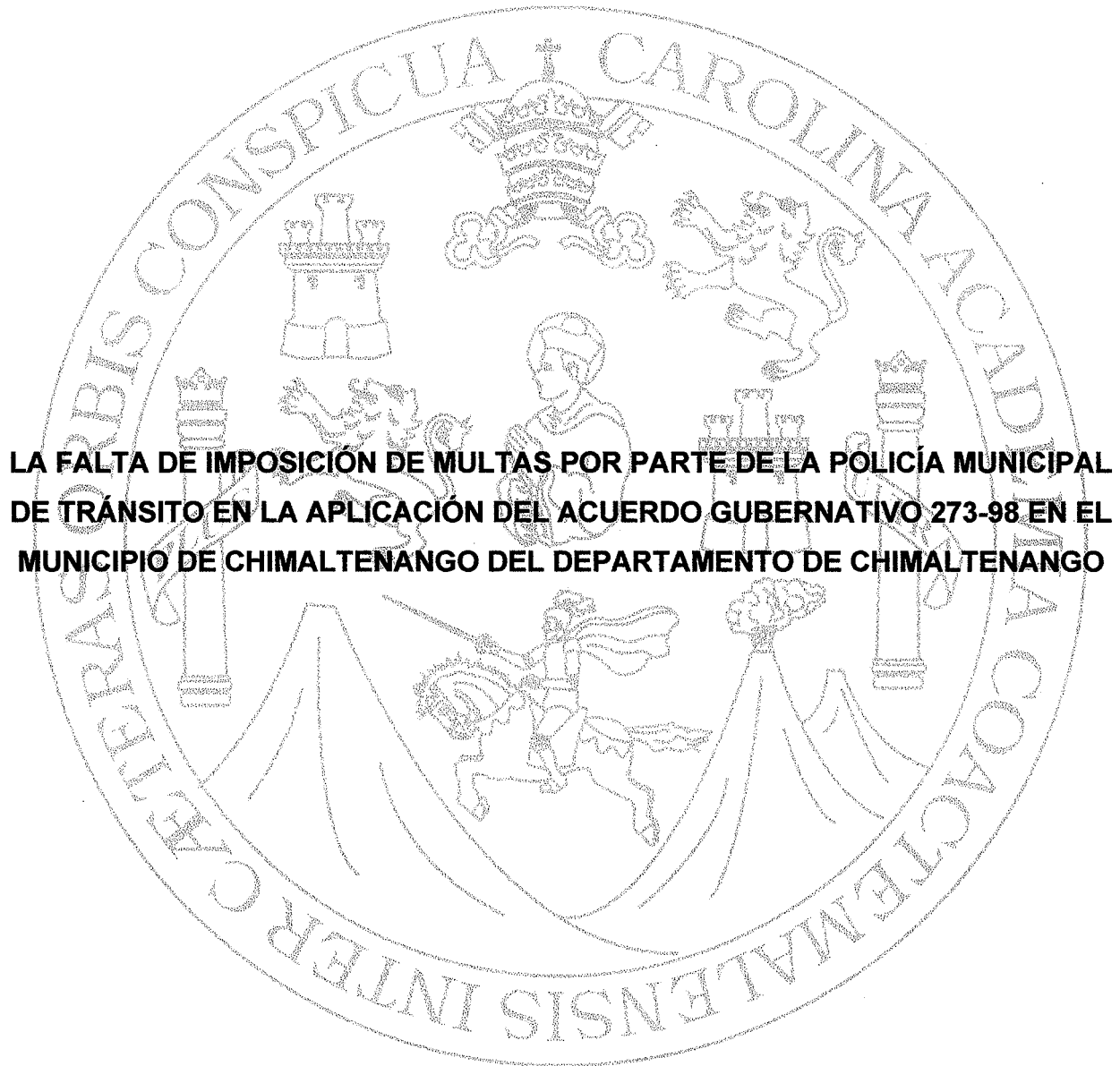


**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE CHIMALTENANGO
CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**LA FALTA DE IMPOSICIÓN DE MULTAS POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL
DE TRÁNSITO EN LA APLICACIÓN DEL ACUERDO GUBERNATIVO 273-98 EN EL
MUNICIPIO DE CHIMALTENANGO DEL DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO**

EDWIN FRANCISCO SINAJ CHOC

CHIMALTENANGO, SEPTIEMBRE DE 2022

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
CENTRO UNIVERSITARIO DE CHIMALTENANGO
CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**



**LA FALTA DE IMPOSICIÓN DE MULTAS POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL
DE TRÁNSITO EN LA APLICACIÓN DEL ACUERDO GUBERNATIVO 273-98 EN EL
MUNICIPIO DE CHIMALTENANGO DEL DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO**

TESIS

Presentada al Honorable Consejo Directivo

del

Centro Universitario de Chimaltenango

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

por

EDWIN FRANCISCO SINAJ CHOC

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Chimaltenango, septiembre de 2022



**HONORABLE CONSEJO DIRECTIVO
DEL
CENTRO UNIVERSITARIO DE CHIMALTENANGO
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DIRECTOR: Ing. Jorge Luis Roldán Castillo

SECRETARIO DEL CONSEJO DIRECTIVO: Lic. Juan Francisco Beltetón Canté

REPRESENTANTE DE PROFESIONALES: Lic. Urías Amitaí Guzmán García

REPRESENTANTE DOCENTE: Arq. Ana Verónica Carrera Vela

REPRESENTANTE ESTUDIANTIL: Br. Ana Sofía Cardona Reyes

REPRESENTANTE ESTUDIANTIL: Br. Oscar Eduardo García Orantes



RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenidas en las”. (Artículo 43 del normativo para la elaboración de tesis de licenciatura en ciencias jurídicas y sociales y del examen general público).

CARRERA DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES, UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS, CIUDAD DE CHIMALTENANGO, VEINTICINCO DE MAYO DEL AÑO DOS MIL VEINTIDÓS.

Atentamente pase al Profesional: **LICENCIADO MARCOS VINICIO CLARK ROSALES**, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del estudiante **EDWIN FRANCISCO SINAJ CHOC**, CON NÚMERO DE CARNÉ: 3064 77904 0401, intitulado “**FALTA DE IMPOSICIÓN DE MULTAS POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO EN LA APLICACIÓN DEL ACUERDO GUBERNATIVO 273-98 EN EL MUNICIPIO DE CHIMALTENANGO DEL DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO**”.

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo. Artículos 24, 26, 30,31 del Normativo para la elaboración de tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público

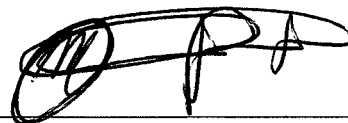


Lic. JUAN ALBERTO COJÓN HERNÁNDEZ.

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción _____ / _____ / _____ f)



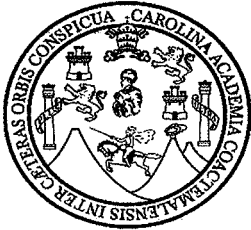
Asesor (a) Firma y Sello

Licenciado
Marcos Vinicio Clark Rosales
ABOGADO Y NOTARIO

Observación: Acreditar colegiado activo, más de 8 años de ejercicio profesional y documentación relacionada al **CENTRO UNIVERSITARIO DE CHIMALTENANGO**

2da. Av. 5A-25 Zona 1 Quintas Los Aposentos II Chimaltenango Tel. 7839-8582/71698





LICENCIADO MARCOS VINICIO CLARK ROSALES
ABOGADO Y NOTARIO
COLEGIADO 9646



Chimaltenango 21 de julio de 2022

Licenciada

Julia Irene Brooks Salazar

Jefa de la Unidad de Asesoría de Tesis

Centro Universitario de Chimaltenango

Carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala

Su despacho

De manera atenta me dirijo a usted con el objeto de informarle que de conformidad con el nombramiento de fecha tres de agosto del año dos mil veintiuno, asesore la tesis del estudiante Edwin Francisco Sinaj Choc, con número de registro académico 3064 77904 0401, sobre el tema intitulado: "LA FALTA DE IMPOSICIÓN DE MULTAS POR PARTE DE LA POLICIA MUNICIPAL DE TRÁNSITO EN LA APLICACIÓN DEL ACUERDO GUBERNATIVO 273-98 EN EL MUNICIPIO DE CHIMALTENANGO DEL DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO." Por lo que manifiesto lo siguiente:

- a) La tesis contiene un análisis jurídico de sobre la Falta de Imposición de multas por parte de la Policía Municipal de Tránsito en la aplicación del Acuerdo Gubernativo 273-98 en el Municipio de Chimaltenango del Departamento de Chimaltenango, por lo que llena los requisitos en cuanto a su contenido científico, técnico y legal, con una redacción clara, practica y de adecuado uso de lenguaje jurídico.
- b) En el trabajo de investigación se utilizaron los métodos inductivo, deductivo y sintético, con referencia de bibliografía actual y legislación vigente, siendo las formas adecuadas a la investigación y acordes al plan de investigación aprobado.
- c) El informe final de la tesis es una gran contribución científica para la sociedad y para la legislación guatemalteca, puesto que es un tema muy importante que no ha



sido investigado suficientemente. En todo caso puede servir como material de consulta para las futuras investigaciones.

