosevelt					
	Motos	Livianos	Camiones	Tráiler	Bus	
Día	1	2	3	4	5	Total
Domingo	162	41,431	141	26	494	42,254
Lunes	2,129	45,908	864	104	771	49,776
Martes	2,089	46,128	864	113	771	49,965
Miércoles	2,061	46,037	853	91	758	49,800
Jueves	2,027	45,922	833	106	744	49,632
Viernes	1,999	45,373	837	123	745	49,077
Sábado	1,444	42,209	610	42	658	44,963
Total Semana:	11,911	313,008	5,002	605	4,941	335,467
Promedio diario (7d.):	1,702	44,715	715	86	706	47,924

Fuente: datos proporcionados por Emixtra año 2011

Por la **Calzada San Juan** se aprecia un promedio diario de veintidós mil cuatrocientos treinta y ocho vehículos circulando, haciendo un total semanal de ciento cincuenta y siete mil sesenta y seis vehículos.

CONTEO	A Mixco por Calzada San Juan					
	Motos	Livianos	Camiones	Tráiler	Bus	
Día	1	2	3	4	5	Total
Domingo	120	17,392	91	4	744	18,351
Lunes	1,528	18,471	578	38	1,134	21,749
Martes	1,579	19,161	585	29	1,169	22,523
Miércoles	1,552	19,148	588	34	1,149	22,471
Jueves	1,547	19,312	588	29	1,142	22,618
Viernes	1,932	23,996	694	24	1,441	28,087
Sábado	1,322	18,309	530	10	1,096	21,267
Total Semana:	9,580	135,789	3,654	168	7,875	157,066
Promedio diario (7d.):	1,369	19,398	522	24	1,125	22,438

Fuente: datos proporcionados por Emixtra año 2011

Por el **Bulevar el Naranja** zona 4 de Mixco, transita un promedio semanal de doscientos trece mil doscientos ochenta vehículos, haciendo un promedio de treinta mil cuatrocientos sesenta y nueve vehículos diarios.

CONTEO	A Mixco por Bulevar el Naranja					
	Motos	Livianos	Camiones	Tráiler	Bus	
Día	1	2	3	4	5	Total
Domingo	2,583	17,958	422	26	216	21,205
Lunes	4,243	27,193	1,372	74	353	33,235
Martes	4,071	26,240	1,291	70	335	32,007
Miércoles	4,003	25,778	1,261	69	324	31,435
Jueves	4,023	26,009	1,264	68	326	31,690
Viernes	4,271	27,845	1,331	71	348	33,866
Sábado	3,636	24,551	1,267	77	311	29,842
Total Semana:	26,830	175,574	8,208	455	2,213	213,280
Promedio diario (7d.):	3,833	25,082	1,173	65	316	30,469

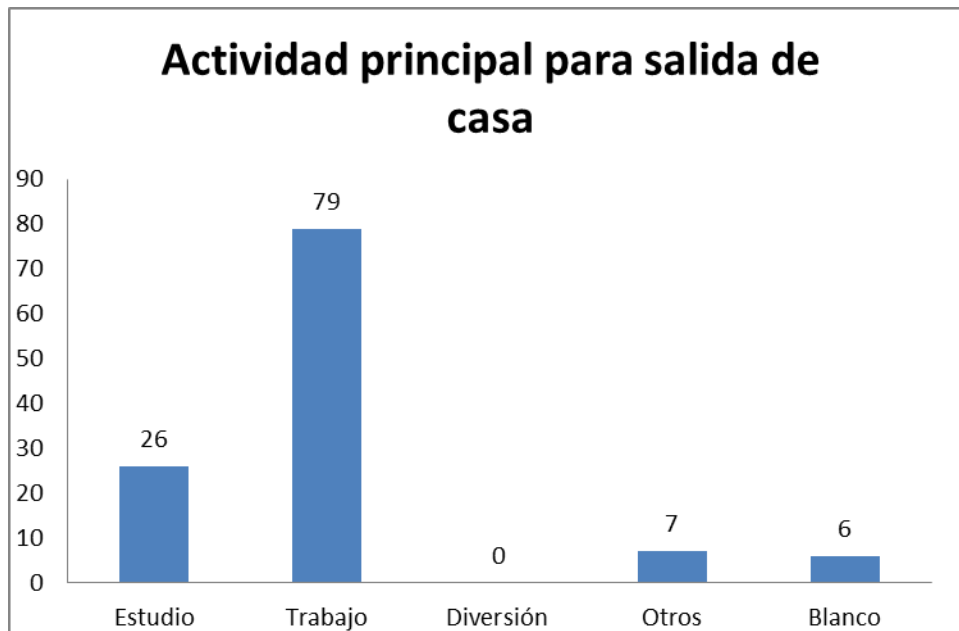
Fuente: datos proporcionados por Emixtra año 2011

Capítulo IV

Radiografía del tránsito vehicular en el municipio de Mixco: resultados de la encuesta

Motivos para salir de casa

De una u otra forma, todas las personas que viven en la ciudad, tienen diversos motivos para salir de casa. Ya sea por trabajo, estudios, negocios, placer, deportes o por compromisos personales, sencillamente la ciudad nos obliga a salir al menos una vez de casa, en el menor de los casos.



Fuente: elaboración propia en base a sistematización de las encuestas.

De acuerdo a la interpretación de los resultados de la encuesta realizada a un universo de personas que viven, transitan o trabajan en el municipio de Mixco y sus alrededores, el principal motivo por el cual las personas salen de su casa, es porque tienen que presentarse a cumplir sus obligaciones laborales. Este es en

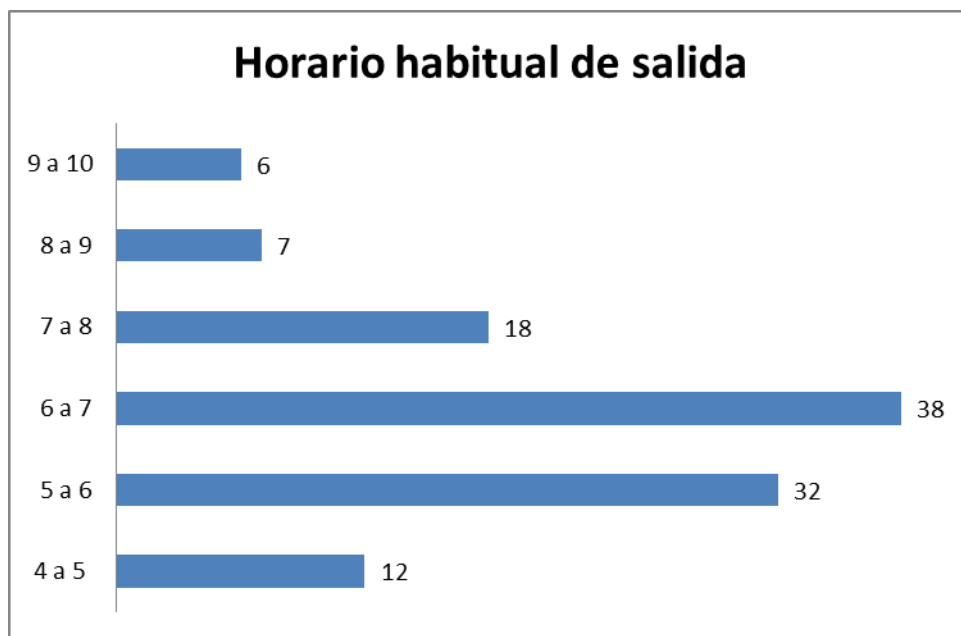
efecto el primer factor por el cual, miles de ciudadanos coinciden en la vía pública de la ciudad y su perímetro y que indica la relación existente con un factor característico de las ciudades modernas: el tráfico vehicular en horas pico.

El segundo factor por el cual, la ciudadanía sale de sus hogares y hace uso de la vía pública, ya sea manejando su propio vehículo, o haciendo uso del transporte público, es por el estudio. De esa cuenta, también en determinados horarios, dependiendo de la hora de entrada y de la distancia de su centro de estudio, cada mañana, es común encontrar en el tránsito vehicular, buses escolares, vehículos o transporte público, donde la presencia de estudiantes de todos los niveles es regular.

El trabajo y el estudio, se constituyen en los dos factores determinantes por los cuales la población oriunda de Mixco y sus alrededores salen de sus hogares para dirigirse a algún lugar. Otros factores que influyen para que la población salga de la casa que habita suele ser: compromisos deportivos, reuniones familiares, los fines de semana, actividades que se circunscriben de alguna manera en la práctica del ocio, entendido este como el disfrute del tiempo libre del que disponen.

Los horarios de salida

En el léxico urbano, existe una palabra muy común, que tanto usuarios del transporte público, como agentes reguladores de tránsito entienden de primera mano, esto es “la hora pico”, esta consiste en un horario cotidiano en donde la mayoría del tráfico vehicular coincide en las mismas vías, en el mismo horario, y regularmente con los mismos fines. Esta coincidencia masiva, implica una elevada densidad vehicular y eventualmente congestionamiento de las vías de circulación. De alguna manera en estas horas, es más visible el trabajo realizado por agentes reguladores del tránsito y donde la intervención se hace impostergable.



Fuente: elaboración propia en base a sistematización de las encuestas.

De acuerdo a los resultados de la encuesta, la ciudadanía del Municipio de Mixco, tiende a salir más temprano de sus domicilios, esto porque los horarios están en una relación proporcional a la distancia de los lugares de trabajo y estudio. El mayor porcentaje de las personas encuestadas ubica sus horarios de salida entre las 5 y las 7 de la mañana, es decir, que sí se levantan muy temprano. Llegando a casos extremos, aquellos que salen de casa de madrugada entre las 4 y las 5 de la mañana. Es decir, que la mayor cantidad de personas encuestadas, se ven obligadas a dormir menos, disponen de menos tiempo para actividades deportivas, sacrifican muchas veces sus horarios habituales de desayuno y en el peor de los casos permaneciendo varias horas en el tráfico vehicular. Entre este porcentaje de usuarios de la red vial, se ubican estudiantes de colegios infantiles, trabajadores del sector industrial, de oficina y de instituciones públicas.

El otro segmento importante de horarios de salida de la ciudadanía de sus hogares, lo constituyen el bloque de resultados que ubica las salidas entre las 7 de la mañana y las 9 de la mañana, horario que aún es relativamente temprano y por lo tanto, se ubica en la parte culminante de la hora pico, por lo regular este tipo

de usuarios responde a un sector de población que desempeña diferentes actividades y que tiene mayor libertad de disponer de sus horarios de entrada o que los mismos están diseñados para empezar a partir de las 9 de la mañana. En este bloque podríamos ubicar a los trabajadores de centros comerciales, profesionales que no tienen un horario estricto y rígido, estudiantes universitarios y comerciantes,

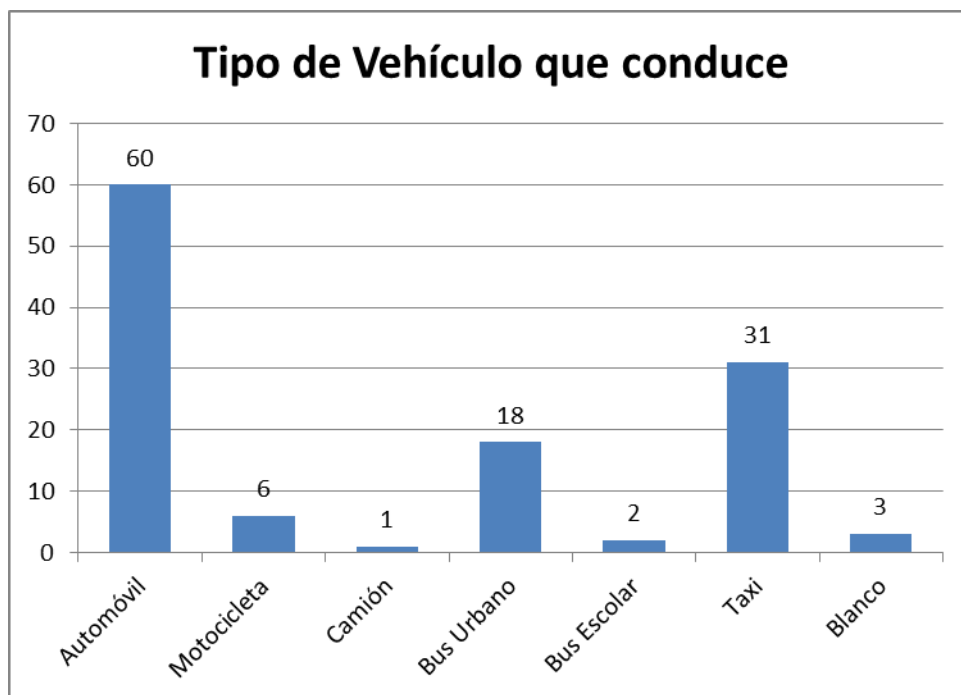
Finalmente el último bloque de horarios, que se ubica entre las 9 y las 10 de la mañana, es el menor, y está conformado por amas de casa, personas de la tercera edad, desempleados y una menor cantidad de usuarios del transporte y las vías públicas. Estas personas son las que menos padecen de los embates del tráfico vehicular y realizan sus actividades sin la presión ordinaria del tráfico. La hora pico matutina incluyendo solo transporte liviano, culmina a las 8:30 am.

Tipos de vehículos que son más utilizados

En una ciudad de las dimensiones como las de la capital de Guatemala y su área metropolitana, el uso de vehículos ya no es un lujo, sino es considerado comúnmente como una necesidad. Ese es un factor clave en las sociedades modernas, donde prácticamente el caminar o hacer uso de animales de carga, es cosa del pasado y hacer uso de un transporte colectivo seguro y confortable es parte solo de un imaginario pues no existe.

Dependiendo del tipo de vehículo o del transporte que se utilice, el tiempo que toma para trasladarse de un punto a otro, eventualmente puede cambiar. Esto no es una regla, pues hay muchas personas, que aun conduciendo su propio vehículo, se tardan el mismo, más o en el mejor de los casos menos tiempo, dependiendo de la intensidad del congestionamiento vial.

Muchas personas prefieren vehículo personal, básicamente porque es más seguro y por la deficiencia en el sistema de transporte público urbano.



Fuente: elaboración propia en base a sistematización de las encuestas.

De acuerdo a los resultados de la encuesta, un alto porcentaje de la población del municipio de Mixco, manejan su propio vehículo, este aspecto resulta determinante en la problemática vial porque el parque vehicular se ha incrementado de forma inusitada y explosiva en los últimos diez años. Situación que se explica por el incremento de la importación de vehículos rodados procedentes de los Estados Unidos mayoritariamente, por el relativo abaratamiento de los vehículos de agencia o especialmente por la facilidad de pago que las empresas ofrecen y porque para muchas personas, contar con un vehículo se ha vuelto un medio de sostener su trabajo o de ganarse la vida. Esto contrasta con la inexistencia de nuevas vías, carreteras o infraestructura vial que tanto por motivos económicos, geográficos o geológicos, no se ha ampliado, y porque el transporte urbano sigue siendo restringido y deficiente.

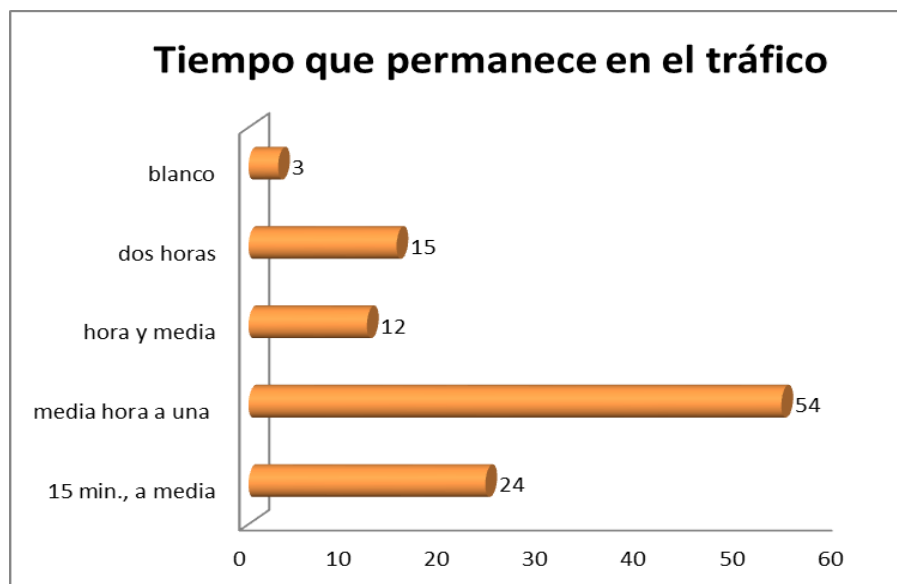
El otro segmento de encuestas abarca a las personas que manejan y hacen uso del taxi. Esto nos permite determinar que el taxi se ha constituido como un medio importante en los traslados de las personas tanto para quienes trabajan

como conductores del mismo, como para quienes lo utilizan para trasladarse a sus respectivos lugares de destino.

También en otro segmento, las personas encuestadas indicaron conducir transporte urbano; esta variable fue incluida debido a que representan un grupo de conductores que hacen esta labor durante todo el día; y ellos perciben todos los horarios que prevalecen dentro del tránsito vehicular en la ciudad. También el hecho de que el transporte público no esté lo suficientemente regulado en cuanto a lugares específicos para realizar paradas y abordajes de personas; o porque lo que actualmente está regulado no se respeta, de alguna manera se ha notado que el transporte urbano contribuye a las dificultades recurrentes en el congestionamiento vial de algunas arterias de la ciudad.

La duración en el trayecto

El tiempo que los usuarios de las vías de comunicación permanecen en el tráfico vehicular, dependen de varios factores dentro de los cuales vale la pena mencionar la distancia de la casa al trabajo, o al centro de estudios, por lo que no es tan lineal evidenciar la complejidad de estas dinámicas del traslado de un punto a otro.



Fuente: elaboración propia en base a sistematización de las encuestas.

Lo anteriormente expuesto se puede apreciar en los resultados que nos arroja esta gráfica, en la cual se puede determinar que la mayor cantidad de personas permanecen media hora a una hora en el tráfico vehicular, por lo regular se trata de personas que no están a una distancia muy larga de sus lugares de residencia, pero aun así es bastante el tiempo que se pasa en la red vial.