- d) La conclusión planteada como resultado del análisis y estudio del problema investigado, resulta congruente con el resultado de la investigación.
- e) La bibliografía utilizada fue cuidadosamente seleccionada y analizada por el sustentante, con la debida guía y supervisión de su servidor.
- f) El bachiller acepto todas las sugerencias que le hice y realizo las correcciones necesarias para una mejor comprensión del tema.
- g) De conformidad y en cumplimiento con el artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Publico respectivo; expresamente declaro que no soy pariente del estudiante Edwin Francisco Sinaj Choc, dentro de los grados de ley.

En virtud de lo anterior, tomando en cuenta que el presente trabajo de investigación reúne los requisitos legales que exige el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Publico respectivo, me permito emitir **DICTAMEN FAVORABLE**, para que continúe con el trámite que corresponda, previo a optar el grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales y los títulos profesionales de Abogado y Notario.

Agradeciendo su atención me suscribo como atento y seguro servidor.

Lic. Marcos Vinicio Clark Rosales
Abogado y Notario
Colegiado No. 9646

Licenciado
Marcos Vinicio Clark Rosales
ABOGADO Y NOTARIO

UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS DEL CENTRO UNIVERSITARIO DE CHIMALTENANGO, CUNDECH.

Esta jefatura extiende DICTAMEN FAVORABLE DE PARTE DEL CONSEJERO DOCENTE DE LA COMISIÓN DE ESTILO, PARA LA TESIS INTITULADA: "FALTA DE IMPOSICIÓN DE MULTAS POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO EN LA APLICACIÓN DEL ACUERDO GUBERNATIVO 273-98 EN EL MUNICIPIO DE CHIMALTENANGO DEL DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO", del estudiante EDWIN FRANCISCO SINAJ CHOC, CON NÚMERO DE REGISTRO ACADÉMICO 201743469, de conformidad con el Artículo 32 y 33 del NORMATIVO PARA LA ELABORACIÓN DE TESIS DE LICENCIATURA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES Y DEL EXAMEN GENERAL PÚBLICO; en el mismo se han realizado las correcciones de forma y estilo de la presente investigación.

Y para los efectos consiguientes, se extiende la presente CONSTANCIA, en el Municipio de Chimaltenango, el veintiséis de septiembre de dos mil veintidós.



Maestro. Edwin Rolando Jimenez Texaj.

Consejero-docente Unidad de Asesoría de Tesis



Vo. Bø. Lic. Julia Irene Brooks Salazar.

Jefe Unidad de Tesis



UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS DEL CENTRO UNIVERSITARIO DE CHIMALTENANGO, CUNDECH.

CENTRO UNIVERSITARIO DE CHIMALTENANGO.





USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS DEL CENTRO UNIVERSITARIO DE CHIMALTENANGO -CUNDECH-

De conformidad con lo establecido, esta jefatura extiende **CONSTANCIA DE ASISTENCIA** al **CURSO DE INDUCCIÓN A LA PLANEACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA**, del estudiante **EDWIN FRANCISCO SINAJ CHOC**, CON NÚMERO DE REGISTRO ACADÉMICO 201743469 de conformidad con el Artículo 23 del Normativo Para la Elaboración de Tesis. Y para adjuntar al expediente respectivo, dejo constancia que el referido estudiante cumplió con el 100% de la asistencia requerida.

Y para los efectos consiguientes se extiende la presente, en la ciudad de Chimaltenango el día quince de noviembre del año dos mil veintiuno.



Maestro Edwin Rolando Jimenez Texaj
Docente, Unidad de Asesoría de Tesis

CENTRO UNIVERSITARIO DE CHIMALTENANGO

2da. Av. 5A-25 Zona 1 Quintas Los Aposentos II Chimaltenango Tel. 7839-6582 /1698





USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



UNIDAD DE ASESORÍA DE TESIS DEL CENTRO UNIVERSITARIO DE CHIMALTENANGO -CUNDECH-

De conformidad con lo establecido en el Artículo 28 del Normativo para la elaboración de tesis, esta jefatura extiende CONSTANCIA DE ASISTENCIA al CURSO DE INDUCCIÓN PARA ELABORACIÓN Y PRESENTACIÓN DE TESIS, DEL ESTUDIANTE **EDWIN FRANCISCO SINAJ CHOC**, CON NÚMERO DE REGISTRO ACADÉMICO 201743469 Y para adjuntar a la solicitud de impresión de tesis, dejo constancia que el referido estudiante cumplió con el 100% de la asistencia requerida.

Y para los efectos consiguientes se extiende la presente, en la ciudad de Chimaltenango el quince de noviembre del año dos mil veintiuno.



Maestro Edwin Rolando Jimenez Texaj
Docente, Unidad de Asesoría de Tesis

CENTRO UNIVERSITARIO DE CHIMALTENANGO

2da. Av. 5A-25 Zona 1 Quintas Los Aposentos II Chimaltenango Tel. 7839-6582 /1698





USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



UNIDAD DE ASESORIA DE TESIS, DEL CENTRO UNIVERSITARIO DE CHIMALTENANGO, CUNDECH.

Chimaltenango, veintiocho de septiembre del año dos mil veintidós.

Ing. Agro. Jorge Luis Roldán Castillo.

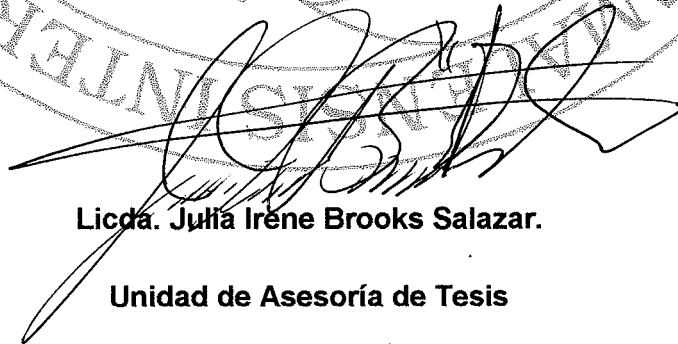
DIRECTOR CENTRO UNIVERSITARIO DE CHIMALTENANGO CUNDECH.

PRESENTE:

Respetable señor director,

Por este medio se hace entrega del trabajo de tesis de **EDWIN FRANCISCO SINAJ CHOC**, solicitando **ORDEN DE IMPRESIÓN DE TESIS**, la cual ha cumplido todos los requisitos establecidos en el **NORMATIVO PARA LA ELABORACIÓN DE TESIS**. Obteniendo el **DICTAMEN FAVORABLE** por parte de su asesor Licenciado Marcos Vinicio Clark Rosales, **DICTAMEN FAVORABLE** de Comisión y Estilo por parte de Licenciado **EDWIN ROLANDO JIMENEZ TEXAJ** de fecha veintiocho de septiembre del año dos mil veintidos.

Atentamente,



Licda. Julia Irene Brooks Salazar.

Unidad de Asesoría de Tesis





USAC

TRICENTENARIA

Universidad de San Carlos de Guatemala

Centro Universitario de Chimaltenango -CUNDECH


EL DIRECTOR DEL CENTRO UNIVERSITARIO DE CHIMALTENANGO, a los veintinueve días del mes de septiembre de dos mil veintidós.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante: Edwin Francisco Sinaj Choc, titulado: LA FALTA DE IMPOSICIÓN DE MULTAS POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO EN LA APLICACIÓN DEL ACUERDO GUBERNATIVO 273-98 EN EL MUNICIPIO DE CHIMALTENANGO DEL DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO, Artículo 7, Inciso h, del Normativo que Contiene las Generalidades y Requisitos de Impresión de Tesis, Informe de Ejercicio Profesional Supervisado (EPS) y Actos Públicos de Graduación del Centro Universitario de Chimaltenango.


Lic. Juan Francisco Bellotón Cantón
SECRETARIO

"Id y Enseñad a Todos"




Ing. Agro. Jorge Luis Roldán Castillo
DIRECTOR



Linda Vera B

cc. file

DEDICATORIA



A DIOS:

Quien me ha dado la vida, la oportunidad para alcanzar mis metas y por las bendiciones en mi vida.