Las distancias son relativas, sobre todo si tomamos en cuenta que ya hay una disposición legal para el límite de velocidad en las vías urbanas. Cuando la ciudad está despejada, es posible recorrer una distancia de 15 kilómetros en media hora, mientras que cuando es día normal, ésta se traduce en hora y media. Por lo regular la gente que se tarda entre media a una hora, es la gente que más temprano se levanta, y se corresponde con la gráfica arriba descrita sobre los horarios de salida.

Un segundo grupo a destacar de los resultados es el que pasa más tiempo en la red vial, ubicándose entre hora y media y dos horas, siendo estos, aquellos que coinciden en los horarios de entrada, y que salen en la parte más álgida de la hora, que se ubica entre las 6 y 7 de la mañana, y que también se refleja en el grupo de personas que salen de su casa entre las 6 y las 8 de la mañana.

Finalmente un tercer bloque de personas, que dura menos tiempo en el vehículo y la red vial, lo constituyen las personas que salen más tarde de casa y que permanecen en el tráfico, entre 15 y media hora. Acá entran las personas que viven más cerca de su lugar de estudio o trabajo y que cuentan con mayor flexibilidad para ingresar a sus centros de trabajo.

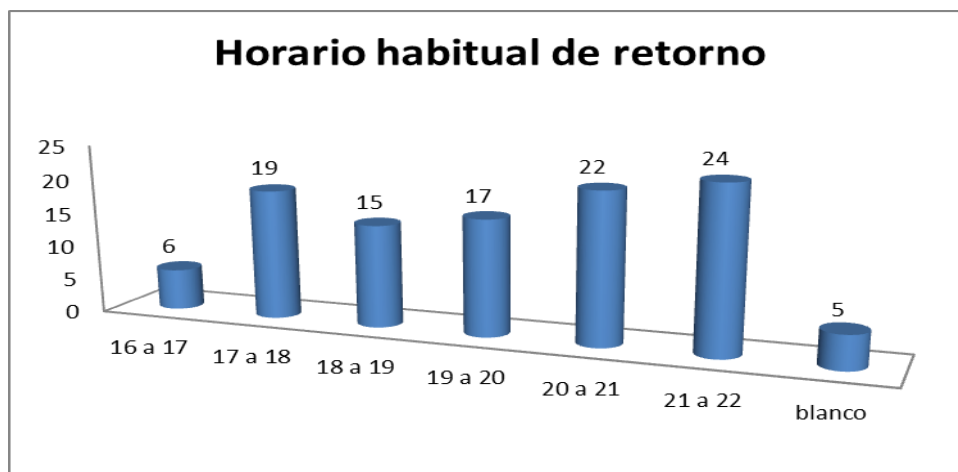
Desde el punto de vista sociológico, es necesario que la sociedad urbana guatemalteca establezca alternativas a los horarios de entrada y salida a sus compromisos de estudio y trabajo, tomando en cuenta que la mayor densidad de carga vehicular, se debe a la existencia de horarios rígidos y fijos de entrada.

Horario de retorno a casa

El día urbano está marcado por los horarios, de alguna manera la vida de las personas que habitan la ciudad, está determinada por los compromisos cotidianos a los que nos corresponde responder. Así como hay un horario de salida, también hay un agradable horario de regreso a casa. Este también es otro factor que marca la intensidad de la carga vehicular, es otro elemento configurador de la famosa y común hora pico.

El horario de retorno también está estrechamente relacionado con la culminación de las actividades que motivaron la salida del hogar, en el caso de los estudiantes, esta se va diluyendo de alguna manera porque los regresos no tienen una misma hora, pero es común encontrar en el medio día otro momento de hora pico.

Un contraste importante a señalar en la siguiente interpretación, es que los horarios de regreso a casa no están proporcionalmente determinados por la exigencia de un horario exacto y puntal para el regreso, de alguna manera, el hecho de ser libres, provoca que muchos opten por esperar a que pase la hora pico de la jornada vespertina, oficialmente establecida entre las 16:30 del día hasta las 20:30 horas.



Fuente: elaboración propia en base a sistematización de las encuestas.

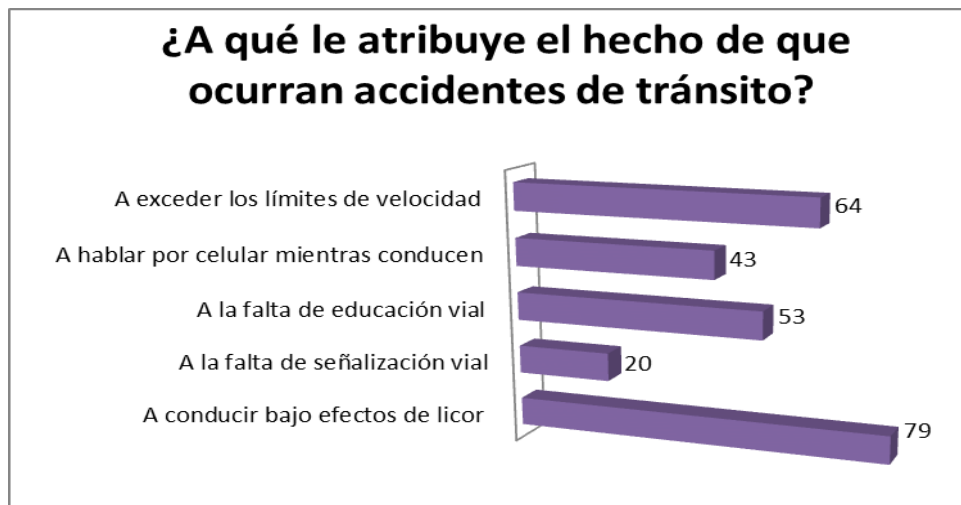
La gráfica resultante de la encuesta, se presta a muchas interpretaciones, una de ellas, relacionada con los horarios pico, en la escala comprendida entre las 17 y las 21 horas, se registra la mayor recurrencia de retornos. Una segunda interpretación, es que la mayoría de población de Mixco y sus alrededores, no solamente cubren un horario de trabajo, sino muchos son también estudiantes de diferentes niveles, universitario y diversificado, que luego de trabajar se dirigen hacia los centros educativos. La gráfica demuestra la extensa jornada laboral y estudiantil que miles de misqueños viven cotidianamente.

Esta gráfica indica que la mayor cantidad de horas, la gente está fuera del hogar, no comparte con su familia e indica de alguna manera el tipo de sociedad urbana y las condiciones de vida.

Accidentes de tránsito

Los accidentes de tránsito forman parte de la cotidianidad del flujo vehicular. Prácticamente los accidentes provocan algún tipo de congestión vial. Estos suceden por diversos motivos, situación climática, es decir cuando hay mucha lluvia, especialmente en la entrada del invierno, estos son factores externos.

También hay factores que dependen del conductor y que tienen que ver con la cultura vial, especialmente en cuanto a la falta de respeto a las normas y negligencia.



Fuente: elaboración propia en base a resultados de la encuesta.

Según los resultados de la encuesta los accidentes suceden por conducir bajo efectos de licor, esto tiene repercusión especialmente en horarios nocturnos; siendo otro factor que influye en los horarios de tránsito. Los horarios de accidentalidad de mayor impacto son por la noche.

Durante el día se dan accidentes de menor impacto, como los choques simultáneos, generalmente por la falta de respeto a la señalización y a las reglas de aviso, esto sucede frecuentemente en horarios pico. Esto tiene que ver según explican nuestros encuestados en el exceso de velocidad, al hablar por celular mientras conducen, a la falta de educación vial que en fondo es transversal y específicamente a la falta de señalización vial.

La información oficial proporcionada por Emixtra sobre incidentes de tránsito ocurridos, registra datos comparativos respecto a los años 2009, 10 y lo que va de enero a octubre del año 2011. Estos demuestran que este fenómeno se ha ido reduciendo; sin embargo se confirma que este tipo de acontecimientos se han dado en mayor grado o repitencia sobre las arterias y vías principales como la Calzada San Juan, Calzada Roosevelt, Carretera Interamericana, Bulevar San Cristóbal, Bulevar el Naranja, Calzada Mateo Flores.

Aunque en la gráfica el dato más elevado lo tiene “otros”, se debe explicar que esto obedece a que dentro de ese estatus se incluye todos aquellos incidentes de menor impacto que se presentan en avenidas y calles de menor jerarquía, aisladas a los ejes principales del municipio de Mixco.

Muy positivo es que podemos ver que del año 2010 a lo que va del año 2011, en algunas vías y Bulevares secundarios del municipio de Mixco, incluso se han reducido los hechos de tránsito.

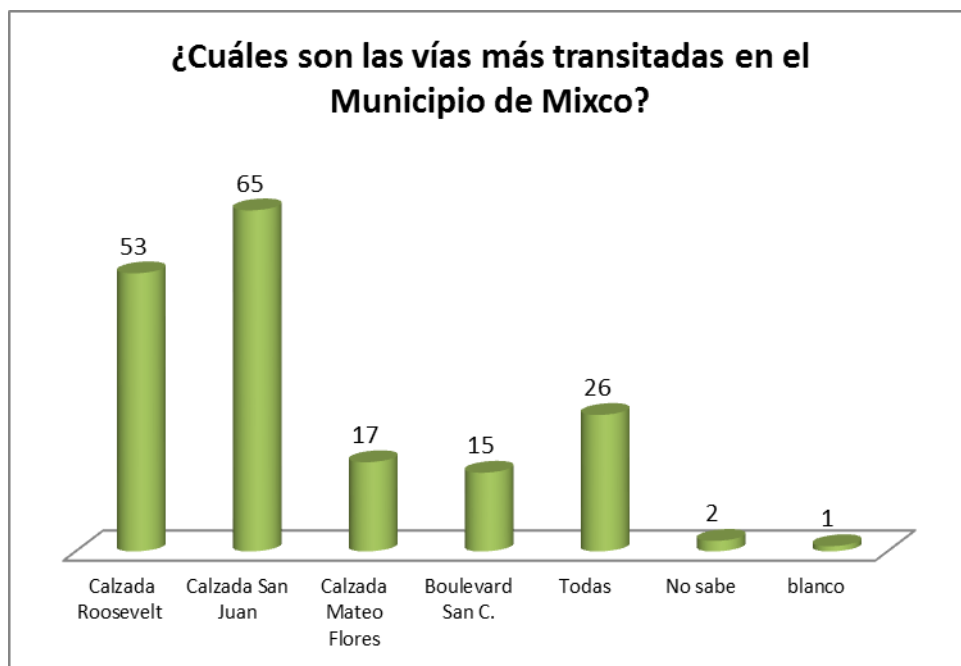
Para respaldar los resultados de la investigación que indica que el tipo de vehículos más utilizados en el municipio son los vehículos tipo automóvil, se consideró apropiado incluir esta grafica que en gran medida nos muestra que efectivamente el grueso del tránsito vehicular diario es de automóviles.

Principales arterias del Municipio de Mixco

Hay algunos elementos que le dan el estatus de principal a una calle o avenida, esto es el número de carriles que cuenta, el número de vías secundarias que confluyen sobre esta arteria, los municipios que conecta, pero sobre todo por el número de vehículos que transitan por la misma.

Por las vías del municipio de Mixco transitan 360 mil vehículos, según el último cálculo de las autoridades de Emixtra. Como referencia se puede mencionar que frente de la Iglesia conocida como la Fraternidad Cristiana, aproximadamente es kilómetro 13 de la Calzada Roosevelt, el promedio de flujo en ambos sentidos para días laborales es de 65,000 vehículos diarios.

Las vías que intercomunican al Municipio de Mixco con otras regiones de la ciudad manifiestan una intensidad durante el día. A continuación se presenta una gráfica que indica la intensidad del tránsito vehicular en Mixco.



Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta.

Según los resultados de la encuesta las vías más utilizadas por la población misqueña son la Calzada San Juan, la Calzada Roosevelt, la Mateo Flores y el Boulevard San Cristóbal, siendo “todas” también una respuesta recurrente, debido a que muchos circuitos se interconectan entre una y otra.

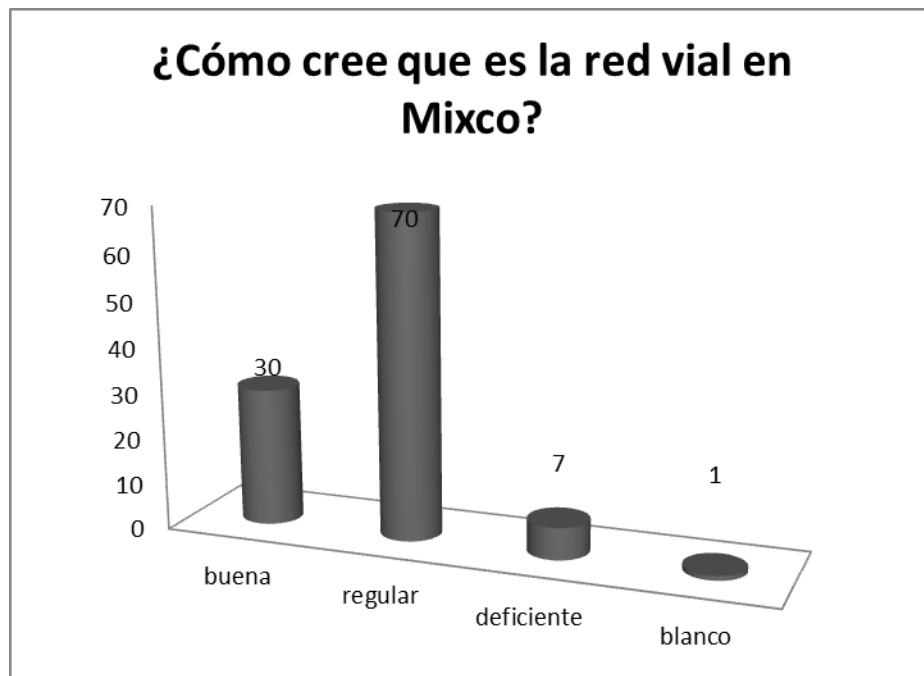
Estos resultados contrastados con información proporcionada por Emixtra indican que existe una coincidencia en las apreciaciones de la población y los indicadores que se disponen. Las vías más transitadas son vías que interconecta a Mixco con la ciudad de Guatemala, Mixco con otros municipios, Mixco como paso para el interior del país, específicamente el altiplano guatemalteco. Indica también que en efecto existe una saturación en horarios determinados por estos circuitos de la red vial que circula por el municipio de Mixco.

La intervención de Emixtra sobre el sistema vial de la calzada Roosevelt se inicia en la 39 calle de la Calzada hasta el kilómetro 22.5 ruta interamericana, en la San Juan se inicia en la 37 calle, en la Mateo Flores a partir de la 37 calle y en

el Boulevard San Cristóbal desde la interamericana hasta la 32 calle de la zona 11, a la altura de Las Charcas.

Apreciación de la red vial de Mixco

Los vecinos del municipio de Mixco, así como quienes transitan por el circuito vial que corresponde a Mixco, tienen una percepción vivencial de la infraestructura con la que cuentan, especialmente importante es este indicador, porque la ciudadanía del municipio, que transita, sufren o disfrutan de las circunstancias que prevalecen cotidianamente en dichas arterias. Afortunadamente la hora pico tiene una temporalidad de entre 2 a 3 horas, fuera de este horario la circulación se hace más liviana y relativamente libre.



Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta.

Los resultados de la encuesta apuntan a que los usuarios de la vía tienen una apreciación que oscila entre lo regular y lo bueno, situación que se constituye en un indicador que refleja cierta conformidad con la infraestructura, como una

situación que se debe aprender a manejar y que tienen otras aristas que mediante una buena regulación se podría aprovechar la infraestructura existente.

Principales dificultades en el tránsito vehicular

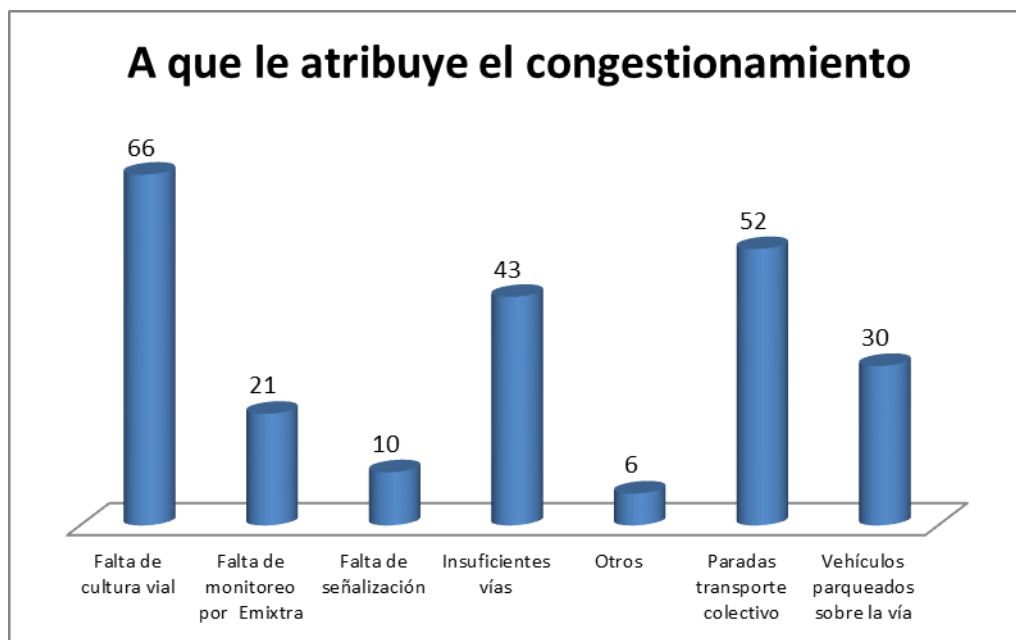
Los conflictos y contrariedad de intereses entre el tránsito vehicular (incluyendo conductores, pilotos y pasajeros) y los peatones, reducen significativamente la eficiencia de la red vial, y a efecto de ser minimizados, deben implementarse medidas preventivas de seguridad de tránsito, específicamente programas efectivos de educación del factor humano en su calidad de piloto, pasajero o peatón.