A MI MADRE:

Por sus cuidados y apoyo incondicional durante toda mi vida.

A MI PADRE:

Por sus consejos, su apoyo incondicional el cual ha sido de gran ayuda para lograr mis metas.

A MI ESPOSA:

Tu apoyo ha sido fundamental por estar a mi lado en los buenos y malos momentos, motivándome y ayudándome a salir adelante, Jaqueline Paola Pablo Sequen.

A MI HIJA:

Por ser el motivo de seguir luchando día con día, para poder algún día ver cumplir sus metas, Jaqueline Celeste Sinaj Pablo.

A MIS HERMANOS:

Por el apoyo incondicional en los buenos y malos momentos.

A LOS ABOGADOS:

Por su asesoría en la elaboración de la tesis. Lic. Marcos Vinicio Clark Rosales, gracias por su apoyo.



A:

La Tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala. A la Carrera de Ciencias Jurídicas y Sociales del Centro Universitario de Chimaltenango CUNDECH, por darme la oportunidad de uno de los sueños mas importantes de mi vida.

PRESENTACION



La tesis denominada **“LA FALTA DE IMPOSICIÓN DE MULTAS POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO EN LA APLICACIÓN DEL ACUERDO GUBERNATIVO 273-98 EN EL MUNICIPIO DE CHIMALTENANGO DEL DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO”**, versa sobre una investigación de tipo cualitativa, enmarcada en el área del Derecho Administrativo.

La investigación se realizó durante el segundo semestre del año dos mil veintiuno, tiempo en el cual tuvo por objetivo, obtener conocimiento sobre el tema relacionado a la falta de imposición de multas por parte de la Policía Municipal de Tránsito acorde a la realidad actual.

El trabajo de investigación es presentado al Centro Universitario de Chimaltenango de la Universidad de San Carlos de Guatemala, como un aporte de conocimiento acerca de la falta de imposición de multas por parte de la Policía Municipal de Tránsito, en relación a liberar el espacio peatonal en las calles del municipio de Chimaltenango, departamento de Chimaltenango y las consecuencias que genera dicho incumplimiento, siendo esta una ley vigente mas no positiva.



HIPÓTESIS

¿Cuáles son las causas principales por las que la población obstaculiza el paso peatonal y constituya una falta de imposición de multa por parte de la Policía Municipal de Tránsito en la aplicación del Acuerdo Gubernativo 273-98 en el municipio de Chimaltenango del departamento de Chimaltenango?

En el proceso de investigación, se utilizó una hipótesis con variable independiente con la que se dedujo que la falta de capacitación a la Policía Municipal de Tránsito y la falta de conocimiento de la Ley de Tránsito, son causales que generan la no aplicación de sanciones correspondientes. La negligencia de las personas de colocar objetos en las aceras que obstaculizan el paso peatonal, es una problemática lamentable y triste que se observa en las calles del municipio de Chimaltenango, departamento de Chimaltenango, por lo que se busca el efectivo cumplimiento en la aplicación de sanciones por parte de la Policía Municipal de Tránsito, a través de las supervisiones y capacitaciones necesarias por parte del Departamento de Tránsito, de la Dirección General de la Policía Nacional Civil. Los supuestos en dicha hipótesis, son de tipo causal por las causas y efectos que la originan, que constituyen aspectos cualitativos.

El Estado de Guatemala es el ente encargado de garantizar la seguridad de las personas, en lo concerniente a la circulación de personas y vehículos en la vía pública relativa a la administración del tránsito.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Luego del análisis investigativo, la hipótesis se comprobó al indagar estudios nacionales e internacionales, como legislación nacional, acuerdos gubernativos, reglamentos y ordenanzas municipales y el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito emitido por la Secretaría de Integración Económica Centroamericana SIECA, la que se estableció bajo el tratado general de integración económica centroamericana ratificado por Guatemala, en relación a los colores que sirven de refuerzo a los dispositivos de seguridad para la protección de los peatones en la vía pública.

El método empleado para investigar fue el método analítico, en base a que este método tiene por objeto estudiar y analizar de forma separada los componentes que forman parte de la problemática a estudiar y así poder determinar la naturaleza, causas y efectos. Asimismo, se relacionó la doctrina y la legislación con la realidad actual, para ampliar el conocimiento sobre las causas principales a que las personas obstaculizan el paso peatonal y constituya una falta de imposición de multas por parte de la Policía Municipal de Tránsito en la aplicación del Acuerdo Gubernativo 273-98 en el municipio de Chimaltenango del departamento de Chimaltenango.

Se estableció que es necesario liberar el paso peatonal en las calles de Chimaltenango, ya que con frecuencia los peatones sufren accidentes, han sufrido lesiones e incluso muchas personas han perdido la vida.

ÍNDICE



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

CAPÍTULO I

1. ANTECEDENTES	1
1.1. Antecedentes históricos del tránsito en general	1
1.2. Tránsito en general	2
1.3. Antecedentes históricos del tránsito en Guatemala	2
1.4. Ley de Tránsito	4
1.5. Departamento de Tránsito	4
1.6. Acuerdo Gubernativo 273-98	5
1.7. Reglamento orgánico de la Policía Municipal de Tránsito de la ciudad de Chimaltenango, del departamento de Chimaltenango	7
1.8. Facultad para operar de la Policía Municipal de Tránsito	7
1.9. Puntos de servicio de la Policía Municipal de Tránsito	8
1.9.1. Puntos de servicio matutino	8
1.9.2. puntos de servicio vespertino	8
1.10. Puntos que no se cubren por falta de personal	9

CAPÍTULO II

2. POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO DE CHIMALTENANGO, DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO	11
2.1. Historia de la Policía Municipal de Tránsito en Guatemala	11
2.2. Historia de la Policía Municipal de Tránsito en el municipio de Chimaltenango, departamento de Chimaltenango	12
2.3. Entorno demográfico	12
2.4. Creación del departamento de tránsito	13
2.5. Funciones del departamento de tránsito	13
2.6. Autoridad superior administrativa	13
2.7. Organización Administrativa de la policía municipal de tránsito	13



2.8. Organización operativa	4
2.9. Director general de la policía municipal de tránsito	14
2.10. Comisario de la policía municipal de tránsito	14
2.11. Organigrama de la policía municipal de tránsito	14
2.12. Academia	15
2.13. Objetivo de la policía municipal de tránsito	16
2.14. vocación de la policía municipal de tránsito	16
2.15. Naturaleza de la policía municipal de tránsito	16
2.16. Funciones de la policía municipal de tránsito	17
2.17. Misión, visión y lema de la policía municipal de tránsito	18
2.17.1. Misión	18
2.17.2. Visión	18
2.17.3. Valores	18
2.17.4. Lema	19
2.18. Grupos de trabajo de la policía municipal de tránsito	19
2.19. Uniforme y equipo de la policía municipal de tránsito	19
2.19.1. Uniforme	19
2.19.2. Equipo	20

CAPÍTULO III

3. LA MULTA	23
3.1. Antecedente histórico de la multa	23
3.2. Definición de multa	23
3.3. Infracción	24
3.3.1. Generalidades	24
3.3.2. Concepto	25
3.4. Infracción de tránsito	25
3.5. Diversas sanciones impuestas a infractores de tránsito	26



CAPÍTULO IV

4. EL TRÁNSITO Y SUS ELEMENTOS	33
4.1. El tránsito	33
4.2. Elementos del Tránsito	35
4.2.1. El conductor	35
4.2.2. La motivación	36
4.2.3. La experiencia	36
4.2.4. El sentido de responsabilidad	36
4.2.5. La madurez	37
4.2.6. El estado de ánimo	37
4.2.7. El cansancio físico y mental	37
4.2.8. La capacidad visual	37
4.2.9. La edad	37
4.2.10. El sexo	37
4.2.11. El estrés	38
4.2.12. El peatón	38
4.2.13. El vehículo	40
4.2.14. Motocicleta	41
4.2.15. Bicicletas	42
4.2.16. La vía pública	42
4.2.17. Dispositivos de control de tránsito	43

CAPÍTULO V

5. TRÁMITE PARA LA OBTENCIÓN DE PERMISO PARA VENTA EN LA VÍA PÚBLICA	45
5.1. Vendedor ambulante	45
5.1.1. Particularidades de la venta ambulante	45
5.2. Vendedor estacionado	46
5.3. Requisitos para vendedor ambulante	47
5.4. Requisitos para vendedor estacionado	47



5.5. Lineamiento para obtener un espacio en la vía pública	48
5.6. Facultad para mover las ventas en la vía pública (banquetas)	48
5.7. Factores causantes de un accidente de tránsito	49
5.7.1. Factor humano	49
5.7.2. Factor climático y otros factores	54

CAPÍTULO VI

6. EL USO DEL ESPACIO PEATONAL	57
6.1. Las ventajas del uso del espacio peatonal	57
6.2. Los riesgos de obstaculizar el paso peatonal	59
CONCLUSIÓN DISCURSIVA	63
BIBLIOGRAFÍA	64



INTRODUCCIÓN

La presente tesis denominada **“LA FALTA DE IMPOSICIÓN DE MULTAS POR PARTE DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO EN LA APLICACIÓN DEL ACUERDO GUBERNATIVO 273-98 EN EL MUNICIPIO DE CHIMALTENANGO DEL DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO”**. Es uno de los grandes problemas que se da en la actualidad, como consecuencia de ello se cuenta con accidentes de tránsito con vehículos, motocicletas y bicicletas, debido a que las personas obstaculizan el paso peatonal, las aceras se encuentran con objetos que no permiten que el peatón pase por las aceras, por lo tanto, incumplen a lo establecido en el Acuerdo Gubernativo 273-98.