Si son implementadas con éxito tanto estas medidas, como los programas de educación que se vayan diseñando, no sólo se mejorarán los flujos de tránsito sino también garantizarán una mejor seguridad, conveniencia, y comodidad de los guatemaltecos.

Congestionamiento en Mixco

Mixco y sus alrededores, se ha constituido, como casi todas las áreas conurbadas en un municipio en el cual se experimenta cotidianamente un nivel de congestionamiento vial, que altera los tiempos y las condiciones del desplazamiento cotidiano a los lugares de destino.

De lunes a sábado, es común encontrar que las arterias de Mixco están congestionadas, esto debido a múltiples factores, como la coincidencia de horarios y la carga vehicular que rebasa la capacidad de las vías, avenidas, calles, calzadas y la infraestructura vial con la que cuenta el municipio.



Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta.

Según los resultados de la encuesta, el mayor factor por el que ocurren congestionamientos en las arterias es la ausencia de cultura vial, la mayoría de los conductores encuestados están conscientes que si los usuarios de la vía pública fuesen más educados y compartieran una cultura vial, se evitaría mucho del congestionamiento que a diario sufre el sujeto urbano.

El efecto dominó de una situación implica y altera el tránsito. El reto es convencer a las personas que hacen mal uso de la vía pública. Ser cortés, ceder el paso, hacer las paradas en el lugar indicado, disminuir la velocidad cuando el semáforo está en color ámbar, detener su marcha cuando este se encuentra en rojo, no bloquear intersecciones, respetar las paradas establecidas, contribuirían enormemente, sobre todo porque las posibilidades de la ampliación vial son limitadas, situación que eleva el potencial que la inversión en cultura vial pueda tener en la mejora y disminución del congestionamiento.

El otro factor que influye en el congestionamiento está estrechamente vinculado al anterior, es decir, que las paradas no reguladas del transporte colectivo influyen en que una parada afecte a un vehículo y así sucesivamente en

la cadena vial. Está demostrado que una parada realizada en un lugar no autorizado, afecta a un nivel mayor que el inmediato, esto quiere decir que un vehículo, puede llegar a afectar el congestionamiento en un tiempo mayor, que el que duro la parada. Debido a que el tiempo que les toma a los vehículos reactivar su circulación se corresponde aritméticamente por el tiempo que se bloqueó el tráfico, dicho de otra manera, si un vehículo se detiene 3 minutos, este tendrá un impacto en tiempo mayor, porque se multiplica el tiempo de restablecimiento de circulación por cada vehículo que está en cola.

El tercer factor que está íntimamente vinculado a los factores que provocan congestionamiento del tráfico es la insuficiencia de la red vial, es decir, que el circuito de carreteras urbanas, no se corresponde con el incremento de la población y de la carga vehicular que año con año se incrementa en una relación del 10% anualmente.

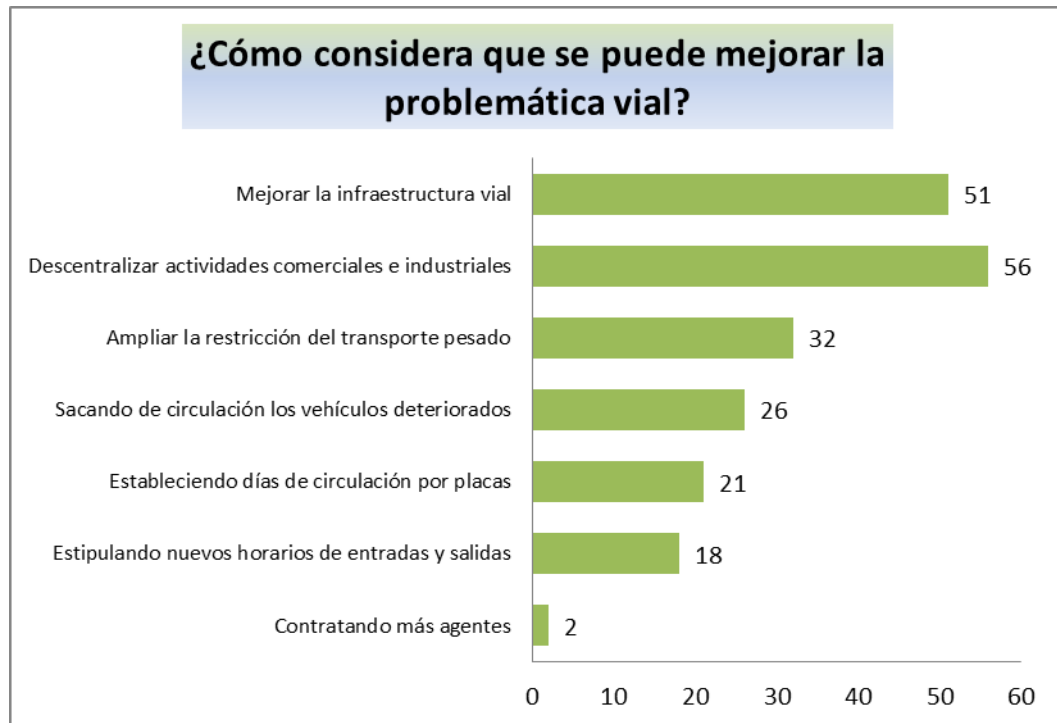
Para nombrar las principales arterias se identifica la Calzada Roosevelt que atraviesa el municipio de Mixco, la ciudad Guatemala y a la vez San Lucas Sacatepéquez, conectando el Occidente del país que ingresa por esta calzada y parte de este tránsito utiliza el Bulevar San Cristóbal que también es una arteria principal.

No de menor jerarquía es la Calzada San Juan que conecta al municipio de Mixco con Guatemala y a la vez con parte del occidente por San Juan Sacatepéquez. El Bulevar el Naranjo y la Calzada Mateo Flores tienen las características de vías principales por conectarse a las arterias que van al interior del país y por ser alternas en determinado momento. El promedio diario que ingresa a Mixco por el Bulevar el Naranjo es de 60,341 vehículos de domingo a sábado.

Como mejorar la problemática vial:

La problemática vial en el municipio de Mixco, es vista por los vecinos desde distintos puntos de vista, lo cual demuestra que hay un margen de

maniobra en el que es posible combinar procedimientos reguladores del tránsito vehicular con aspectos más de fondo como la ampliación de la red vial.



Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta.

La interpretación de los resultados de la encuesta indican varios aspectos, mucha de la población misqueña es consciente que debido al punto geográfico, no está aislada de la infraestructura vial, sino que además está clara que existen varias opciones que aplicándose podrían mejorar. Lo interesante de los resultados de la encuesta es que la población inconscientemente afirma que muchas de las soluciones dependen de cambios que no requieren de una gran inversión, sino que implican modificaciones en el sistema de gestión urbana, en ese sentido, la medida que mayores impactos tuvo, fue la que propone que la descentralización de actividades comerciales e industriales, provocaría una mejora, en la red vial y el tráfico vehicular.

Seguidamente la población considera que la infraestructura vial es insuficiente para la carga vehicular que prevalece en la ciudad y el área

metropolitana de Guatemala, es decir que se invierta en más carreteras o pasos a desnivel y en el mantenimiento de las mismas.

A la vez, algunos validan la importancia de la intervención de las regulaciones que se pueden aplicar para mejorar el sistema, una de las regulaciones planteadas por el público es la de ampliar la restricción del transporte pesado, que de alguna manera influye en el nivel de congestionamiento vial.

Las opciones planteadas son interesantes, porque perfilan de alguna manera, soluciones a la problemática del tráfico vehicular, dentro de estas destacan el sacar de circulación a vehículos deteriorados, estipulando nuevos horarios, más flexibles en las entradas y salidas, cortando con ello los horarios contratando a más agentes para regular el tráfico vehicular.

Capítulo V

Institucionalidad relativa al tránsito vehicular

La Constitución Política de la República de Guatemala afirma la primacía de la persona humana como sujeto y fin del orden social y prevé que la organización del Estado de Guatemala, es para la protección a la persona, buscando como fin supremo la realización del bien común.

Declara como deber del Estado, garantizarles a los habitantes de la República la vida, la seguridad y el desarrollo integral de la persona en un marco de igualdad de todos los seres humanos en dignidad y derechos.

En congruencia con la promulgación de la Constitución antes citada, La Ley de Tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República, en su parte considerativa declara que es deber fundamental del Estado garantizar la seguridad de las personas, tema que incluye entre otros, lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, especialmente en la época actual cuando el tránsito terrestre y los servicios relacionados con el mismo se concentran en las ciudades.

Considera además que se deben fortalecer las unidades que a nivel nacional tienen la responsabilidad de la seguridad en cuanto a planeación, regulación y control se refiere, sobre todo si se toma en cuenta que el crecimiento de la población y el número de vehículos, su concentración en áreas urbanas, el uso excesivo y descontrolado de la vía pública tanto por personas y vehículos, atentan contra el interés social y el bien común.

En su Título II, le otorga al ministerio de Gobernación, por medio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, salvo aquellos casos en los

que la competencia de la administración de tránsito se confiera a las municipalidades, de conformidad con lo predispuesto por la ley.

De acuerdo a lo que establece la Ley, se entiende por descentralización “el proceso mediante el cual se transfiere desde el Organismo Ejecutivo a las municipalidades y demás instituciones del Estado y a las comunidades organizadas legalmente, con participación de las municipalidades, el poder de decisión, la titularidad de la competencia, las funciones, los recursos de financiamiento para la aplicación de las políticas públicas nacionales.

En 1997, como parte de una iniciativa administrativa de la municipalidad de Guatemala, quienes respaldados en el artículo 8 de la ley de tránsito, que indica que las municipalidades podrán solicitar al ministerio de Gobernación la administración del tránsito, el cual dice textualmente: ***Del Ejercicio de Funciones de Tránsito por las Municipalidades***. El Organismo Ejecutivo, mediante acuerdo gubernativo podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República que se encuentre en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten, como mínimo, los extremos señalados en este artículo.

Para tal efecto, además del acuerdo gubernativo referido, el Concejo Municipal correspondiente deberá convalidar dicho traslado mediante acuerdo municipal. Este traslado no comprenderá en ningún caso las facultades para reglamentar los temas relativos a licencias de conducir, placas de circulación, seguros, registro de conductores y de vehículos y los otros asuntos de observancia general. En consecuencia, las municipalidades a las que se les delegue esta función únicamente podrán emitir regulaciones que afecten con exclusividad su jurisdicción.

Para que el Organismo Ejecutivo pueda delegar la competencia de tránsito a una municipalidad, es necesario que ésta así lo solicite y manifieste formalmente contar con los recursos necesarios para desempeñar dicha función. Asimismo, se responsabilizará por su ejercicio y mantenimiento, dictará los reglamentos y/u

ordenanzas necesarias para el efecto y creará un departamento específico de Policía Municipal de Tránsito, si careciere del mismo.

Después de agotar el proceso, en el año 1998 el Gobierno de la República mediante acuerdo gubernativo (Acdo. Muni/Guatemala de 29.Jun.1998 (POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO -PMT-) adjudica la responsabilidad del tránsito a la Municipalidad de Guatemala, siendo esta la primera municipalidad que se hacía cargo de la administración y regulación del tránsito vehicular.

En ese contexto la municipalidad institucionaliza la primera Policía Municipal de Tránsito, simultáneamente se crea la Empresa Metropolitana de Transporte EMETRA cuya función es la administración del tránsito mediante la Policía Municipal de Tránsito.

La creación de la Policía Municipal de Tránsito y su funcionamiento en el municipio de Guatemala, significó un cambio trascendental en la regulación vehicular porque inicia con la construcción de una cultura vial, mediante una serie de dispositivos de control, regulación, verificación, educación y sanciones que buscaron desde un inicio ordenar el uso de los espacios públicos, regulando los lugares de estacionamientos, recuperando los espacios públicos, implementando un sistema moderno de señalización, mejorando la semaforización, modificando alguna infraestructura y delimitando las áreas de parqueo público, entre otras regulaciones.

La Policía Municipal de Tránsito inició sus funciones con alrededor de 40 agentes, pero desde el año que se fundó hasta la fecha han tenido un crecimiento exponencial y significativo, a tal punto que en la actualidad es notable la presencia de agentes de tránsito en la ciudad de Guatemala, como lo dice el eslogan “la PMT está en todo”. Se estima actualmente en ochocientos 800 agentes que forman parte de la Policía Municipal de Tránsito en la ciudad de Guatemala.

Policía Municipal de Tránsito (Muni Guate)

Es una Institución eminentemente de carácter civil, regido por los principios de jerarquía y subordinación, desempeñando sus funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y las Leyes relacionadas con la seguridad pública; todo esto a través de las unidades que la conforman, ejerciendo dirección y control en todo lo que respecta la regulación del tránsito y seguridad vial. A continuación, misión y visión de la Policía Municipal de Tránsito del municipio de Guatemala

Su Misión

Realizar funciones especializadas, como Agentes de la Autoridad de Tránsito, dentro del distrito municipal de Guatemala y en consecuencia le corresponde dirigir, controlar y administrar el tránsito conforme a la Ley y Reglamento de Tránsito.

Su Visión

Lograr que en el municipio de Guatemala, se tenga un tránsito vehicular y peatonal ordenado, mediante la labor profesional de la PMT; la comprensión y educación vial de cada uno de los habitantes

1. Supervisar y Regular el tránsito en la ciudad.
2. Montaje de Operativos Varios. (Alcoholímetros, carreras clandestinas, transporte pesado, etc.)
3. Operativos de control de Buses y Taxis.
4. Apoyo a eventos Socioculturales, Recreativos y Deportivos.
5. Ejecución de Planes Operativos y Órdenes de Servicio.
6. Apoyo a Infraestructura, Señalización y cambios de Vía.
7. Prevención de accidentes y orientación a los conductores; en los cambios efectuados por la Comuna.

La institucionalidad y expansión de las Policías Municipales de Tránsito

De alguna manera, la problemática del crecimiento vehicular no solo afecta a las ciudades grandes, sino a las cabeceras departamentales y municipales, centros a los cuales, diariamente o cada fin de semana se incrementa el tránsito de vehículos y por lo tanto, surge la necesidad de implementar mecanismos para la regulación.

En consecuencia de la expansión de las ciudades y la adquisición acelerada de vehículos por parte de los usuarios, el tránsito se hace cada vez más complejo lo cual obliga a que muchas municipalidades han optado por solicitar la adjudicación de la administración del tránsito al Ministerio de Gobernación de la misma forma que lo hizo la municipalidad de Guatemala. De esa cuenta tenemos alrededor de 38 municipios de diferentes partes del país que ya cuentan con la delegación de la administración del tránsito por parte del Ministerio de Gobernación, mientras que la mayoría de municipios ya cuentan con sus incipientes policías de tránsito.

El éxito de la creación de la primera Policía Municipal de Tránsito ha provocado que muchas instituciones municipales busquen apoyo de las municipalidades que ya tienen el proyecto definido, aprobado y operativizado para replicar, formar y estipular lo relativo al tránsito vehicular y sus derivaciones en sus municipios ya que cada uno tiene sus propias particularidades o problemas de tránsito que les afectan.

La experiencia acumulada de los municipios fundadores o iniciadores de las PMT ha sido tomada en cuenta para agilizar y mejorar la formulación de los nuevos proyectos de PMT en Guatemala. Pues las dificultades en los procesos de creación ya no son las mismas, de igual forma la formulación de procedimientos y reglamentos internos ya no parte de cero, sino solo adecuar a sus necesidades como municipios y ponerlos a funcionar. Especialmente si tomamos en cuenta que no pueden normarse aspectos distintos en cada municipio pues la Ley de Tránsito y el Reglamento de Tránsito que rige es el mismo, por lo tanto los parámetros de

los procedimientos deben ser similares, para sancionar, retener y/o consignar vehículos, documentos y conductores, aunque este dato último está relacionado con la Ley de Responsabilidad de conductores.

Así por ejemplo se estableció que la creación de otras instituciones se inicia en los municipios del Departamento de Guatemala, circunvecinos y conurbados con la ciudad capital, dentro de las que destacan la Policía Nacional de Villa Nueva, que fue la segunda instancia en implementar PMT, el municipio de Mixco, Villa Canales, San José Pinula, Santa Catarina Pinula, Chiantla, Amatitlán, San Juan Sacatepéquez entre otras.

Posteriormente en un segundo momento de análisis fue notable el surgimiento y presencia de las PMT en las cabeceras municipales de los departamentos como Quetzaltenango, Chimaltenango, El Progreso, Jutiapa, Jalapa, Zacapa, Escuintla, Cobán, Huehuetango, Chiquimula, El Quiché, Totonicapán, El Petén, y en la actualidad la totalidad de los 23 departamentos de la República.

Igualmente el fenómeno de las PMT se fue acrecentando no solo en la ciudad de Guatemala, los municipios del departamento de Guatemala, las cabeceras departamentales hasta llegar a los municipios de los departamentos. En ese sentido cabe destacar la creación de PMT en los municipios de Carchá, San Juan Chamelco, Cahabón, La Democracia Huehuetenango, Cantabal, Palín, Esquipulas y así en la mayoría de los 333 municipios.

Es indudable que la creación de PMT en la República refleja el incremento en el parque vehicular, que contrasta con la limitación de los espacios públicos y la estrechez de la infraestructura vial municipal, por lo que las PMT responden a una misma problemática, a una visión y misión en común, optimizar el espacio público vial, administrar el transporte público, señalizar y sancionar a los infractores de la ley, reglamento y disposiciones municipales en cada municipio en donde se ve reflejado que somos una sociedad en donde los vehículos forman parte de nuestra cotidianidad para el transporte.

El caso de Emixtra

La Empresa Misqueña de Transporte Emixtra se creó en febrero de 2004 como unidad municipal, iniciando solo actividades preventivas de ordenamiento de tránsito, transporte y educación vial pero se fortalece en Mayo de 2005 cuando la Municipalidad de Mixco obtuvo la delegación del Tránsito por parte del Ministerio de Gobernación, cediéndole esta atribución durante la gestión del Alcalde Amílcar Rivera (2004-2008) mediante el Acuerdo Gubernativo.

Es una institución Jerarquizada, e inicia sus actividades operativas hasta el año 2006, con veintiocho 28 agentes que fueron capacitados por la Academia de la Policía Municipal de Tránsito de Guatemala ACAPOL. Este personal presentaba un perfil no lo suficiente alto, pues muchos de ellos en su mayoría solo tenía sexto grado de primaria, lo cual dio como consecuencia algunos inconvenientes que en la actualidad han sido superados de manera paulatina, según explica el Gerente General de Emixtra. En la actualidad la PMT Misqueña cuenta con 350 agentes, (Entrevista director de Emixtra 2011).

Actualmente, el personal que integra la PMT de Emixtra es capacitado en su propia academia, pues ya cuenta con este recurso.

Y para responder a las necesidades viales del municipio de Mixco, la PMT se organiza de manera especial: en el área de regulación del tránsito, en el ordenamiento y recuperación de espacios públicos, en recuperación de espacios destinados exclusivamente para el peatón, en el control y verificación de documentación de pilotos y vehículos y, especialmente en el tema que atañe a esta investigación que es el área de Educación Vial. Es decir que en cada uno de los campos que se desarrolla, en cierta forma está fomentando la Educación Vial pero no de la manera que se hace desde una perspectiva debidamente planificada.

Plan de Educación vial de Emixtra

Emixtra, para llevar a cabo su función primordial que es formar cultura vial, ha diseñado un plan permanente de educación vial. Este plan tiene el objetivo de contribuir con la educación vial en todos los centros educativos que pertenecen al Municipio de Mixco (de manera alternativa puesto que no existe como parte del pensum de estudios a nivel nacional), tanto públicos como privados; iglesias, grupos de vecinos, grupos de trabajadores de empresas como sea requerido, en cuya prioridad es dar a conocer los derechos y obligaciones que deben tomar en cuenta los peatones en el momento de transitar en la vía pública, dando instrucciones sobre cuál es la manera más segura de comportarse al salir de su casa, del centro educativo o de cualquier lugar, al momento de abordar los buses urbanos, al momento de hacer uso de los mismos.

Este plan contempla la razón de ser de Emixtra, es decir su misión, y de igual forma describe el lugar donde se visualiza a futuro esta institución, su visión como parte importante, es el horizonte propuesto a seguir de todos y cada uno de sus integrantes.

Se tiene entonces que la **misión** es instruir a cada uno de los estudiantes de los Centros Educativos que lo requieran para que adquieran una formación responsable como conductores.

La **visión** por igual va enfocada a ser líderes reconocidos en educación vial dentro del municipio de Mixco y fuera de él.

La educación vial está enfocada a las distintas edades y grupos sociales, actualmente imparten clases prácticas y teóricas, teniendo como medio de comprensión visual proyectores, grabadoras y videos proporcionando la información desde lo más básico como puede ser la función del agente de la Policía Municipal de Tránsito, enseñándoles todo lo relacionado con la señalización y semaforización.

Cuenta este plan con actividades específicas para niños de preprimaria que incluye teatros, mimos, títeres y juegos de tránsito, así como el parque vial que

consiste en todo un despliegue de pistas, pasos peatonales bicicletas y triciclos, señales de tránsito y semáforos donde los niños aprenden jugando como conductores involucrados en el ambiente del parque vial.

Actualmente la Policía Municipal de Tránsito de Emixtra capacita semanalmente un promedio de ochocientos veintiuna personas, dentro de ellos adolescentes, niños y adultos tal como se puede observar en el cuadro proporcionado por el Gerente General de Emixtra, lo cual anualmente es un dato representativo.

Las debilidades que son perceptibles al revisar el programa de Educación Vial que promueve la municipalidad de Mixco por medio de Emixtra, van desde la escasez de personal para desarrollarlo, escasez de equipo, escasez de materiales, no cuentan con un programa de retroalimentación de la educación vial para el personal que lo desarrolla. De igual forma se puede establecer que no hay un seguimiento a las charlas de educación vial que se desarrolla en los establecimientos, es decir que hay ausencia de una estructura por niveles de conocimiento impartido desde lo más esencial o básico, hasta lo más elaborado.

Personas capacitadas en Educación Vial por Emixtra				
Grupo	Educación Vial	Liga Atlética PMT	Curso Básico PMT	Totales
Niños	194	449	00	643
Adolescentes	129	00	00	129
Adultos	00	00	49	49
Total de personas capacitadas por área	323	449	49	821
Total horas de capacitación (semanal)	13	80	60	153

Fuente: elaboración en base a datos proporcionados por Emixtra

Las capacitaciones son calendarizadas de acuerdo a las solicitudes efectuadas por los colegios, iglesias y grupos diversos interesados en recibir de manera voluntaria las charlas de Educación vial.

El recurso empleado en estos programas, a pesar de ser alto, no es suficiente para dar la continuidad, la permanencia así como tampoco el seguimiento que estos requieren y dado que la educación vial no es parte del pensum de estudios nacional, la demanda de capacitación es alta, especialmente por parte de los colegios, escuelas públicas, instituciones, empresas de comida de entrega a domicilio, repartidores, de transporte, entre muchos otros que se pueden nombrar.

Dado que el plan de Educación vial que ejecuta Emixtra es relativamente nuevo, pues inician el mismo en condiciones bastante limitadas en el año 2009, y aunado a esto la falta de seguimiento. No cuentan con datos que indiquen su efectividad de manera puntual, y que ésta se manifieste en la conducta de las personas que han recibido la capacitación.

El plan de Educación Vial, mide sus resultados de acuerdo al número de personas capacitadas, sin embargo lo que se pretende conocer como resultados concretos es si contribuye a formar y fortalecer la cultura vial de los vecinos del municipio de Mixco, lo cual no fue posible establecer en esta investigación debido a que como se dijo anteriormente, no hay un parámetro establecido para esta medición y si se tomara como referencia el número de remisiones efectivas impuestas por la autoridad de tránsito anualmente, tampoco es un referente efectivo pues el dato va en aumento anualmente dado que la comuna misqueña adquirió equipo tecnificado para detectar a los vehículos que circulan a velocidades mayores a las establecidas y eso ha incrementado el número de remisiones anuales; entonces si se toma este dato para medir si ha tenido impacto la educación sobre normas de tránsito (educación vial), la respuesta sería que no pues ha ido en aumento.

Misión y Visión de Emixtra

Se puede afirmar que la misión y visión de cada Policía Municipal de Tránsito es relativamente igual, tienen los mismos alcances y la misma esencia, esto tiene mucho sentido, pues a todas las PMT las rige las mismas disposiciones legales. Asimismo, exponen valores que son necesarios en el actuar de cada agente de tránsito de esta institución. A continuación se expone la misión y visión, así como los valores:

Misión

Administrar el tránsito vehicular y peatonal en el municipio de Mixco, utilizando para ello estrategias asertivas y una adecuada utilización de los recursos, procurando el fiel cumplimiento a las leyes establecidas y el mejoramiento de la calidad de vida de la población misqueña.

Visión

Ser una institución comprometida con el desarrollo del ejercicio profesional de sus funciones preventivas, educativas y correctivas; utilizando para ello tecnología de vanguardia, procedimientos eficaces, honestos y transparentes para obtener la aprobación ciudadana y así generar cultura de seguridad vial en el municipio de Mixco.

Valores

- **Disciplina**

Es un sentimiento abstracto que los inclina a través de un sometimiento voluntario y digno, a cumplir las normas y leyes de carácter general así como las reglamentarias y costumbristas encaminadas a la consecución de los fines propuestos.

La Policía Municipal de Tránsito por ser de carácter civil y regida por los principios de jerarquía y subordinación, convierte a la disciplina en la columna vertebral de la institución.

- **Honestidad**

Es el actuar de los integrantes de la institución Emixtra, siempre basados en la verdad y en la auténtica justicia; proporcionando a cada quien lo que le corresponde, incluidos ellos mismos.

- **Lealtad**

Cualidad que distingue a los integrantes de Emixtra, acatando de manera voluntaria y fiel las leyes, instrucciones u órdenes: creando un sentido de pertenencia.

- **Justicia**

Cumplir y velar por el cumplimiento de lo establecido en las Leyes y Reglamentos vigentes, para generar un ambiente de interacción entre los individuos y la institución de manera equitativa e imparcial.

Capítulo VI

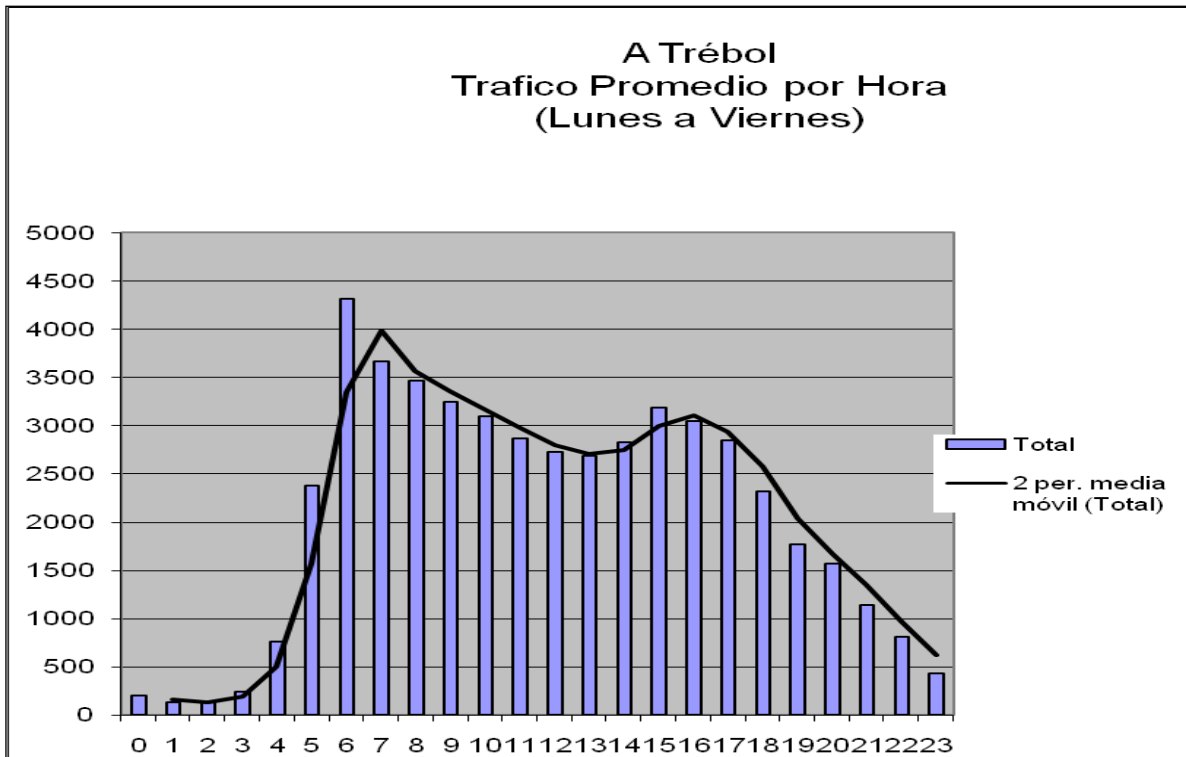
Principales impactos de la regulación y ordenamiento del tránsito de la PMT Emixtra

Reportes de Emixtra

De acuerdo a la información proporcionada por el departamento de Estadísticas de la Policía Municipal de Tránsito, se puede apreciar y contrastar con la información recabada mediante la encuesta una serie de aspectos que permiten identificar y analizar el impacto, los niveles de intervención y la incidencia que Emixtra ha logrado tener en el tema de la regulación del tránsito vehicular. El tránsito forma parte y refleja la intensidad de las dinámicas laborales, educativas, sociales y de toda índole, que se perciben en las calles y arterias del municipio y de la ciudad.

Según sondeos efectuados por el departamento de diseño y planificación de Emixtra, el comportamiento del tránsito en cuanto a desplazamientos y horarios, ha cambiado mucho en los últimos años, ya que se puede observar que la hora pico ya no existe dentro del desplazamiento vehicular, sino que, lo que ha cambiado es el tipo de vehículos que transitan en determinadas horas, así entonces tenemos que el tránsito se inicia a incrementar desde las 5 o 6 de la mañana, siendo este de tipo liviano, es decir automóviles, pickups, que regularmente se utilizan para ir al trabajo, estudios o similares.

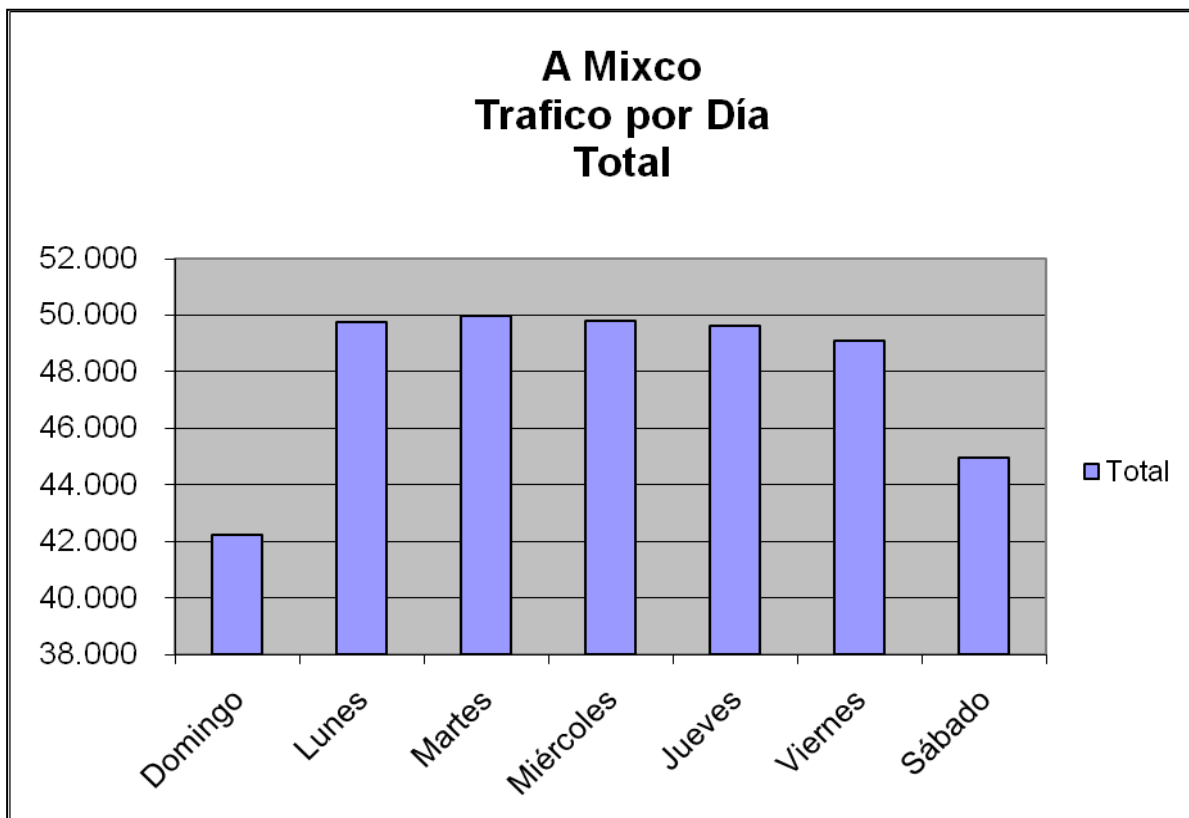
Al finalizar la antes llamada hora pico matutino, respondiendo a políticas establecidas, se puede observar que en el horario de 08:30 de la mañana en adelante, se mantiene la cifra vehicular alta, pero en este caso, la mayoría del tráfico corresponde al transporte pesado, pues todas las actividades comerciales e industriales se encuentran centralizadas dentro del perímetro capitalino, lo cual obligatoriamente requiere que ingresen productos y materiales, para su venta y distribución.



Fuente: datos proporcionados por Emixtra.

Tráfico promedio por día

Según los resultados de sondeos y monitoreos efectuados por Emixtra, se puede indicar que los días laborales son los que representan mayor tránsito vehicular, notándose que el día lunes es alta la afluencia que se estima en unos 49,776, incrementándose el día martes a 49,965 y miércoles a 49,800, empezando a descender levemente el día jueves con unos 49,632 vehículos diarios y el viernes hasta unos 49,077 vehículos que transitan por las arterias del municipio de Mixco, la cantidad disminuye en un aproximado de 44,963 y el día domingo que llega a su mínima expresión con unos 42,254 vehículos, es decir un descenso de 8 mil vehículos.



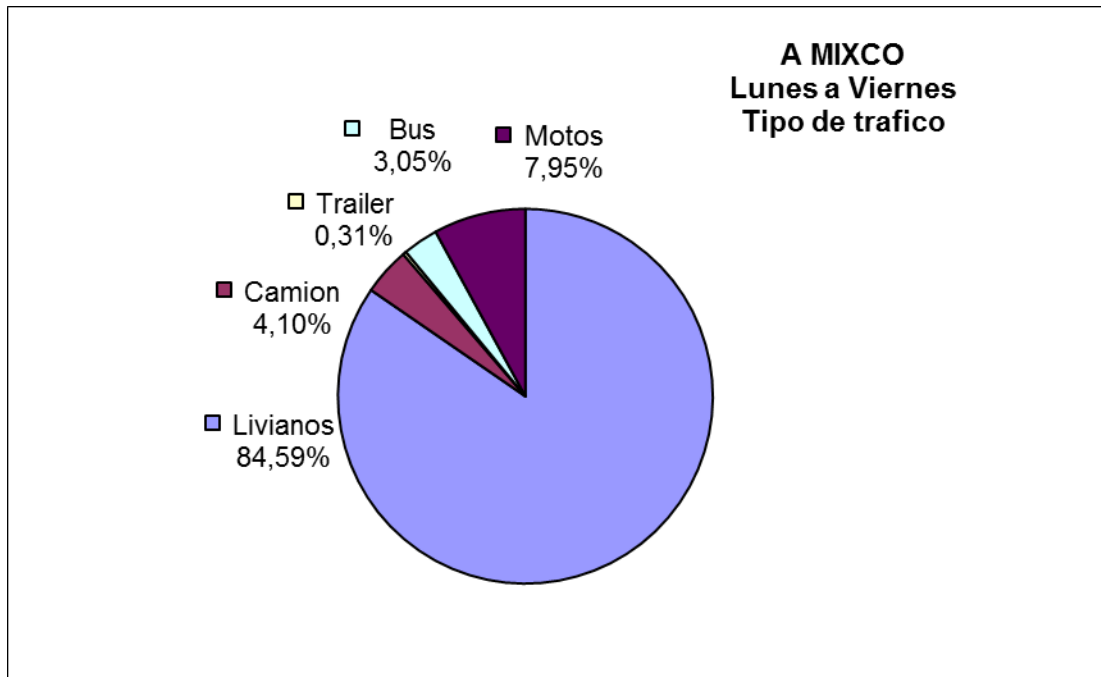
Fuente: Estudio de Tráfico, Mixco, abril de 2011, Emixtra

De acuerdo a estas estadísticas el promedio de vehículos que transitan diariamente por las arterias del Municipio de Mixco en general es de 49,650 vehículos de lunes a viernes.