El objetivo general de esta investigación, es contribuir a liberar el espacio peatonal por parte de la población y a la imposición de multas por parte de la Policía Municipal de Tránsito en la aplicación del Acuerdo Gubernativo 273-98 en el Municipio de Chimaltenango, Departamento de Chimaltenango. En consecuencia, los objetivos específicos son; resaltar los antecedentes históricos del tránsito en Guatemala, así mismo determinar cuáles son los objetivos y funciones de la Policía Municipal de Tránsito y establecer las ventajas del uso del espacio peatonal y cuales son los riesgos de obstaculizar el paso peatonal.

Al realizar esta investigación se comprobó que las causas principales, que la población obstaculiza el paso peatonal y constituya una falta de imposición de multas por parte de la Policía Municipal de Tránsito, en la aplicación del Acuerdo Gubernativo 273-98, se encuentra: la falta de conocimiento de la Ley de Tránsito por parte de la Policía Municipal de Tránsito, en el municipio de Chimaltenango, Departamento de Chimaltenango, y la falta de supervisión por parte del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil del Ministerio de Gobernación. Esta investigación se constituye en seis capítulos; en el primer capítulo se desarrolla los Antecedentes históricos del Tránsito en general, Antecedentes históricos del tránsito en Guatemala, Ley de tránsito, Departamento de tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98, Reglamento orgánico de la Policía Municipal de Tránsito de la ciudad de Chimaltenango del Departamento de Chimaltenango, Facultad para operar de la Policía Municipal de Tránsito, puntos de



servicio de la Policía Municipal de Tránsito, Puntos que no cubren por falta de personal.

En el segundo capítulo se plantean los siguientes temas: Historia de la Policía Municipal de Tránsito en Guatemala, Historia de la Policía Municipal de Tránsito en el Municipio de Chimaltenango, Departamento de Chimaltenango, para ello fue necesario indagar información sobre la Policía Municipal de Tránsito en Guatemala, la creación, las funciones, la organización administrativa, uniforme y equipo de la Policía Municipal de Tránsito.

En el tercer capítulo se proyecta, los antecedentes históricos de la multa, su definición, concepto de infracción y las diversas sanciones impuestas a infractores de tránsito; en el cuarto capítulo se desarrolló el Tránsito y sus elementos, seguidamente, en el quinto capítulo se desarrolló el trámite para la obtención del permiso para la venta en la vía pública y; finalmente en el sexto capítulo se dio a conocer las ventajas del uso del espacio peatonal.

Por lo tanto, considero necesario y beneficioso que se aumente el número de capacitaciones para la Policía Municipal de Tránsito, en el Municipio de Chimaltenango, Departamento de Chimaltenango, así mismo se cumpla con las respectivas supervisiones por parte del departamento de Tránsito de la Dirección de la Policía Nacional Civil del Ministerio de Gobernación.



CAPÍTULO I

1. ANTECEDENTES

1.1. Antecedentes históricos del tránsito en general

Como antecedente histórico del tránsito en general es de suma importancia hacer mención que muchos años atrás, el único medio de transporte eran los caballos, las personas solían utilizarlo para trasladar producto de un lugar a otro. Luego surgieron los vehículos, al inicio se consideraba, que la persona que tenía un vehículo era porque tenía mucho dinero, las calles se mantenían vacías y limpias. Era normal observar a los niños jugando pelota, escondite, etc., jugando con sus amigos sin ningún riesgo de ser atropellado por un vehículo. Sin embargo, hoy en día se ha convertido en uno de los accidentes más comunes que sufren las personas. Actualmente, el vehículo se ha convertido en una necesidad y cualquier persona puede comprar un automóvil.

Hoy en día las personas prefieren utilizar una motocicleta a cambio de un automóvil, por el tráfico que se forma en las carreteras casi todos los días y por la falta de lugares de estacionamiento de vehículos en las calles, además una motocicleta es más accesible en cuanto al precio. Sin embargo, tiene algunas desventajas como la falta de seguridad que posee la persona quien conduce una motocicleta, al momento de tener un accidente de tránsito, porque las lesiones son más severas y más si el conductor no lleva el casco protector.

Las personas prefieren comprar un automóvil o una motocicleta debido a una variedad de razones, entre ellos podemos mencionar: la falta de un servicio de transporte digno y seguro. Las personas tienen que disponer de más tiempo para poder movilizarse de un lugar a otro, tener paciencia con la prepotencia de ciertos pilotos y ayudantes, en algunas ocasiones los pasajeros tienen que ir en la parte externa de los buses, cuidándose de no ser víctimas de un robo, y cuidarse de los asaltos constantes a los buses. Es por estas razones que hoy en día tener un vehículo no es un lujo sino una necesidad.



1.2. Tránsito en general

En base al artículo uno de la Ley de Tránsito y su Reglamento, se establece que: “tránsito son todas aquellas actividades que se relacionan con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos”.¹

Tránsito es la acción de transitar, es decir movilizarse de un lugar a otro por vías o parajes públicos. “Paso o traslado a través de vías o lugares públicos, circulación por calles o caminos”.²

A los franceses se les atribuye la creación del primer Reglamento de Tránsito en la historia, ya que, en el año de 1893, el gobierno francés empezó a cobrar impuestos por la circulación de vehículos automotores, dicho impuesto era pagado una sola vez y se extendía por todo el tiempo que durara el vehículo.

1.3. Antecedentes históricos del tránsito en Guatemala

Como antecedente histórico del tránsito en Guatemala se señala que fue en el año de 1905, la llegada del primer automóvil a Guatemala, cuando todas las carreteras eran de terracería, únicamente las calles inmediatas a la Plaza Mayor estaban empedradas, lo que constituía el centro de la vida ciudadana. Para los guatemaltecos era normal ver carruajes halados por caballos y mulas. A finales del mes de diciembre del año de 1905, las personas escucharon los rumores de que había venido a Guatemala un aparato extraño denominado coche o carro, el cual iba ser mostrado frente al templo del Calvario. Algunas personas tuvieron miedo de salir de su casa porque nunca habían escuchado ese nombre tan extraño, sin embargo, llegaron al lugar mencionado los curiosos, porque querían saber que iba a suceder. Al momento de la exhibición, se escuchó un extraño ruido a tal grado que muchos caballos empezaron a relinchar. Las personas observaron que ese ruido venía de un carruaje que no era halado por mulas ni caballos, tampoco

¹ Ley de Tránsito, Decreto número 132-96. Artículo 1

² Ossorio, Manuel. **Diccionario de Ciencias jurídicas y Sociales**. Pág. 960.

pudieron comprender como era que caminaba solo. Algunas personas creyeron que era un invento diabólico debido al enorme ruido que producía cuando caminaba solo, que hasta llegaban a santiguarse encomendándose a Dios porque tenían la seguridad que algo malo iba a pasar.

La persona que trajo ese coche por primera vez a Guatemala fue Juan Irigoyen, un joven que estudiaba en Estados Unidos y que al culminar sus estudios tomó la decisión de venir a Guatemala, para abrirse nuevos caminos, según Fernando Irigoyen, hijo del precursor del automovilismo en Guatemala.