Tipo de tráfico

De acuerdo a lo establecido en los monitoreos de Emixtra, prevalecen diferentes tipos de vehículos que transitan diariamente por sus arterias. De acuerdo a la gráfica, el 84.59% del tráfico vehicular corresponde a vehículos livianos, es decir todos aquellos vehículos menores a 3.5 toneladas, se refiere a vehículos tipo sedan, pickups, páneles, van, microbuses, camioncitos. El segundo rubro de vehículos que circula según Emixtra son las motocicletas, que

corresponde a 7.95%, el tercer rubro de vehículos son los tipo camión, regularmente transporte de carga pesada, posteriormente los buses, urbanos y extraurbanos y finalmente los tráileres de transporte de carga.

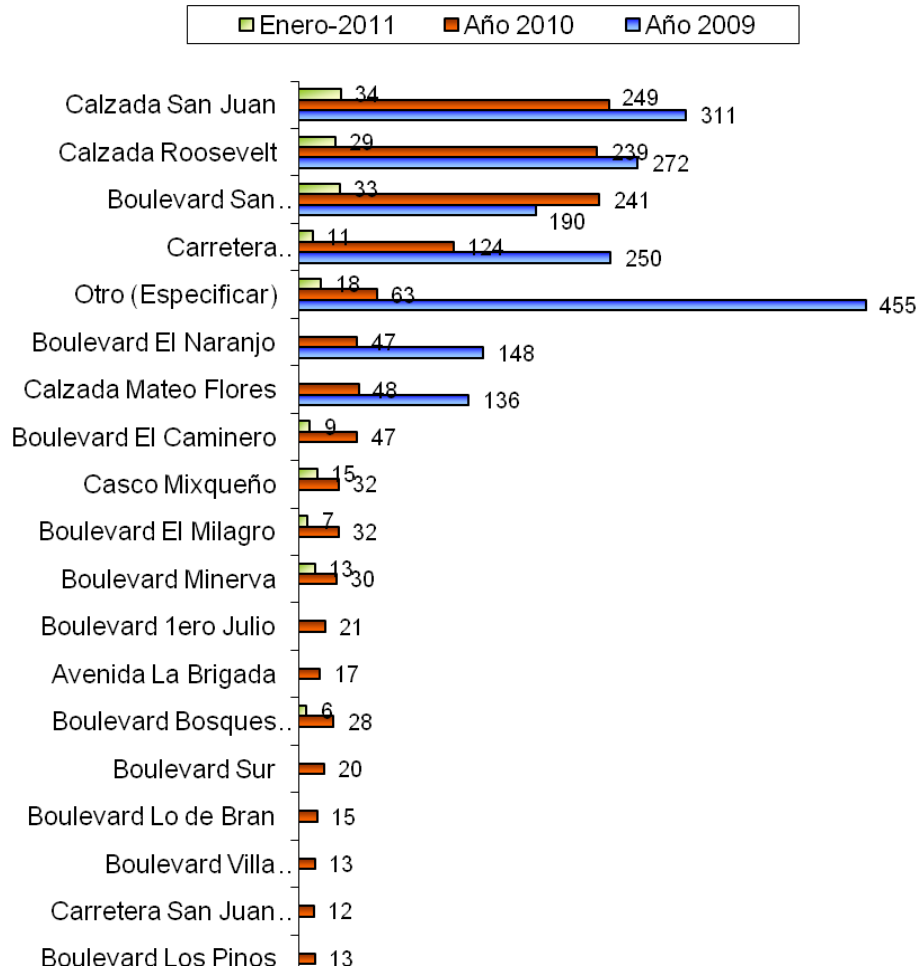


Fuente: Estudio de Tráfico, Mixco, abril de 2011, Emixtra

Colisiones por eje y por año

Las colisiones son un fenómeno que afecta enormemente a los conductores y por ende al tránsito vehicular del municipio, son fenómenos predecibles, porque se ha establecido en el campo investigativo sobre el tema, que estos se dan por descuidos, falta de observancia a las leyes y reglamentos establecidos, falta de mantenimiento a los automotores, irresponsabilidad de los conductores en cuanto a conducirse sobrios, entre otros factores, como las licencias sin estar adecuadas a una pericia que demanda el reglamento de tránsito.

Colisiones Atendidas por la Policia Municipal de Transito



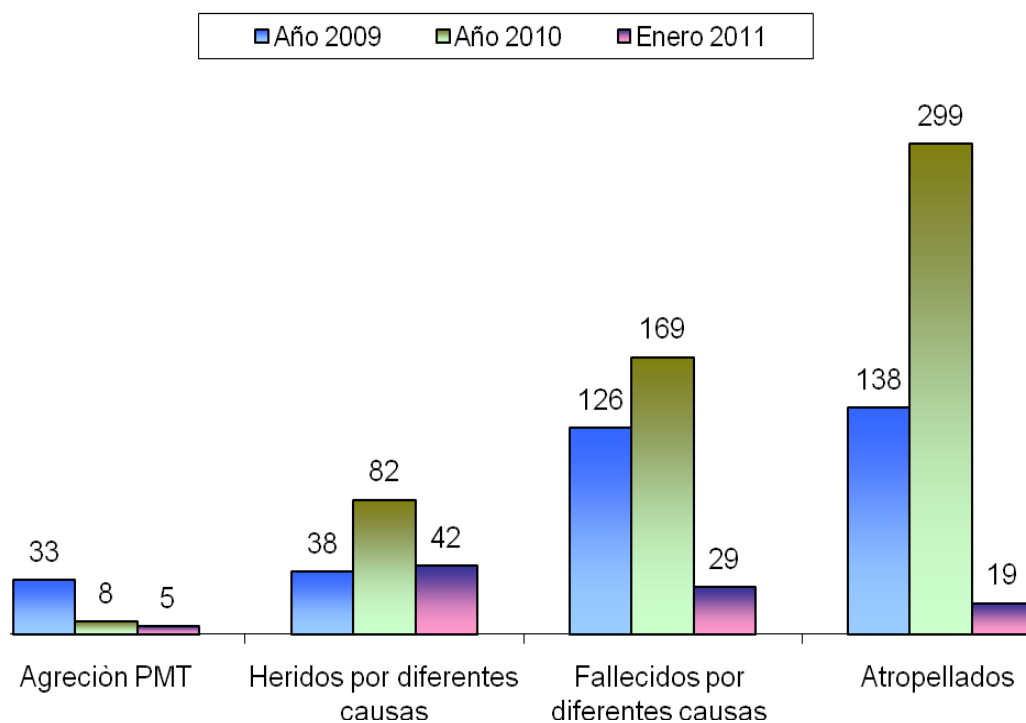
Fuente: Estudio de Tráfico, Mixco, abril de 2011, Emixtra

Un dato importante que refleja la gráfica anterior es que en los últimos años ha disminuido la recurrencia de incidentalidad en las arterias de Mixco, sin embargo, el fenómeno se mantiene en cuanto a los lugares donde estos ocurren, es decir, que como hemos visto a través de la investigación y hemos conocido cuales son las principales arterias donde circula la mayor cantidad de vehículos, en esa forma se manifiestan también, los incidentes, aunque las cifras del 2011 son preliminares y solo cubren enero, pero entre el año 2009 y 2010 si hubo una reducción.

Incidentes atendidos

Emixtra no solo regula el tránsito sino también apoya a los conductores y peatones en situaciones específicas, especialmente en cuanto a accidentes. La siguiente gráfica indica que los y las agentes de Emixtra cumplen con diferentes responsabilidades y funciones que generalmente son menos conocidas por la comunidad misqueña y la ciudadanía en general.

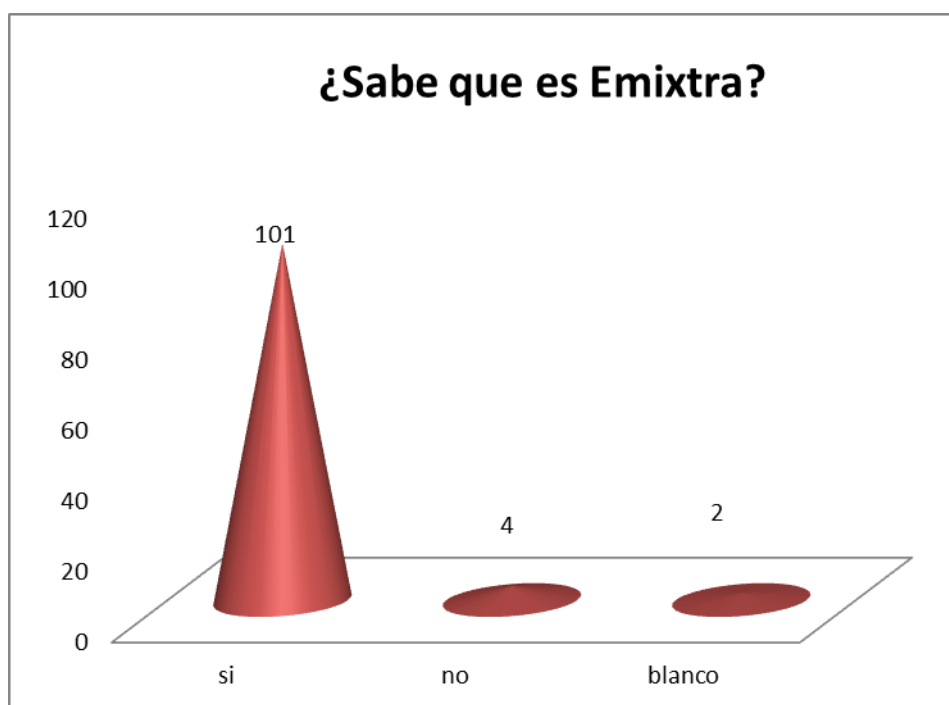
Incidentes Atendidos por la Policia Municipal de Transito



Fuente: Estudio de Tráfico, Mixco, abril de 2011, Emixtra

Para las personas que salen frecuentemente de casa, por diversos motivos, es común encontrarse simultáneamente dificultades en el tránsito como a personas que diariamente forman parte de este paisaje cotidiano tratando de resolver dichas dificultades. De alguna manera la gente de Mixco, conoce a la institución que se encarga de la regulación y apoya en casos de dificultades en el tránsito, o en el peor de los casos ha sido sancionado por faltas al reglamento de tránsito.

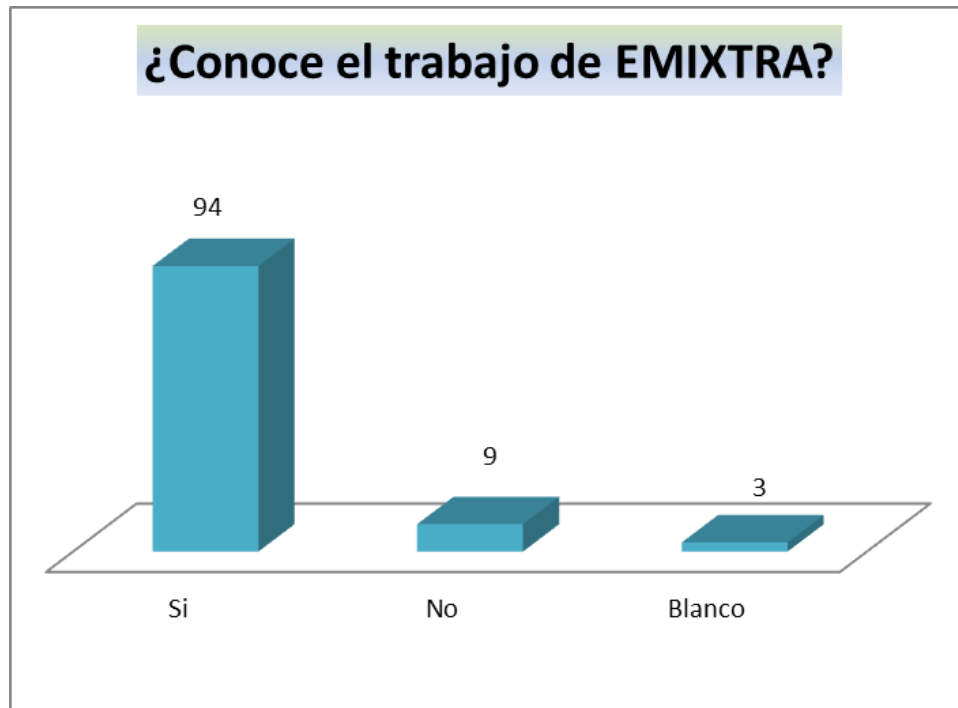
La mayoría de las personas encuestadas refieren que conocen a la Empresa Misqueña del Transporte y Tránsito, Emixtra, institución que fue fundada en el año 2006 y que tras casi seis años de trayectoria es reconocida por la mayoría de personas encuestadas.



Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta.

Acerca del trabajo de Emixtra, también un alto porcentaje conoce cuales son las principales actividades donde interviene Emixtra, la mayor parte de los encuestados conoce el trabajo que realiza, entre estos están coadyuvar al

ordenamiento y control del tránsito vehicular y el uso adecuado de los espacios públicos, así como el fomento de la cultura vial entre los habitantes del municipio.



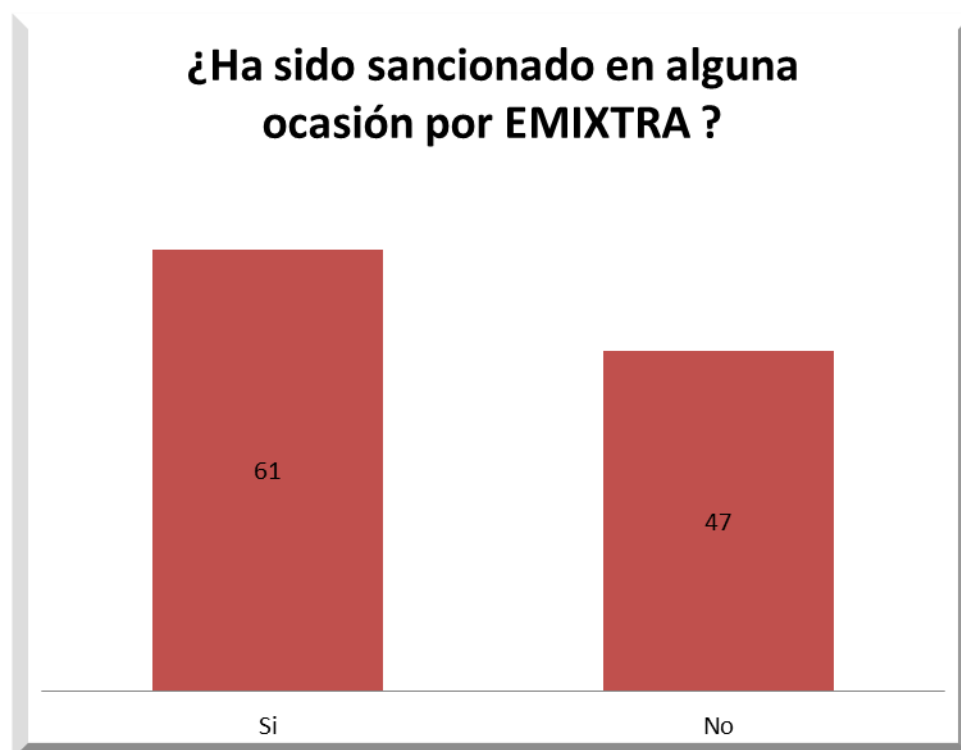
Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta.

El trabajo de Emixtra se visualiza desde diversas formas, actividades, horarios y facetas. La jornada de trabajo de quienes forman parte de Emixtra inicia desde muy temprano y finaliza hasta tarde de la noche. Durante este lapso, quienes regulan y agilizan el tránsito vehicular realizan diversas actividades. Muchas de las cuales, no son lo suficientemente valoradas por la ciudadanía, pero tampoco negadas.

Sanciones y cambios en la cultura vial

Dentro del proceso de fomentar la cultura vial se encuentra una fase que es la menos aceptada por los conductores, es decir las sanciones. Las sanciones

constituyen lo que muchos denominan la parte represiva de Emixtra, pues a ninguna persona le es de agrado recibir una sanción, especialmente porque en este caso se está afectando su economía. En otros casos les afecta su orgullo pues generalmente cada conductor se considera apto y capacitado para ejercer la conducción por lo que al recibir una sanción o una amonestación generalmente se sienten incómodos y ofendidos con este procedimiento legalmente establecido.



Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta

Dentro de la población entrevistada, un número de personas admitió haber sido sancionados por cometer faltas la Ley de Tránsito y al Reglamento de Tránsito. Situación que no varía en gran medida con lo opuesto, es decir el grupo de personas que respondió no haber sido sancionados por ningún tipo de faltas a esta Ley y Reglamento.

Las faltas tipificadas como tales en la Ley y Reglamento de Tránsito son diversas, sin embargo se enfocó la investigación en aspectos y faltas puntuales y de mayor relevancia en cuanto a la repercusión que estas faltas pueden tener; que puede ir desde consecuencias directamente económicas hasta consecuencias lamentables y desastrosas como la pérdida de vidas humanas.



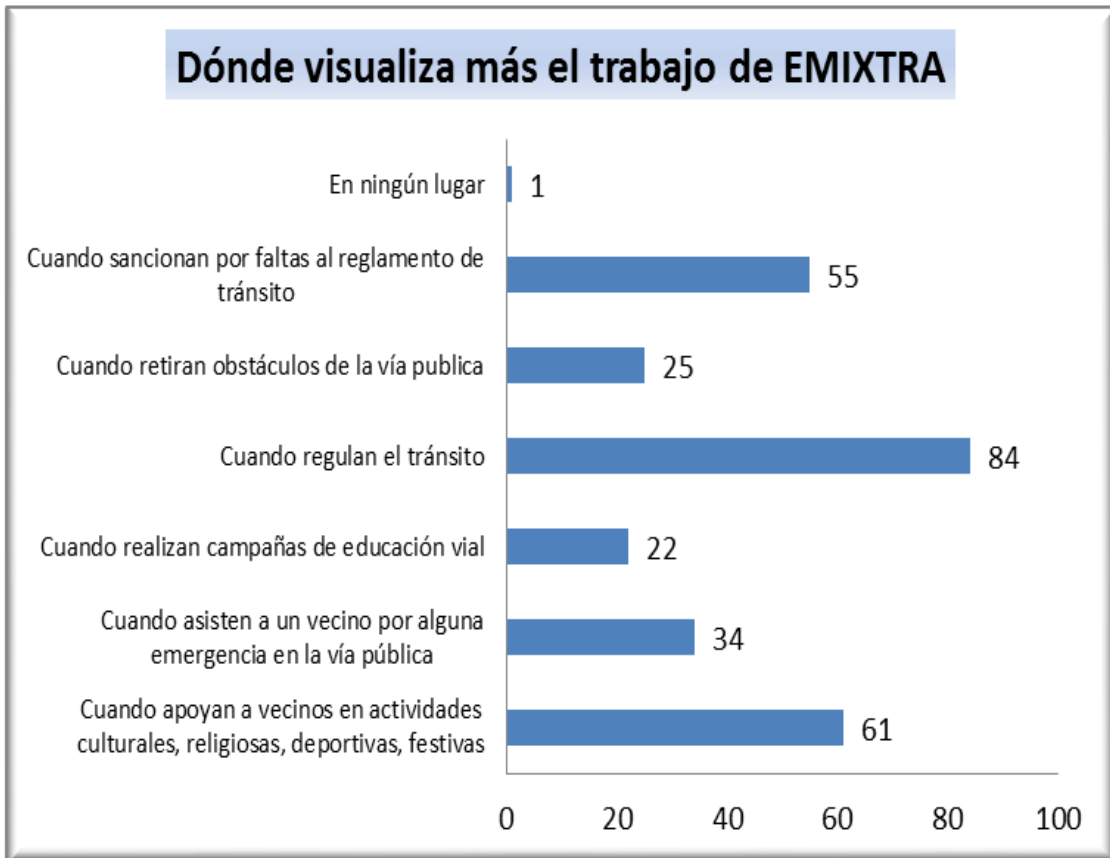
Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta

En la encuesta sobre faltas por las que los conductores fueron sancionados, se tomó en cuenta aspectos como lo es no respetar las señales de tránsito, conducir motocicleta sin utilizar el chaleco de identificación, no utilizar el casco protector los motociclistas, conducir en contra de la vía, conducir con licencia vencida, forma de estacionarse, hablar por teléfono celular mientras conduce, exceder los límites de velocidad establecidos; este aspecto es dentro de todos los demás el motivo por el que más conductores han sido sancionados lo cual es preocupante pues las consecuencias de no respetar esta norma como se indica

en el párrafo anterior es irreversible, las consecuencias pueden ir desde dañar su propio vehículo, dañar propiedades ajenas, sufrir lesiones desde leves a graves o incluso perder la vida propia o que segundas o terceras personas pierdan la vida.

Luego viene la falta que consiste en estacionarse en lugares señalizados con prohibición, conducir sin cinturones de seguridad. Esta falta aparentemente no muestra un alto grado de importancia sin embargo ocupa el segundo lugar en la gráfica de los motivos de haber sido sancionado; esto obedece a que está demostrado que los efectos en caso de una frenada brusca e incluso en caso de un incidente de tránsito la persona que utiliza cinturón de seguridad tiene posibilidades altas de no ser removido de su asiento lo cual conlleva salir menos afectado en estos casos, es decir que utilizar el cinturón puede salvar la vida de las personas.

Conducir sin tener licencia es una falta cometida por un alto número de personas encuestadas lo cual es preocupante porque esto comprueba que personas sin el respaldo o la garantía de las instituciones que avalan si una persona esta apta o no, están conduciendo. Finalmente se puede observar que números iguales de personas han sido sancionadas por faltas como estacionarse en lugares prohibidos, conducen con licencia vencida y no respetan las señales de tránsito. Esta última también en determinado momento puede tener repercusiones lamentables pues dentro de esta falta se incluye aquellos conductores que no respetan las señales de alto, no respetan los semáforos, no respetan las señales directamente de los agentes; y como es de imaginar cualquiera de estas faltas mencionadas podría culminar con un fatal incidente.



Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta.

Según los resultados de la encuesta, la mayor proporción de actividades que visualizan el trabajo de Emixtra se vinculan a cuando se regula el tránsito. Ya sea mediante los corredores de regulación que consiste en ubicar a los agentes de tránsito en los cruces estratégicos de mayor afluencia vehicular para dar vía de acuerdo a las necesidades y criterios.

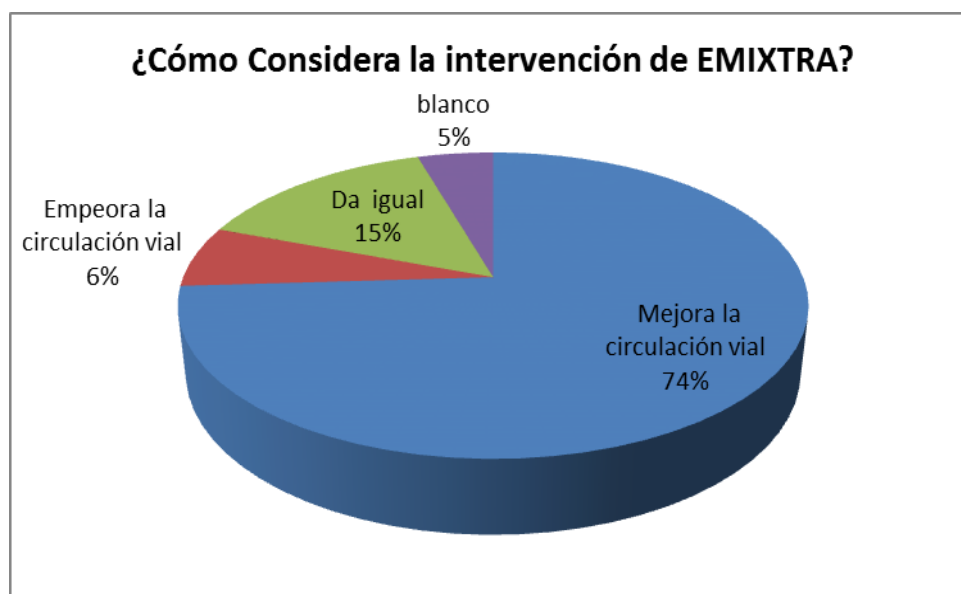
En la implementación de carriles reversibles, los cuales se han vuelto muy comunes y necesarios en la actualidad, en la supervisión motorizada para que en el trayecto los vehículos no tengan desperfectos mecánicos, en los remolques de vehículos con grúas, durante la realización de retenes de control, para operativos de verificación, que consisten en asegurar que los conductores realicen la labor dentro de los parámetros que la ley establece, es decir la documentación reglamentaria.

Otro de los campos donde se visualiza el trabajo de Emixtra según los resultados de la encuesta, es cuando agentes, están realizando tareas de apoyo en diversas actividades de tipo social, cultural, deportivo y en casos de accidentes y fallas de los automóviles.

También para los encuestados es visible el trabajo de los agentes de Emixtra cuando realizan actividades de corrección amonestación, por medio de implementación de sanciones, multas educativas y amonestaciones verbales. Cuando realizan campañas de educación vial, es visible la labor que se realiza desde Emixtra.

Elementos evaluativos

La población no solo conoce el trabajo de Emixtra sino tiene una opinión del trabajo que realiza, aunque sorprende contrastar, que la mayoría de opiniones son favorables, en esta encuesta, mientras que en la calle y en el lenguaje coloquial, se tiene una valoración negativa, porque como dicen algunos entrevistados “a nadie le gusta ser sancionado, por faltas, ni que les exijan respeto y cumplimiento del marco legal para el manejo y circulación vehicular.”



Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta.

De acuerdo a los resultados de la encuesta, la opinión es favorable para Emixtra porque consideran que su intervención ayuda a mejorar la circulación vial, en los operativos arriba mencionados.

Según un 15% de las personas consultadas, considera que le da igual que esté Emixtra o no, ya que la problemática no necesariamente se resuelve con el accionar o actividad de los agentes. En esa misma línea, solo un 6% considera que la intervención de Emixtra empeora la circulación vial, mientras que un 5% no contestó.

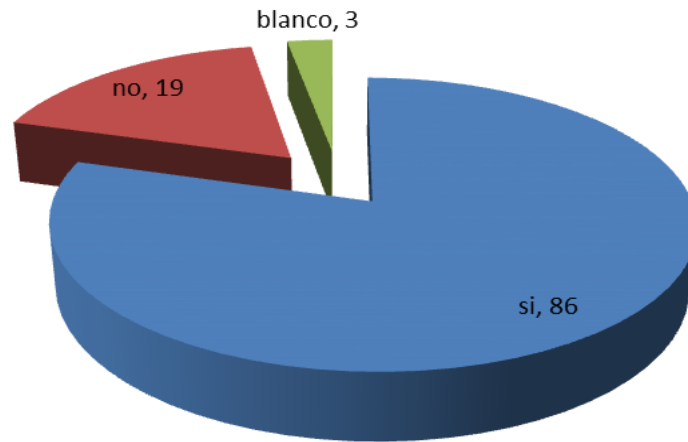
Este porcentaje situado en un 26% se constituye en un desafío al que se debe responder desde la Municipalidad de Mixco, para que la totalidad de la opinión le sea favorable.

Cultura vial

Por cultura vial se entiende el conocimiento de la normativa existente respecto al tránsito, y la conducta congruente de la persona con ese conocimiento que se tiene. Es decir, es la coherencia entre lo normado y lo que se hace. Las características de la cultura vial se visualizan en la conducta, en el comportamiento, en la cortesía, al hacer uso del espacio público de forma adecuada y educada. Como conductor de un vehículo se manifiesta en la mejor forma de conducirse, respetando las vías de circulación, entre muchos otros elementos que se pueden percibir y evaluar.

Estacionarse en los lugares adecuados, respetar al peatón, observando los límites de velocidad y especialmente los espacios públicos donde transitan niños, cerca de las escuelas, hacer uso adecuado de las paradas, respetando los espacios y tiempos.

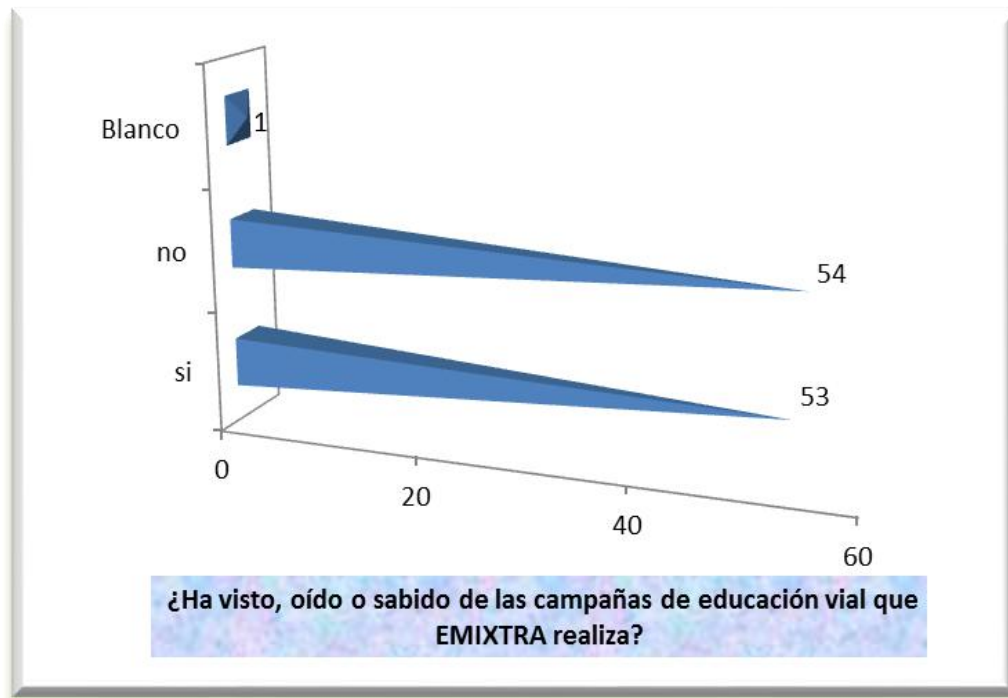
¿Considera que EMIXTRA contribuye a la formación de cultura vial?



Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta.

En relación a la pregunta formulada, la sistematización de la encuesta indica que la mayoría de población considera que Emixtra contribuye a la formación de cultura vial, situación confirmada porque es la institución creada para regular, sancionar y fomentar la cultura vial y sus variantes. A la vez, un 19% considera que no, categóricamente, porque las sanciones no son la única forma de fomentar la cultura vial.

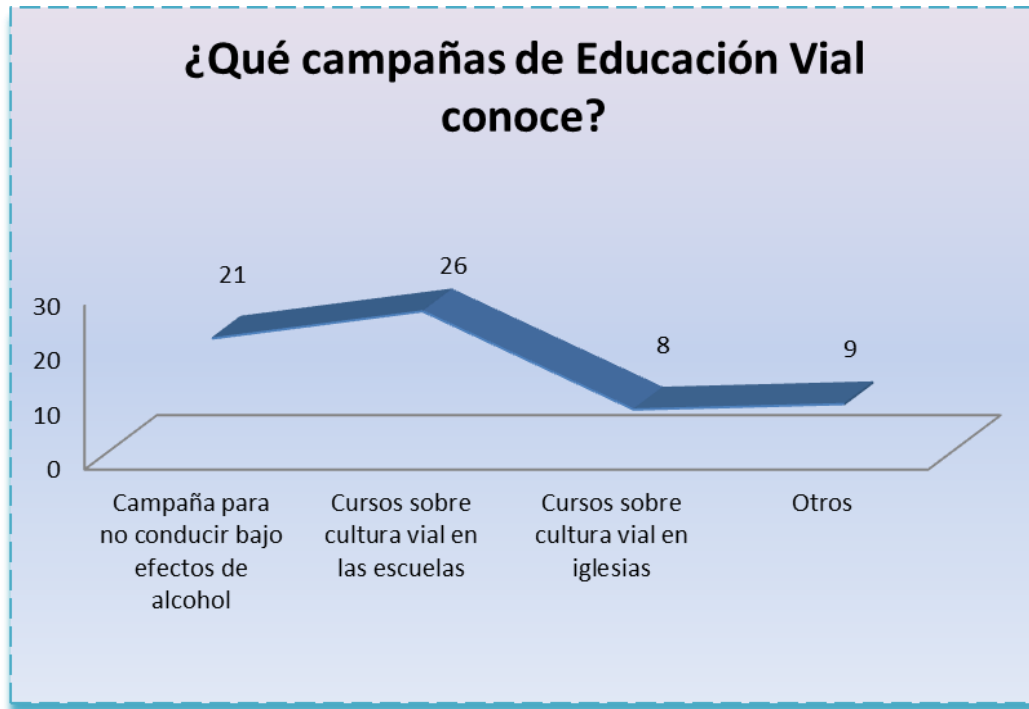
Para darle sustento a la afirmación anterior, la encuesta también formuló la pregunta, relacionada si ha visto, oído o sabido de las campañas de educación vial promovidas por Emixtra.



Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta.

De acuerdo a la interpretación de la encuesta, se visualiza que la mayoría de población no conoce directamente las campañas de educación vial que desde Emixtra se realizan, mientras que otro porcentaje muy similar indicó que si las conoce.

Siguiendo la lógica de la encuesta, las personas encuestadas que dijeron conocer algún tipo de actividad de fomento de cultura vial, indicaron conocer las siguientes:



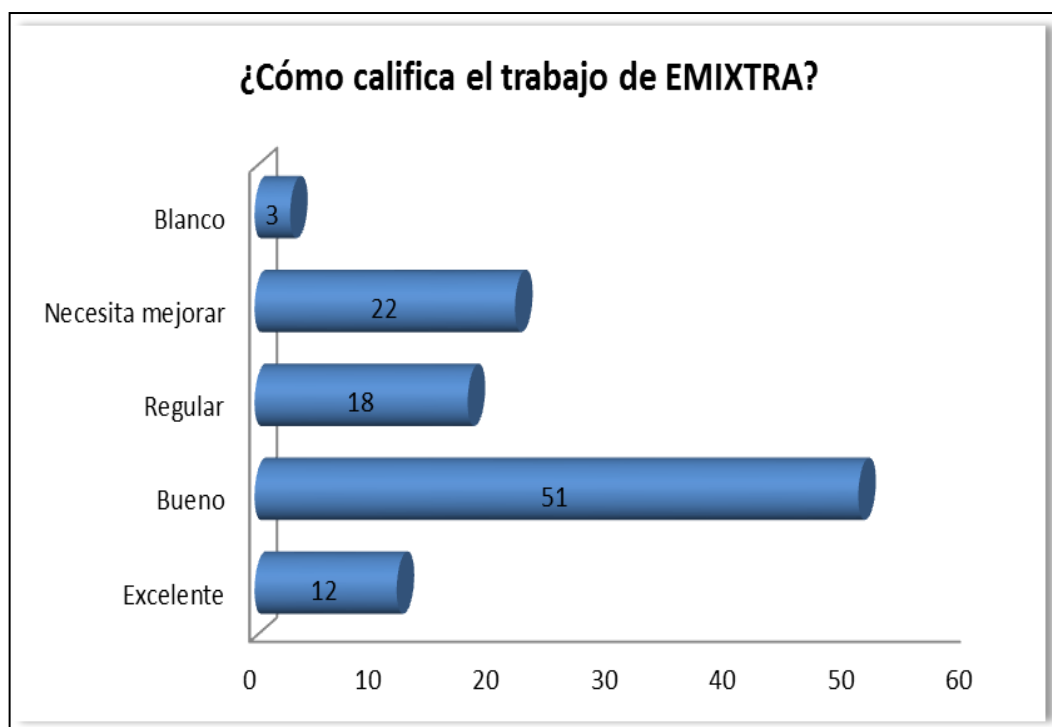
Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta.