El doce de agosto de 1909, se promulgó el primer Reglamento de Tránsito, el cual constaba de doce artículos, a causa del incremento de automóviles en las calles y para evitar que las bocinas de los vehículos asustaran a los caballos. Las personas que quería conducir un vehículo tenían que cumplir con ciertos requisitos entre ellos se menciona:

- a) La aprobación que la persona reúna las condiciones de prudencia y discreción, seguridad u orden para manejar, refrenar y detener el vehículo;
- b) La velocidad que se impondrá a los automóviles no excederá en ningún caso de cuarenta kilómetros por hora en las calzadas, ni de diez kilómetros en lugares de mayor tráfico. La velocidad se acortará donde hubiere afluencia de carruajes y en cuyo caso la velocidad de los automóviles será igual a la de los demás vehículos;
- c) Los cruceros de las calles se anunciarán por medio de trompetas o timbres, lo mismo donde haya aglomeración de personas y;
- d) Los conductores de automóvil detendrán o moderarán la marcha si se observa que los animales de tiro o silla se asustan por su proximidad.

El cuatro de junio de 1927, el Reglamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil fue promulgado, el mismo estaba más detallado. Asimismo, fue derogado y decretado el veinte de noviembre de 1952, teniendo vigencia el veintiséis de diciembre de 1956. La primera Ley de Tránsito fue promulgada con el Decreto número 66-72 del Congreso de la República; complementándose con el Reglamento de Sanciones de Tránsito contenido en Acuerdo Ministerial del once de enero de 1980, el cual regula todo lo relacionado al



tránsito.

1.4. Ley de Tránsito

La ley de Tránsito, fue creada para garantizar la seguridad de las personas y regular todo lo relativo a la circulación de peatones 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. Esta ley, fue creada bajo el Decreto número 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, y en su artículo número uno define la palabra “tránsito” como todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas.

Compete al Ministerio de Gobernación, por intermedio del departamento de tránsito de la Policía Nacional Civil, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública. Sin embargo, el Organismo Ejecutivo, mediante Acuerdo Gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la Republica que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción.

1.5. Departamento de Tránsito

Históricamente ejecutó sus funciones como ente rector de la coordinación y regulación del tránsito en todo el territorio nacional, como un departamento de la antigua Dirección General de la Policía Nacional, dentro de la cual operaba la Policía Nacional de Tránsito. Posteriormente se emite el Decreto número 132-96 de fecha 18 de diciembre de 1996, que crea la Ley de Tránsito que especifica en el artículo cuatro, que compete al Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública y por ende, le asigna las funciones establecidas en el artículo cinco; y el Acuerdo Gubernativo 273-98 Reglamento de Tránsito, emitido el 22 de mayo de 1998. El Departamento de Tránsito,



en la actualidad depende estructuralmente de la Dirección General Adjunta de la Policía Nacional Civil en base al Decreto 11-97, de fecha 04 de febrero de 1997, del Congreso de la República.

El Jefe y Subjefe del Departamento de Tránsito, de conformidad con la ley de la materia es nombrado por el Ministro de Gobernación, y éstos a su vez realizan las funciones establecidas en el artículo 5 del Decreto 132-96 del Congreso de la República el 27 de noviembre de 1996 Ley de Tránsito y Acuerdo Gubernativo número 273-98, de fecha 22 de mayo de 1998, Reglamento de Tránsito.

1.6. Acuerdo Gubernativo 273-98

El Reglamento de Tránsito, fue creado a través del Acuerdo Gubernativo 273-98, a efecto de poder organizar la autoridad de tránsito por medio del departamento de tránsito, para la realización de sus funciones y atribuciones. Este Reglamento tiene por objeto normar lo relativo al tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional. "El Ministerio de Gobernación tiene la facultad de trasladar la administración de la competencia de tránsito, a las municipalidades que así lo soliciten, tomando en cuenta los requisitos siguientes:

- a) Solicitud escrita del alcalde municipal;
- b) Documento que compruebe la creación del juzgado de asuntos municipales de tránsito;
- c) Documento que compruebe la creación de la Policía Municipal de Tránsito y;
- d) Documentos fehacientes que comprueben que la municipalidad solicitante cuenta con recursos necesarios, proyectos, planes o programas de tránsito y obras de infraestructura vial ejecutadas o en proceso de ejecución."³

El Ministerio de Gobernación, por conducto del departamento de tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil podrá controlar periódicamente el funcionamiento de

³ Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98. Artículo 5.



la delegación del tránsito otorgada a las municipalidades, con la finalidad de comprobar que las mismas ejercen de manera eficiente la función que en su momento les fue trasladada y cumplen las normas contenidas en la Ley de Tránsito y su Reglamento, en caso de incumplimiento a la misma el Ministerio de Gobernación tiene la facultad de dar por terminada la delegación de la competencia de tránsito a través de un Acuerdo Gubernativo.

El Acuerdo Gubernativo 273-98, en su capítulo II establece ciento veintidós definiciones con el objetivo de obtener una correcta interpretación y efectos del mismo. Entre ellas mencionamos las siguientes:

- a) Acera o banqueta: espacio abierto, generalmente al costado de las vías públicas, destinado al tránsito peatonal;
- b) Acompañante: persona titular de una licencia de conducir que, luego de cumplir con los requisitos establecidos, acompaña al aprendiz en las prácticas;
- c) Agentes: los policías de tránsito, gubernamentales, municipales o privados, quienes estén encargados de la aplicación de la Ley de Tránsito y su respectivo reglamento;
- d) Ámbito extraurbano: lugar donde, en las propiedades aledañas a la vía pública, predominan los espacios abiertos sobre los espacios edificados;
- e) Ámbito urbano: lugar donde, en las propiedades aledañas a la vía pública, predominan los espacios edificados sobre los espacios abiertos;
- f) Arcén u hombro: franja longitudinal afirmada contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automotores, más que en caso de detención, parada o emergencia;
- g) Áreas o espacios peatonales: todas aquellas destinadas al uso de peatones: aceras, refugios, vías peatonales y zonas peatonales;
- h) Autobús: vehículo automotor de dos o más ejes, especialmente equipado y construido para el transporte colectivo de personas, y con capacidad para veintidós personas o más, y con peso bruto máximo superior a tres punto cinco toneladas métricas;
- i) Automóvil: vehículo automotor, de dos ejes, especialmente equipado y construido



para el transporte de personas y capacidad máxima para nueve ocupantes.
peso bruto máximo es de tres punto cinco toneladas métricas;

- j) Autoridad: la autoridad de tránsito que regula y controla el tráfico en el lugar en cuestión;
- k) Avenida: la vía urbana determinada topográficamente de norte a sur o viceversa;
- l) Bicicleta: vehículo de dos o tres ruedas puestas en movimiento por esfuerzo humano a través de los pedales;
- m) Calle: la vía urbana determinada topográficamente de este a oeste o viceversa;
- n) Calzada: capa de rodadura de la vía pública dedicada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles y;
- o) Conductor: toda persona que conduce un vehículo por la vía pública.

1.7. Reglamento orgánico de la Policía Municipal de Tránsito de la ciudad de Chimaltenango, del departamento de Chimaltenango

A la municipalidad del municipio y departamento de Chimaltenango, le compete la creación de la Policía Municipal de Tránsito, así como la emisión y aprobación de acuerdos, reglamentos, y ordenanzas municipales, en base al Código Municipal. El reglamento orgánico de la Policía Municipal de Tránsito de la ciudad de Chimaltenango, surgió a través del acta número quince guion dos mil ocho (15-2008), de fecha cinco de marzo del año dos mil ocho, donde se toma en consideración velar por la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación de vehículos. “Este reglamento tiene por objeto normar las actividades y atribuciones de todos los miembros tanto administrativos, como operativos de la Policía Municipal de Tránsito.”⁴

1.8. Facultad para operar de la Policía Municipal de Tránsito

Al haber finalizado el proceso de forma satisfactoria tal como lo establece el Acuerdo Gubernativo 273-98, donde, “el Ministerio de Gobernación cede la administración del tránsito a la Municipalidad del municipio y departamento de Chimaltenango, en enero del

⁴ Acta Número 15-2008. Diario de Centro América. Pág. 16. (15 de enero de 2018).



año de 2008.⁵

1.9. Puntos de servicio de la Policía Municipal de Tránsito

1.9.1. Puntos de servicio matutino

- a) Bahía, primera avenida y tercera calle zona cuatro;
- b) Quinta avenida y tercera calle zona uno;
- c) Sexta avenida y tercera calle zona uno;
- d) Bodegona, primera avenida y primera calle zona cinco;
- e) Pradera, octava avenida y primera calle zona dos;
- f) Puerta blanca, octava avenida y segunda calle zona dos;
- g) San Pedrana, sexta avenida y primera calle zona dos;
- h) Gallinera, sexta avenida entre segunda y tercera calle zona dos;
- i) Despensa, quinta avenida tercera calle zona dos;
- j) Texano, quinta avenida y segunda calle zona dos;
- k) Campero, primera avenida y primera calle zona tres y;
- l) Socobal, tercera calle y tercera avenida zona cuatro.

1.9.2. Puntos de servicio vespertino

- a) Bahía, primera avenida y tercera calle zona cuatro;
- b) Quinta avenida y tercera calle zona uno;
- c) Sexta avenida y tercera calle zona uno;
- d) Bodegona, primera avenida y primera calle zona cinco;
- e) Pradera, octava avenida y primera calle zona dos;
- f) Puerta blanca, octava avenida y segunda calle zona dos;
- g) San Pedrana, sexta avenida y primera calle zona dos;
- h) Texano, quinta avenida y segunda calle zona dos;
- i) Campero, primera avenida y primera calle zona tres;

⁵ Informe de la Policía Municipal de Tránsito. (2018). **Facultades de la Policía Municipal de Tránsito**. Pág. 12.



- j) Socobal, tercera calle y tercera avenida zona cuatro;
- k) La Joyita, tercera calle y sexta avenida zona cuatro;
- l) Katori, tercera calle y octava avenida zona cuatro y;
- m) La Garita, primera calle y primera avenida zona siete.

1.10. Puntos que no se cubren por falta de personal

- a) Bimbo;
- b) Pacific;
- c) Burger King;
- d) América Latina;
- e) Bethesda;
- f) Arbolitos;
- g) Bahía;
- h) Socobal;
- i) Joya;
- j) Fundabien;
- k) Katori;
- l) Primavera;
- m) Pollo Rey y;
- n) North West.

Es de suma importancia hacer mención que cuando se cubren algunos puntos de ruta, se descubren otros puntos de área urbana, así como los días lunes, miércoles y viernes se envía personal al área de ganado dentro del mercado, por lo cual el turno matutino se le disminuye elementos para el área urbana.

Normalmente los días viernes, el área de ganado se encuentra con mucho tráfico ya que muchas personas vienen a Chimaltenango a vender animales tanto; vacas, caballos, cerdos, cabras, entre otros; los mismos son trasladados en camiones, pick ups o carretones, por lo que es necesario controlar el tránsito en dicha área para evitar una variedad de accidentes tanto de vehículos como de los usuarios o peatones en la vía



pública.

Motivo por el cual se debe de incrementar el número de personal, ya que todos los días se da la necesidad de cubrir los puntos de ruta, para poder tener un mejor control y poder cumplir con las funciones establecidas en la Ley y Reglamento de Tránsito.



CAPÍTULO II

2. POLICÍA MUNICIPAL DE TRÁNSITO EN EL MUNICIPIO DE CHIMALTENANGO, DEPARTAMENTO DE CHIMALTENANGO

2.1. Historia de la Policía Municipal de Tránsito en Guatemala

La Policía Municipal de Tránsito, es una entidad que forma parte de la estructura de la Municipalidad de Guatemala, encargada de velar por el ordenamiento del tránsito terrestre del territorio metropolitano. Esta entidad es de carácter eminentemente civil se encuentra regido por los principios de jerarquía, subordinación y vocación al desempeñar sus funciones con apego a la Constitución Política de la Republica de Guatemala. Las leyes que se relacionan con la seguridad pública y las tareas que se realizan son en beneficio de la seguridad vial.

Debido al crecimiento del parque vehicular, el desorden generado por varios factores dentro de una creciente ciudad y la falta de una infraestructura vial adecuada; se da la necesidad de un ente regulador encargado de administrar el tránsito en la ciudad capital. Es por ello que la Policía Municipal de Tránsito fue creada el veintisiete de febrero de 1998, en la ciudad de Guatemala de acuerdo con el alcalde Metropolitano de la época Oscar Berger Perdomo. El funcionamiento de la Policía Municipal de Tránsito era un sueño de varios años atrás, este cuerpo de seguridad empezó a funcionar en los sectores críticos en el aspecto de tránsito, así mismo tenían la idea de ser eficientes y honestos, quienes devengarían un sueldo de dos mil cuatrocientos quetzales, y el único requisito para poder ingresar era haber concluido la carrera de diversificado.

Iniciaron con noventa y cinco agentes, de los cuales diecinueve eran mujeres además de las veinticinco auto patrullas, treinta motocicletas y un helicóptero. Las funciones de la Policía Municipal de Tránsito inicio el veintiocho de febrero de mil novecientos noventa y ocho y su responsabilidad era ordenar el tránsito en la capital. Los agentes recibieron un adiestramiento durante meses a cargo de la empresa Técnicas y Sistemas de Seguridad (TSS), cuyo presidente era Uri Roitman.



“Los oficiales de la Policía Municipal de Tránsito eran denominados como “Los Conejos” quienes fueron juramentados por el alcalde Berger. A la Policía Municipal de Tránsito se le entregó un moderno sistema de radiocomunicación y un equipo suficiente para movilizarse y cumplir con su función de ordenar el tránsito en la ciudad y ocuparse de los diferentes problemas que pudieran surgir.”⁶ El moderno sistema de radiocomunicación y el equipo que se le entregó a la Policía Municipal de Tránsito fueron suficientes para poder alcanzar los objetivo que establece la Ley y Reglamento de Tránsito.

2.2. Historia de la Policía Municipal de Tránsito en el municipio de Chimaltenango, departamento de Chimaltenango

A través del Acuerdo Gubernativo número diez guion dos mil ocho surge la Policía Municipal de Tránsito, en el municipio de Chimaltenango, Departamento de Chimaltenango, pues en él se le traslada la competencia de la administración de tránsito a la Municipalidad de Chimaltenango única y exclusivamente dentro de su jurisdicción, de conformidad con la resolución número cero cero dos mil cuatrocientos cincuenta y nueve, de fecha veintiuno de diciembre del dos mil siete emitida por el Ministerio de Gobernación. Desde ese momento se tomó la responsabilidad de cumplir con los compromisos adquiridos en el convenio suscrito entre la municipalidad de Chimaltenango del Departamento de Chimaltenango y el Ministerio de Gobernación.

2.3. Entorno demográfico

El municipio de Chimaltenango, del departamento de Chimaltenango; tiene una extensión territorial de doscientos doce kilómetros cuadrados y su población aproximadamente es de ciento sesenta mil habitantes de acuerdo a la encuesta nacional de condiciones de vida que lo constituyen hombres, mujeres y niños. A través de dicha encuesta se ha descubierto que cada día el número de habitantes continúa acrecentándose en el municipio de Chimaltenango, departamento de Chimaltenango. “Dentro de la jurisdicción

⁶ Informe de la Policía Municipal de Tránsito. (2018). **Historia de la policía municipal de Tránsito en Guatemala.**
Pág. 5

existe nueve kilómetros en la ruta Interamericana CA-1 en ambos sentidos y un ingreso y egreso de treinta y un mil doscientos cuarenta y cuatro vehículos diarios según el último conteo volumétrico realizado.”⁷



2.4. Creación del departamento de tránsito

Para prestar un mejor servicio por parte de la Policía Municipal de Tránsito, en el municipio de Chimaltenango, departamento de Chimaltenango se crea el departamento de tránsito conformado por un director general el cual será nombrado por el alcalde municipal.

2.5. Funciones del departamento de tránsito

- a) Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en la jurisdicción municipal;
- a. Organizar, dirigir y supervisar la Policía Municipal de Tránsito;
- b. Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito en la jurisdicción municipal y;

2.6. Autoridad superior administrativa.

“Corresponde al Alcalde Municipal en este caso al señor: Carlos Alexander Simaj Chan, en forma directa el mando superior de la Policía Municipal de Tránsito de Chimaltenango, a través del jefe del departamento de tránsito, quién ejercerá el mando inmediato de la Policía Municipal del Tránsito.”⁸

2.7. Organización Administrativa de la policía municipal de tránsito

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

- a. Subdirector administrativo

⁷ Informe de la Policía Municipal de Tránsito. (2018). **Facultades de la Policía Municipal de Tránsito**. Pág. 8

⁸ *Ibid.* Pag.11



- a.1. Jefe de educación vial sub comisario
- a.2. Jefe de digitación oficial tercero
- a.3. Jefe de transportes

2.8. Organización operativa

Para la correcta administración del tránsito en el municipio y departamento de Chimaltenango, la organización operativa está conformada por tres jefaturas las cuales son:

- a) Jefatura de operación;
- b) Jefatura de operativos sub comisario;
- c) Jefatura de vía pública sub comisario;

2.9. Director general de la Policía Municipal de Tránsito

Con base a la estructura de la Policía Municipal de Tránsito, es el segundo en jerarquía de mando, el actual Director General es el señor Ronal Ariel Pajarito.