Dentro de las actividades de promoción de cultura vial, destacan los cursos sobre dicho tema en las escuelas públicas y colegios del municipio de Mixco, un segundo punto que destaca el tipo de promoción de cultura vial y responsabilidad se refiere a las campañas que fomentan la conducción responsable, específicamente para no conducir bajo los efectos de alcohol, que de paso, es la mayor causa de accidentes automovilísticos.

Esta relación permite apreciar sobre la necesidad de definir una política de comunicación social y de fomento de cultura vial, que trascienda lo estrictamente sancionatorio dentro de las acciones que impulsa Emixtra.

Emixtra, a través de la Policía Municipal de Tránsito, brinda su servicio las 24 horas del día, sin importar las circunstancias climáticas y atmosféricas; el personal PMT está dotado de todos sus implementos necesarios para mantener su servicio a la población aún bajo la lluvia; pero consideramos de especial

importancia conocer cómo percibe este servicio la población del municipio de Mixco; es decir, qué opinan sobre si es regular, malo, bueno, excelente o necesita mejorar la calidad del servicio que presta.



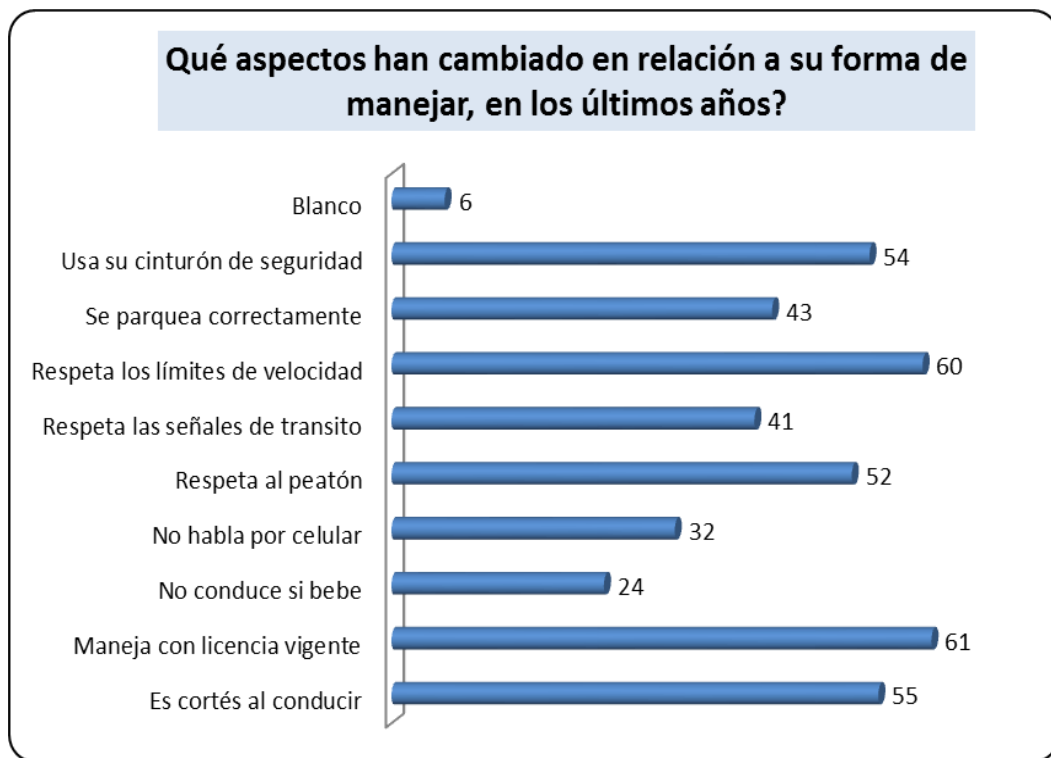
Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta

El grueso de las respuestas de los encuestados califica como bueno el trabajo que realiza Emixtra; no menos importante es el dato que indica que necesita mejorar, y por el orden le sigue quienes califican de regular la labor que desempeña.

Que aspectos han cambiado en relación a la conducción en Mixco

Siguiendo el orden de la investigación, también se tiene un buen número de personas que a manera de retrospectiva indican que ha habido cambios positivos en su comportamiento en la vía pública al hacer uso de la misma.

Cabe analizar los resultados que a propósito fueron resumidos en nueve aspectos que no son los únicos si los vemos desde la reglamentación existente para el efecto, pero que considero que son los más relevantes conocer pues van enlazados con la temática que se viene investigando y que al final son resultados representativos porque arrojan una idea sobre cuanto se ha avanzado en la fundamentación del respeto a la normativa existente; y hasta dónde una sanción logra inhibir al conductor ya sea de manera voluntaria o por temor a la medida coercitiva, a no cometer ningún tipo de faltas o a corregir aquellas donde mayormente ha sido reincidente.



Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta

Uso de cinturones de seguridad

En la gráfica que registra los motivos por los que más han sido sancionadas las personas, pudimos observar que el dato de la falta de no usar cinturones de seguridad es bastante alto, sin embargo en la presente grafica que nos indica en qué medida ha cambiado el comportamiento de los conductores, 54 personas admitieron que también en este sentido ha cambiado mucho, pues ahora utiliza su cinturón de seguridad.

En los parqueos públicos

De los entrevistados, 43 personas afirma que ahora se parquean correctamente lo cual le ayuda a evita cualquier sanción por esta falta que va desde una sanción, o la colocación de un aparato inmovilizador (cepo), hasta una remoción con grúa y traslado al predio; dependiendo el lugar donde se encuentre estacionado así se cataloga la gravedad de la falta.

En el ordenamiento vehicular

Aunque muchas personas entrevistadas admiten su molestia al momento de ser amonestados o multados por la autoridad del tránsito, es evidente que un buen número de personas admiten que el ordenamiento vehicular es visible, en comparación de los años anteriores a la presencia de la Policía Municipal de Tránsito.

En las velocidades restringidas

Abusar de las velocidades establecidas es de las faltas que más ocasionan accidentes de tránsito, sin embargo son muchos los conductores entrevistados que aseguran haber mejorado su actitud en cuanto la observancia de dichas normas establecidas por la autoridad de tránsito, con lo cual contribuyen a mejorar y a hacer más seguro el desplazamiento vehicular en la vía pública, reduciendo el

grado de accidentalidad. Generalmente, las medidas para reducir índices de accidentes de tránsito están basadas, entre otros aspectos, en programas de educación, y estos deben ejecutarse buscando la capacitación en prevención y seguridad para todos los sectores que conforman el grupo social en el que se pretende incidir.

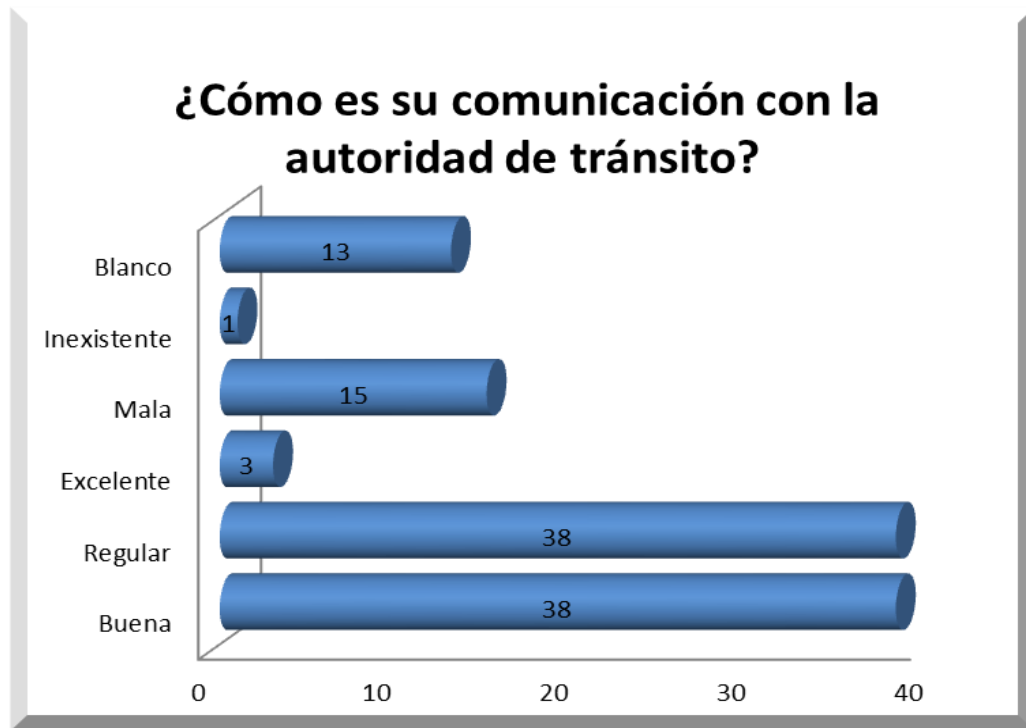
En la disminución de dificultades al hacer uso de la vía pública

Cuando un conductor es más cortés, respeta el paso peatonal, se abstiene de utilizar teléfono celular mientras conduce, entre otros aspectos que se pueden mencionar que puede mejorar; disminuye las dificultades para sí mismo como para los demás usuarios de la vía bien sea conductores o peatones, y colabora a hacer el espacio público, un ambiente más agradable.

La relación Conductor - Autoridad de Tránsito

Poco pensamos sobre este concepto, sin embargo es de gran importancia porque en la medida que la comunicación entre ambos sea efectiva, los resultados serán positivos para ambos y para todos. ¿Pero cómo se da esta comunicación?, el agente de tránsito está comunicándose con el usuario de la vía se puede decir que en todo momento, cuando regula el tránsito, cuando realiza operativos de control y de educación vial; cuando realiza servicios sociales, cuando coloca dispositivos de tránsito tales como conos, cuando transmite el reporte del tránsito vía radio y televisión, cuando colocan trafitoneles y bardas informativas pues en todo momento que está siendo visible a los usuarios de la vía, la autoridad de tránsito está transmitiendo un mensaje.

El conductor por su parte, se está comunicando con la autoridad de tránsito cuando obedece las señales que éste le envía, cuando consulta sobre cualquier duda o situación, cuando plantea sugerencias respecto a temas puntuales, cuando denuncia alguna actitud que a su parecer no es adecuada; cuando solicita cualquier tipo de apoyo o información por parte de la autoridad de tránsito.



Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta

Desde esa perspectiva, y analizando la gráfica de manera inversa, es decir enfocándonos en cuantas personas encuestadas no tienen una buena comunicación con la autoridad de tránsito vemos que es un número relativamente alto el que admite tener una mala comunicación; solo una persona indico que su comunicación con la autoridad de tránsito es inexistente; trece personas dejaron su respuesta en blanco; mientras que la mayoría de las respuestas son favorables en el sentido que admiten tener una comunicación buena y regular.

Dentro de la encuesta a los usuarios de la vía se incluyó una pregunta abierta, para conocer qué aspectos a criterio de los encuestados sugiere que Emixtra debe mejorar como institución; mismos que se presentan a continuación:

Aspectos en los que debería mejorar Emixtra según las respuestas

Capacitación	Relaciones humanas y comunicación
<p>Capacitar más al personal. Tema recurrente.</p> <p>Superar el servicio que hacen las otras PMTS.</p> <p>Buen servicio.</p> <p>Educación constante de su personal.</p> <p>Capacitar a los agentes para mejorar la relación humana con conductores.</p> <p>Capacitar a jefes.</p> <p>Contratar personal con estudios de nivel medio para capacitar como agentes de tránsito.</p>	<p>Mejorar las relaciones humanas</p> <p>Ser respetuosos.</p> <p>Mejorar la comunicación.</p> <p>Coordinación entre sí, cuando hacen su trabajo.</p> <p>Mejorar la comunicación con vecinos.</p> <p>Agentes más amables.</p> <p>Ser menos prepotentes.</p> <p>Son muy abusivos.</p> <p>Mejorar la educación.</p> <p>Agresiones verbales.</p> <p>Dejar de ser un concepto medieval en materia vial, crear una visión de respeto vial entre individuos y el policía de tránsito.</p> <p>Respeto para que los respeten.</p> <p>Poner más atención a lo que dice el pueblo.</p> <p>A la hora de colocar los cepos que no traten al vecino como si fuera delincuente porque eso es considerado una acción repugnante.</p>

Ampliación de cobertura	Aspectos administrativos
<p>Más agentes en turnos de noche. Educación vial a usuarios y conductores. Más agentes. Mas cobertura y hacer bien su trabajo. Supervisar a los agentes. Crear un grupo de agentes que se dedique solo a la revisión de vehículos. Prestar más atención cuando alguien necesita ayuda. Mejorar y controlar los vehículos en casos de incidentes de tránsito.</p>	<p>Más personal en áreas administrativas para agilizar los casos. Dar facilidades de horario para revisiones de taxis. Mejorar la atención. Tomar en cuenta sugerencias de automovilistas. No privatizar.</p>
Aplicabilidad de la ley	Operativos de regulación
<p>Control de conductores y pasajeros que votan basura por las ventanillas. Ser rígidos con el transporte urbano. Realizar una labor orientadora, no solo sancionadora. Que respeten el derecho ajeno. Ser justos. Cumplir con su deber. Contribuir a mejorar la viabilidad. Ser más estrictos con los conductores de autobuses. Escuchar a las personas antes de</p>	<p>No cerrar todos los virajes en U. Mejorar el control de cámaras. Mejorar los sistemas de regulación del tráfico en semáforos y cruceros. Mejorar la fluidez del tránsito, no empeorarla. Ampliar operativos, controles y campañas de educación vial. Mejorar la señalización. Poner más reversibles. Más control en paradas de autobuses. Empeoran la regulación.</p>

sancionarlas.	Redefinir e implementar nuevos sistemas de control. Regular más el tránsito en las horas pico.... Prestar atención a problemas mayores...
---------------	---

Fuente: Elaboración propia en base a resultados de la encuesta

Los resultados son muy interesantes pues fueron agrupados bajo seis temas que engloban cada aspecto sugerido, siendo estos: más capacitación, Relaciones Humanas y Comunicación, Ampliación de cobertura, Mejorar la atención Administrativa, Mejorar en la Aplicabilidad de la Ley y Operativos de Regulación; encontrando mayor debilidad y a la vez mayores sugerencias a la parte humanística y la comunicación que también va muy enlazado con la capacitación; es un buen número de encuestados que indica la urgencia de que el agente de tránsito sea más educado, cortés, respetuosos, tolerante a la hora de hacer su trabajo y que sepa escuchar también las necesidades del vecino antes de aplicar cualquier sanción.

Es evidente también la necesidad que plantean los encuestados respecto a prestar mayor atención a la forma en que se regula el tránsito, a la comunicación y coordinación que debe existir entre el agente y el vecino así como con sus otros compañeros agentes; estudiar cualquier modificación que se haga al tránsito para evitar ocasionar mayores congestionamientos a los que de por sí se sufren ya que la función del agente es dar mayor fluidez al tránsito no entorpecerlo; esto de cierta forma sugiere prestar mayor atención a los problemas mayores y no quedarse en un círculo vicioso sin nuevas aportaciones ni mejoras.

Respecto a la aplicabilidad de la Ley de Tránsito y su Reglamento, muchos entrevistados aseguran que hay injusticia a la hora de aplicar la Ley, que la parte

restrictiva de la Ley también debe tener una parte orientadora por parte de la autoridad de tránsito. Así mismo requieren que las sanciones de tránsito sean de igual aplicabilidad al transporte urbano ya que indican que han observado que no se corrige la problemática que estos generan con la misma drasticidad.

Conclusiones

I.

La sociología urbana se ha constituido en una disciplina importante que refleja el grado de complejidad, problemáticas y desafíos epistemológicos, metodológicos e investigativos, que contribuye a la generación de conocimiento y a la formulación de alternativas a la creciente problemática urbana de las sociedades modernas, o en vías de desarrollo.

El crecimiento desproporcionado de las ciudades en los países en desarrollo se corresponde con las características socioeconómicas, políticas y administrativas en las ciudades, el grado de concentración urbana, refleja los niveles de la densidad poblacional en las ciudades, lo que simultáneamente se traduce en dificultades de orden estructural en la conformación de las ciudades, que tiene como rasgos que no son planificadas, que carecen de una estrategia de transporte público adecuado, lo que remite a un crecimiento acelerado de la demanda vehicular.

El crecimiento de las ciudades es acéfalo, la conurbación ha provocado que muchas villas, caseríos o aldeas que anteriormente no estaban conectadas al circuito vial y urbano se interconecten, pero sin un crecimiento de las vías y arterias, lo que provoca que el congestionamiento vial, se incremente anualmente.

II.

El Municipio de Mixco, dada su cercanía con la ciudad de Guatemala ha sido prácticamente absorbido por la ciudad y en la actualidad se constituye en el segundo municipio más denso, dada su posición geográfica, Mixco forma parte de los circuitos fundamentales de acceso y salida de la ciudad de Guatemala.

Se hace patente, la brecha abismal entre los avances conceptuales y teóricos ocurridos en los ámbitos intelectuales y académicos en diversas partes

del mundo, y la realidad concreta del pensamiento político y técnico vigente en las municipalidades de nuestro país pero en este caso para Mixco

Recientemente Mixco se ha constituido en un municipio donde la población experimenta una movilidad cotidiana alta, ya que mucha de su población hace uso de distintos medios de comunicación vehicular para trasladarse a sus puntos de referencia laboral, educativa y social. Mixco es una ciudad satélite o dormitorio.

El sistema vial y la red vial del Municipio de Mixco, es extensa e importante, sin embargo debido al incremento vehicular, se ha notado una tendencia de concentración vehicular constante y cotidiana, que ha provocado que todos los días laborales, en todo el día, el tráfico vehicular se incrementa lo que provoca constantes problemáticas de transitabilidad.