2.10. Comisario de la Policía Municipal de Tránsito

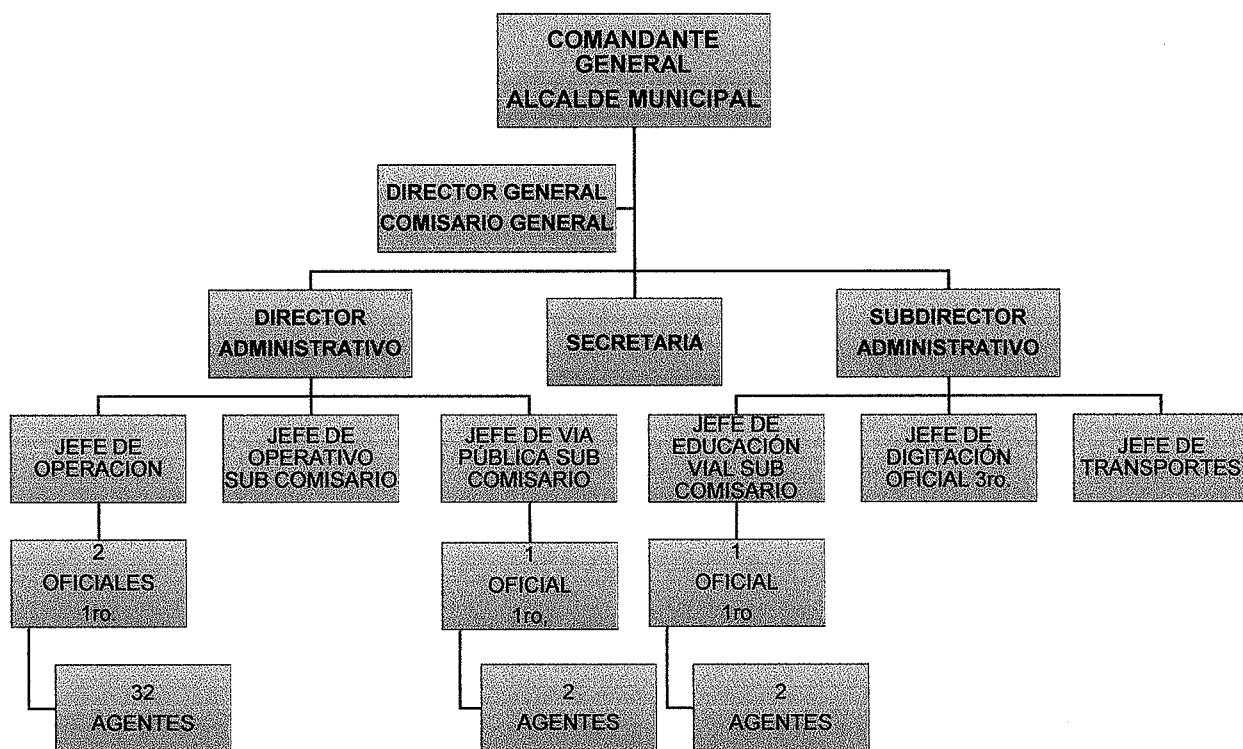
Es la persona quien lleva el control de toda la institución, su función es pedir novedades a cada momento de los sub comisarios y encargados de grupo, verificar todos los puntos de servicio, darles solución a los diferentes problemas que surjan en el día y darlo a conocer a los mandos superiores.

2.11. Organigrama de la Policía Municipal de Tránsito

La Policía Municipal de Tránsito en el Municipio de Chimaltenango, Departamento de Chimaltenango posee su propio organigrama, desde el inicio de su creación ha tenido una estructura, la cual con la experiencia adquirida se ha ido consolidando. Es así como el organigrama de la Policía Municipal de Chimaltenango está estructurado de la siguiente



manera:



Fuente: Departamento de la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Chimaltenango, Departamento de Chimaltenango.

2.12. Academia

La Academia de la Policía Municipal de Tránsito, fue creada en septiembre de 1997, inicialmente funcionó con el apoyo del Instituto Técnico de Capacitación y Productividad INTECAP, así mismo con la participación de instructores de la Guardia Civil Española, la Policía de Tránsito de la Republica de El Salvador y otras instituciones. Las personas que desean acceder ser agentes de tránsito, deberán cumplir con los siguientes requisitos.

- a) Ser guatemalteco;
- b) Poseer título de educación a nivel diversificado y;
- c) Someterse a pruebas psicométricas y otras evaluaciones.



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

Desde su creación la academia de la Policía Municipal de Tránsito, ha sido una plataforma para la creación y formación de otras veinticinco que operan a nivel nacional.

2.13. Objetivo de la Policía Municipal de Tránsito

La Policía Municipal de Tránsito, tiene como objetivo: “realizar la administración del ordenamiento, control y regulación en sus funciones especializadas en la materia de tránsito y su reglamento, dentro de la jurisdicción del municipio y departamento de Chimaltenango.”⁹

2.14. Vocación de la Policía Municipal de Tránsito

La Policía Municipal de Tránsito, en el cumplimiento de sus funciones deberá servir a todos los ciudadanos del municipio de Chimaltenango, departamento de Chimaltenango, con imparcialidad, integridad, dignidad con mística de servicio; sin discriminación alguna por motivos de raza, género, religión, lenguaje, opinión, lugar de nacimiento o cualquier otra condición, circunstancia social o personal. La Policía Municipal de Tránsito, debe ser imparcial al momento en que ocurra un accidente de tránsito.

2.15. Naturaleza de la Policía Municipal de Tránsito

La Policía Municipal de Tránsito, es de carácter eminentemente civil, regida por los principios de jerarquía y subordinación, desempeña sus funciones con apego a la

⁹ Ibid. Pág. 6



Constitución Política de la República de Guatemala, Código Municipal, Ley y Reglamento de Tránsito y Leyes relacionadas con la seguridad pública; todo a través de las unidades que la conforman, ejerciendo dirección y control en todo lo relacionado a: fluidez del tránsito vehicular, montaje de operativos de revisión de vehículos, educación vial, apoyo a la infraestructura y señalización para evitar cualquier percance vial.

2.16. Funciones de la Policía Municipal de Tránsito

La Policía Municipal de Tránsito, desempeña funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y las leyes relacionadas con la seguridad pública. Todas las tareas que realiza la Policía Municipal de Tránsito, son en beneficio de la seguridad vial y en apoyo a la población en general, las cuales son las siguientes:

- a) Fomentar la educación vial en todos los sectores del municipio y departamento de Chimaltenango;
- b) Mantener el vestuario correspondiente;
- c) Señalización vertical y horizontal en las zonas del Municipio y Departamento de Chimaltenango con la visión de ordenar y agilizar el tránsito de una forma eficaz y eficiente;
- d) Reducir los siniestros viales a causa del exceso de velocidad y otros;
- e) Contar con tecnología de punta para prevenir hechos viales y estar a la vanguardia, entre ellos alcoholímetro;
- f) Mantener el control vehicular;
- g) Mantener charlas motivacionales con los agentes dos veces por semana en días y horas específicas;
- h) Brindar charlas a los encargados de grupo, mandos medios y superiores con el objeto de tener un mejor control del personal y del trabajo profesional;
- i) Realizar operativos en la ruta interamericana verificando que los conductores manejen sus vehículos apegados a la Ley y Reglamento de Tránsito;
- j) Verificar todo servicio colectivo y actualizar datos de forma anual en base a la Ley y Reglamento de Tránsito y;
- k) Mantener el estricto control vial en las diferentes actividades sociales, culturales y

religiosas que se llevan a cabo en el Municipio y Departamento de Chimaltenango.



2.17. Misión, visión, valores y lema de la Policía Municipal de Tránsito

2.17.1. Misión

La Policía Municipal de Tránsito tiene como misión: “ser una institución municipal de servicio, desempeñando sus funciones con respeto, integridad, dignidad, responsabilidad y profesionalismo para contribuir a mejorar el tránsito en general en el Municipio de Chimaltenango; emprendiendo planes a corto, mediano y largo plazo que garanticen la seguridad de las personas.”¹⁰

2.17.2. Visión

Ser una institución capacitada para prever y proyectar un tránsito seguro y ordenado, dirigido a los vecinos y visitantes del municipio de Chimaltenango, mediante la prestación de los servicios con eficiencia, a través de la implementación y tecnología actualizada, en materia de tránsito, que permita regular, controlar, ordenar y administrar la circulación de las personas, vehículos, sus conductores y pasajeros; estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de las vías públicas y educación vial.