III.

La encuesta realizada entre usuarios de la red vial, refleja varias tendencias que se corresponden a un sistema urbano que carece de transporte público seguro, por lo que el uso del vehículo, ha pasado de ser considerado como un lujo a una necesidad, en el que miles de ciudadanos de Mixco, hacen uso diariamente, en su mayoría de casos, para trasladarse de un punto a otro, para asumir compromisos laborales, estudiantiles y sociales.

La ciudadanía experimenta cotidianamente las dificultades de vivir en un municipio con una densidad poblacional que se refleja en la vía pública, situación que se agrava porque Mixco también es un lugar de paso, o de destino para importantes flujos de trabajadores en la ciudad.

Existe una variable importante en relación a las horas de salida de la casa que depende de los horarios de entrada al trabajo y a los estudios, lo que provoca que miles de ciudadanos urbanos, coincidan en el momento y en el lugar público, que provoque concentraciones en el transporte público y en el tráfico vehicular.

La duración del tiempo que se permanece en el tránsito vehicular ocupa una importante cantidad de horas para los habitantes de Mixco, lo que se traduce en un sacrificio mayor que implica un desgaste del recurso tiempo que afecta considerablemente en las dinámicas cotidianas y en la salud de las personas. Es decir es limitativo de oportunidades y disfrute de la vida.

IV.

La creación de las Policías Municipales de Tránsito se ha constituido en una respuesta a las necesidades de regular el mismo, ante un caos creciente provocado por la concentración urbana, el incremento de vehículos y la poca inversión y previsión a crecimiento en ampliación de la infraestructura vial.

Emixtra se ha constituido en un referente para la regulación del tránsito en el municipio de Mixco y en la ciudad de Guatemala, generando un proceso de construcción de cultura vial, mediante un sistema impositivo de multas, sanciones y regulaciones que han tenido impacto en las personas, impulsando las fases de educar, amonestar y sancionar.

Emixtra contribuye a que las dificultades del tránsito se disminuyan. En el caso de los incidentes se ha generado un descenso en la recurrencia en incidentes de tránsito. Aun así es necesario que los administradores del tránsito vehicular en Guatemala definan y proyecten permanentemente nuevas gestiones acordes al crecimiento poblacional y vehicular; medidas, estrategias y políticas que respondan a ese crecimiento.

V

Las estadísticas demuestran que han bajado los índices de incidentalidad, muchos de los encuestados reconocieron que han experimentado cambios en su conducta y cultural vial, hay mayor respeto de las normas, muchos de ellos plantearon que han cambiado en cuanto a los lugares de parqueo, los límites de velocidad, el uso de cinturón de seguridad, en general se puede indicar que la

cultura vial está en constante construcción y Emixtra trabaja a la formación de la misma.

VI

No existe en Guatemala, por parte del Ministerio de Educación, incluido el tema de la Educación Vial en el pensum educativo.

VII

El plan de Educación Vial que desarrolla Emixtra llena algunas expectativas educativas y de enriquecimiento de la cultura vial, sin embargo no cuenta con el respaldo económico que debería tener para dar la cobertura a la demanda del municipio de Mixco, la permanencia y el seguimiento a la capacitación y medición de avances.

Recomendaciones

A nivel general el Estado de Guatemala debe partir de una planificación del crecimiento urbano, a través de una política de desarrollo urbano y social que tenga en cuenta la necesidad de dotar de vivienda a grandes sectores de población guatemalteca, marginada, a la vez de un sistema de desconcentración urbana, que resolvería, la densidad poblacional y vehicular en la ciudad de Guatemala.

En el tema industrial, la ciudad de Guatemala no está en condiciones para tener industrias adentro de la ciudad, debe apostarse al fomento de la industrialización rural o en los departamentos circundantes, crear zonas y parques industriales, que en lugar de saturar la ciudad más bien, la descentralizarían y desalentarían la migración rural urbana, generando a la vez oportunidades en el interior del país.

Se hace fundamental la inversión y construcción de infraestructura que amplíe y mejore la red ya existente. A la vez, se hace fundamental mejorar el sistema de transporte colectivo haciéndolo seguro, cómodo, económico y accesible para que miles de personas opten por este servicio en lugar de usar su vehículo diariamente.

Implementar sistemas de circulación restringida a vehículos, tipo de placas que no circulen en determinado día u horario, regular el tema del transporte pesado y plantear alternativas a los horarios homogéneos.

Adoptar medidas drásticas, exigiendo que todos los comercios tengan los espacios de estacionamiento necesarios para sus clientes.

La administración del tránsito y la seguridad vial son fundamentales para promover el crecimiento en Guatemala, por constituir el acceso a oportunidades, servicios básicos y mercados. Existe por tanto, una correlación visible entre la eficiencia de la administración del tránsito y el desarrollo de una población, cómo

se organiza la comuna misqueña para responder y coadyuvar la problemática vial y cómo responde el vecino ante esta intervención.

Por lo tanto es imprescindible construir una planificación a largo plazo en el marco de una Política Pública que busque alcanzar un debido ordenamiento al respecto.

Que exista una Política Educativa que obligue a incluir dentro del pensum de estudios desde pre-primaria hasta el diversificado, la educación vial. Y mientras tanto, que exista un respaldo económico para desarrollar los programas de Educación Vial por medio de Emixtra.

Recomendaciones a Emixtra

Contratación y Formación de más agentes y personal administrativo.

Mejorar la formación y comunicación de los agentes.

Invertir más en equipo, medios y dispositivos de señalización, comunicación e imagen de los agentes.

Ampliar los horarios de cobertura y servicios nocturnos, ya que los vecinos ven escasos durante la noche y persisten las necesidades.

Fortalecer el cuerpo administrativo en cuanto a la atención al vecino cuando este la solicita.

Diseñar e implementar nuevas estrategias en el ordenamiento y control del tránsito.

Bibliografía:

AMSA. (1999). Autoridad para el Manejo Sustentable de la Cuenca del Lago de Amatitlán. Guatemala: Presidencia de la República.

AVANCSO. (2000). La ciudad de Guatemala, y su área de influencia urbana. Perfiles de problemas y líneas de solución, Serie Temas Urbanos. Guatemala: Avancso.

AVANCSO. (2003). El Proceso de Crecimiento Metropolitano de la ciudad de Guatemala. Guatemala: Avancso.

AVANCSO. (2003). El Proceso de Crecimiento Metropolitano de la Ciudad de Guatemala, fenómeno y ópticas de gestión. Guatemala: Avancso.

AVANCSO. (2008). La problemática vial Guatemala. Guatemala: Avancso.

Bull A. (2008). Mejoramiento de la gestión vial con apotes específicos del sector privado. Santiago de Chile: Publicación de las Naciones Unidas.

Castillo, E. G. (2003). Debate teórico sobre el Proceso de Urbanización, el desarrollo de la primacía Urbana y la Metropolización en Guatemala. Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala.

Castillo M. (2005). Estudios Demográficos y Urbanos: El Colegio de México

CEPAL, L. (1997). Revista de la Comisión Económica para la América Latina y el Caribe (Vol. 61). Santiago de Chile: Naciones Unidas.

CEPAL. (2002). Revista de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Vol. 76). Santiago de Chile: Naciones Unidas.

Geddes, P. (1995). Ciudades en evolución. España.

Gellert, G. (1990). Dos estudios sobre evolución urbana (1524-1950). Guatemala: CEUR.

Graizbord, B. (2008). Geografía del Transporte en el área Metropolitana de la Ciudad de México. México.

Mendoza, E. S. (2005). Lo Urbano y la Ciudad: la importancia de su Construcción Teórica. Guatemala: USAC.

Solares J. (1996). Metrópolis 2010, Plan de Desarrollo Metropolitano: Municipalidad de la Ciudad de Guatemala.

Pardo, V. M. (1995). Educación para la Seguridad Vial. Madrid: Grupo Anaya, S.A.

Valladares L. R. y Amanda Morán (2006). El crecimiento de la ciudad de Guatemala. 1944-2005.(Compilación: 1) Infraestructura Vial, Barreras naturales y Población: Municipio de Guatemala0 1944.2005; 2) La formación y Planificación del Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala: Centro de Estudios Urbanos y Regionales, Universidad de San Carlos de Guatemala.

Leyes, Reglamentos y Periódicos consultados:

Constitución Política de la República de Guatemala

Ley General de Descentralización

Ley y Reglamento de Tránsito, Guatemala

El Periódico, Guatemala, 30 de agosto, 2011

<http://www.muniguate.com> consultado el 19 de marzo del 2011.

ANEXO A

Universidad de San Carlos de Guatemala

Escuela de Ciencia Política

Tesis de Licenciatura de Sociología

Fecha: _____ Zona o Municipio donde reside _____

Encuesta

Nombre:

_____ Ocupación: _____

INSTRUCCIONES: La encuesta que se realiza forma parte de la investigación de tesis, el tema se refiere a la regularización del tránsito vial en el municipio de Mixco. Agradezco la colaboración para responder a la encuesta.

I. Información general

1. Actividad principal para salida de casa:

estudio _____ trabajo _____ diversión _____ otro _____

2. Tipo de vehículo que conduce:

automóvil _____ motocicleta _____ camión _____ bus urbano _____ bus
escolar _____ taxi _____

3. Horario habitual de salida:

4 a 5 _____ 5 a 6 _____ 6 a 7 _____ 7 a 8 _____ 8 a 9 _____ 9 a 10 _____

4. Horario habitual de retorno

4 a 5 _____ 5 a 6 _____ 6 a 7 _____ 7 a 8 _____ 8 a 9 _____ 9 a 10 _____

5. Tiempo que permanece en el tránsito
15 min., a media _____media hora a una _____ hora y media_____ dos
horas_____

II. Problemática Vial

6. Cree que la red vial de Mixco es: buena_____ regular _____deficiente

7. Cuáles son las vías más transitadas en el Municipio de Mixco:
- a. Calzada Roosevelt _____ Calzada San Juan_____ Calzada
Mateo Flores_____
 - b. Boulevard San Cristóbal____ Todas _____ No sabe_____

8. ¿A que le atribuye el hecho de que ocurran accidentes de tránsito?
Selecciones las más comunes.
- a. A conducir bajo efectos de licor _____ A la falta de señalización
vial_____
 - b. A la falta de educación vial_____ A hablar por celular mientras
conducen_____
 - c. A exceder los límites de velocidad_____

9. ¿A que le atribuye el congestionamiento vehicular? Seleccione en el orden
que considere.
- a) Falta de cultura vial____
 - b) Falta de monitoreo por parte de Emixtra____
 - c) Falta de señalización____
 - d) Insuficientes vías____

- e) Otros_____
- f) Paradas del transporte colectivo____
- g) Vehículos parqueados sobre la vía____

10. ¿Cómo considera que se puede mejorar la problemática vial? En orden de prioridad.

- a. Contratando más agentes____
- b. Estipulando nuevos horarios de entradas y salidas____
- c. Estableciendo días de circulación por placas____
- d. Sacando de circulación los vehículos deteriorados____
- e. Ampliar la restricción del transporte pesado____
- f. Descentralizar actividades comerciales e industriales____
- g. Mejorar la infraestructura vial____

III. Acerca de Emixtra

11. Sabe que es Emixtra? Sí_____ No_____

12. ¿Conoce su trabajo? Sí_____ No_____

13. Donde visualiza más el trabajo de EMIXTRA, marque las tres más destacadas

- a) Cuando apoyan a vecinos en actividades culturales, religiosas, deportivas, festivas_____
- b) Cuando asisten a un vecino por alguna emergencia en la vía pública_____
- c) Cuando realizan campañas de educación vial_____
- d) Cuando regulan el tránsito_____
- e) Cuando retiran obstáculos de la vía pública_____
- f) Cuando sancionan por faltas al reglamento de tránsito_____

14. Considera que la intervención de EMIXTRA

- a) Mejora la circulación vial_____
- b) Empeora la circulación vial_____
- c) Da igual_____

15. ¿Considera que EMIXTRA contribuye a la formación de cultura vial?

Sí___ No___

16. ¿Ha visto, oído o sabido de las campañas de educación vial que EMIXTRA realiza?

Si___No___

En caso que sí, indique cual:

Campaña para no conducir bajo efectos de alcohol_____

Cursos sobre cultura vial en las escuelas _____

Cursos sobre cultura vial en iglesias _____

Otros_____

17. ¿Por qué medio se ha enterado de las campañas? Radial_____

Televisiva_____ Visual (mupis, vallas, pasarelas)_____

Personal_____

18. Ha sido sancionado en alguna ocasión por EMIXTRA Sí___ No___

Cuantas veces 1 a 2___3 a 4___5 a 6 a más___

En caso que sí, indique:

Conducir bajo efectos de alcohol_____

Conducir sin licencia_____

Conducir sin utilizar cinturón de seguridad_____

Estacionarse en lugar prohibido_____

Exceso de velocidad_____

Hablar por celular_____

Licencia vencida_____

Manejar en contra de la vía_____

Manejar motocicleta sin casco protector_____

Manejar sin chaleco_____

No respetar señales de tránsito_____

19. ¿En base a su experiencia personal, que aspectos han cambiado en relación a su forma de manejar, en los últimos años? En orden de importancia.

Es cortés al conducir_____

Maneja con licencia vigente_____

No conduce si bebe_____

No habla por celular_____

Respeto al peatón_____

Respeto las señales de tránsito_____

Respeto los límites de velocidad_____

Se parquea en lugares apropiados_____

Usa cinturón de seguridad_____

20. ¿Cómo es su comunicación con la autoridad de tránsito?
Buena____Regular____Excelente____Mala____Inexistente_____

21. Como califica el trabajo de EMIXTRA Excelente_____ Bueno_____ Regular_____ Necesita mejorar_____

22. Que aspectos sugiere que EMIXTRA debe mejorar como institución:

iiiiiiiiii MUCHAS GRACIAS POR SUS RESPUESTAS!!!!!!!!!!!!

Universidad de San Carlos de Guatemala
Escuela de Ciencia Política

Tesis de Licenciatura de Sociología

Guía de entrevista dirigida a usuarios

Fecha: _____

Nombre de entrevistado:

_____ Ocupación: _____

1. ¿Cuáles cree usted que son las principales problemáticas del transporte vial en el municipio de Mixco?
2. Describa como es un día normal en su recorrido por la ciudad de Mixco
3. ¿Cuáles son los horarios y los lugares más problemáticos en relación al tránsito en el municipio de Mixco?
4. ¿Le han sancionado con alguna multa por parte de Emixtra y por qué?
5. ¿Cómo evalúa el trabajo de EMIXTRA en la regularización del transporte vial, considera que ha logrado cambiar la conducta y formar una cultura vial?
6. ¿Considera necesario el trabajo de EMIXTRA?
7. ¿Qué le agrada y que le desagrada respecto al trabajo que realiza la Policía Municipal de tránsito?

8. A su criterio, ¿en qué aspectos debe mejorar EMIXTRA?

9. Como vecino misqueño, ¿qué estaría dispuesto a hacer para mejorar la problemática vial y de tránsito en el municipio?

10. ¿Ha cambiado en algo, desde que existe Emixtra, por ejemplo parquarse en lugares adecuados, utilizar cinturón de seguridad, respeto a las señales de tránsito?

Universidad de San Carlos de Guatemala

Escuela de Ciencia Política

Tesis de Licenciatura de Sociología

Guía de entrevista dirigida a autoridades en general.

Fecha: _____

Nombre de entrevistado:

_____ Puesto: _____

1. ¿Cuáles son las principales dificultades y características del tránsito y vehicular en Mixco?
Cuántos vehículos circula por las principales avenidas y calles del municipio.
2. ¿Cuáles son las principales arterias y vías del municipio de Mixco?
3. ¿Qué estrategias utilizan para llevar a cabo el orden vial, mencione las más importantes?
Regulación física, equipo que se utiliza, observación de tránsito, otros
4. ¿Cuándo y por qué surge la Emixtra y cuál es su basamento legal?
5. ¿Considera que el número de efectivos de Emixtra son suficientes para lograr la obertura a la problemática vial en el municipio de Mixco?
6. ¿Cuáles son las principales sanciones o multas de tránsito?
7. ¿Cuáles son las principales acciones para crear cultura vial?
8. ¿Cuáles son las faltas recurrentes y el tipo de multas?

9. ¿Cuánto invierte Emixtra para crear cultura vial?

10. ¿Cuál considera, es la opinión pública de la población del municipio de Mixco en relación al trabajo que desempeña EMIXTRA, realizan algún sondeo o monitoreo de opinión pública?

11. ¿Cuáles son los principales logros de la Policía Municipal de tránsito de Mixco en relación al ordenamiento vial y cultura de tránsito?

12. ¿Cómo es un día de trabajo para un agente de Emixtra?

ANEXO B

Proceso de formación y promoción de Agentes



Los aspirantes a agentes participan de un proceso de formación que tiene una duración de 5 meses, en los cuales, se les brinda conocimiento relativo a las leyes de tránsito, formación humanística, primeros auxilios y deontología policial.



Promoción de agentes graduados durante el año 2011, en las instalaciones de la Academia de la Policía Municipal de Tránsito, de Mixco, ubicada en la 5ª. Avenida, Calzada San Juan Zona 4 de Mixco.

Formación de agentes relativa a las técnicas de regulación del tránsito vehicular.



Actividades operativas de regulación del tránsito vehicular



Agente PMT de Emixtra, regulando en tránsito en hora pico, dando fluidez en una de las arterias principales del municipio de Mixco. Abajo implementación de carriles reversibles para facilitar el tránsito vehicular en horas pico de retorno a casa.



Atención en casos de incidentalidad vehicular en arterias de Mixco



Educación vial para niños y niñas de las escuelas del Municipio de Mixco



Apoyo en eventos sociales y culturales en el municipio de Mixco



Equipo, comunicación y coordinación



Este departamento es definido como el cerebro de la Policía Municipal de Tránsito por su función de recopilar y concentrar toda la información radial y telefónica que se genera a cada momento en la institución.

Unidades Motorizadas



Esta unidad de la Policía Municipal de Tránsito es de los primeros en llegar al lugar de los hechos o incidentes, se mantiene el patrullaje y la supervisión de manera más efectiva y rápida por la facilidad con la que una motocicleta se desplaza gracias a su pequeña dimensión.