2.17.3. Valores

- a) Disciplina: es la coordinación de actitudes con las cuales se instruye para desarrollar habilidades, o para seguir un determinado código de conducta u orden;
- b) Compromiso: es lo que transforma una promesa en realidad, es la palabra que habla con valentía de nuestras intenciones, es la acción que habla más alto que las palabras, es hacerse el tiempo cuando no lo hay, es cumplir con lo prometido cuando las circunstancias se ponen adversas, es el material en el que se forja el carácter para poder cambiar las cosas, es el triunfo diario de la integridad sobre el

¹⁰ Ibid. Pág. 9

escepticismo y;

- c) Honestidad: orientar nuestra conducta hacia la rectitud, la honradez, verdad e integridad en todo momento.



2.17.4. Lema

La Policía Municipal de Tránsito, en los horarios de seis a catorce horas todos los agentes suelen llevar a cabo la respectiva formación, donde se hace la revisión que todos los agentes antes de salir a trabajar a los puntos establecidos en el perímetro del Municipio y Departamento de Chimaltenango, cuenten con todo el equipo correspondiente, el cual debe de estar limpio y en buenas condiciones, esto se lleva a cabo todos los días. Al momento de terminar la revisión, seguidamente hacen una oración de agradecimiento a Dios y finalizan con la pronunciación del lema, puede ser dirigido por cualquiera de los agentes, quien pronuncia las frases que componen el lema y al mismo tiempo lo repiten los demás agentes. Al haber concluido el acto de pronunciación del lema, el agente que lo dirigió pasa a su lugar en la formación y el oficial a cargo ordena romper filas. Los pilotos de los vehículos institucionales son los encargados de llevar a los agentes a los lugares correspondientes para cumplir la misión de poner en orden el paso vehicular.

2.18. Grupos de trabajo de la Policía Municipal de Tránsito

“En la Policía Municipal de Tránsito del municipio y departamento de Chimaltenango, existen dos grupos denominados como grupo A y grupo B; el grupo A se conforma por diecinueve personas y el grupo B está conformado por dieciocho personas cada grupo trabaja ocho horas diarias. El grupo A tiene el horario matutino de seis a catorce horas y el grupo B posee el horario vespertino que es de catorce a veinte horas.”¹¹

2.19. Uniforme y equipo de la Policía Municipal de Tránsito

2.19.1. Uniforme

¹¹ *Ibid.* Pág. 10.



- a) Chaleco color amarillo, con cinta reflectiva sobre la parte delantera y la parte trasera, con letras PMT y el logo de la Policía Municipal de Tránsito en grande sobre la parte trasera y logotipo de tránsito en la parte delantera izquierda;
- b) Camisa color amarillo y azul marino, fabricado con tela Oxford, con tira reflectiva, con tres logotipos bordados en el siguiente orden: bandera de Guatemala en la manga derecha, logo de la Policía Municipal de Tránsito en la manga izquierda y las letras de tránsito en la manga izquierda arriba del logo y;
- c) Pantalón color azul marino, con tira reflectiva de una pulgada de ancho en ambos costados.

2.19.2. Equipo

La Policía Municipal de Tránsito cuenta con las herramientas necesarias con el objetivo de tener un mejor control de tránsito las cuales son:

- a) Gorro body; para la protección de la cabeza y el rostro del sol, permitiendo así una mejor visibilidad;
- b) Lentes oscuros; es de suma importancia utilizarlos ya que protege la vista de los conductores de vehículos y les permite ver con mejor claridad los demás vehículos especialmente en los días muy soleados;
- c) Arnés; lo utilizan para guardar los talonarios para sancionar a los infractores.
- d) Linterna; mide unos cincuenta metros de largo y su luz es led. Ayuda a controlar el paso de los vehículos;
- e) Gorgorito electrónico; el sonido emitido por este aparato es más fuerte que el silbato tradicional, por lo que evita que un agente contamine su garganta con el humo, y el conductor pueda escuchar con más claridad el aviso de un agente. Este se activa al presionarlo; lamentablemente el gorgorito electrónico no se utiliza actualmente.
- f) Guantes electrónicos; tienen luces led y se ven a más de dos metros de distancia. Al dar vía se enciende la flecha verde y para marcar alto la roja, la misma no se utiliza actualmente y;
- g) Flashes o blin blin; es un objeto en forma de círculo con luces led que llevan colgada

al pecho con ella son mejor visto en la oscuridad y evita que los atropellen, ya que actualmente han surgido varios accidentes por las noches.







CAPÍTULO III

3. LA MULTA

3.1. Antecedente histórico de la multa

“El origen de la pena se originó desde hace dos mil ochocientos años, ya que la pena de multa se encuentra regulada en las legislaciones más antiguas, entre ellas: el Derecho Romano, el Germano y el Canónico.”¹² Se constituyó como una de las bases principales de la penalidad pero con el surgimiento de nuevas condiciones de vida especialmente económicas, su importancia fue decayendo hasta el siglo pasado, y a inicio del presente, la pena de multa está siendo acogida por numerosas legislaciones y tiene una función relativamente modesta.

3.2. Definición de multa

“Es una pena pecuniaria consistente en el pago de una cantidad de dinero que deberá fijar el juez dentro de los límites señalados por cada delito, y cuando no se encuentre estipulada, la Ley del Organismo Judicial establece que debe fijarse dentro de un mínimo de cinco quetzales y un máximo de cien quetzales. (Art. 186)”.¹³

La pena de multa, tiene una importancia cada vez mayor dentro del Derecho Penal moderno, especialmente porque sigue ganando terreno en cuanto a su disputa con las penas cortas de prisión, señalándose en la doctrina que, aunque causa aflicción, no degrada, no deshonra, no segrega al penado de su núcleo social y constituye una fuente de ingreso para el Estado; sin embargo, ha sido constantemente criticada ya que se argumenta que para el rico representa la impunidad y para el pobre un cruento sacrificio, en ese sentido, esta pena debería estar reservada para las personas que gocen de cierto grado de fortuna; las distintas legislaciones penales en el mundo para contrarrestar lo

¹² <http://www.excelsior.com.mx/global/2017/02/16/1146849#view-1> (23 de marzo de 2021)

¹³ De Mata Vela, José Francisco & De León Velasco, Héctor Anibal. **Derecho Penal Guatemalteco**. Pág. 280.

expuesto han establecido cuantías proporcionales de acuerdo a la capacidad económica del penado.



En nuestro país el artículo cincuenta y tres del Código Penal establece que:

“La multa tiene carácter personal y será determinada de acuerdo con la capacidad económica del reo: su salario, su sueldo o su renta que perciba; su aptitud para el trabajo, o capacidad de producción, cargas familiares debidamente comprobadas y las demás circunstancias que indiquen su solvencia económica”.¹⁴

No obstante, conlleva el problema de que la desigualdad económica, no siempre es apreciada conforme a parámetros consistentes.

3.3. Infracción

3.3.1. Generalidades

“Es de explorado derecho que toda obligación que deriva de una ley, tiene como característica principal, la de que, si no se cumple con dicha obligación, el infractor responsable, se hace merecedor a una sanción, lo cual es lógico, ya que, de no ser así, el cumplimiento de una obligación quedaría sujeta a la voluntad del particular.”¹⁵

Sin embargo, por un principio de seguridad jurídica, es necesario que la conducta que trae como consecuencia la infracción esté previamente tipificada en la Ley como ilegal y tenga prevista una sanción, ya que al aplicar una sanción se debe de tener un fundamento el cual hacer constar que dicha conducta o dicho acto lo prohíbe la ley. Es por ello que las personas deben de tener conocimiento sobre los delitos que se establecen en la ley.

¹⁴ Código Penal, Decreto 17-73. Artículo 53.

¹⁵ Ponce Gómez, Francisco & Ponce Castillo, Rodolfo. **Derecho Fiscal**. Pág. 220.



3.3.2. Concepto

“Hecho prohibido bajo amenaza de pena”.¹⁶ Es indudable que cuando se adquieren obligaciones se hace con la idea de cumplirlas; sin embargo, durante el transcurso del tiempo se presentan situaciones que no se previeron y que hacen imposible su cumplimiento, incurriendo así en una transgresión, quebrantamiento, violación o incumplimiento de una ley.

Raúl Rodríguez Lobato indica que infracción es “toda transgresión o incumplimiento de una ley que, como hemos dicho, debe ser sancionado”.¹⁷

“Si es una infracción castigada con una sanción de tipo pecuniario se extingue por el cumplimiento del pago de la sanción”.¹⁸ “Transgresión, violación o quebrantamiento de alguna ley, pacto o tratado. Toda persona es responsable de las infracciones que cometa, y por tanto en las penas respectivamente señaladas.”¹⁹ De las definiciones citadas se desprende, en términos generales que infracción es toda violación a la ley.

3.4. Infracción de tránsito

Constituyen infracciones en materia de tránsito la inobservancia, incumplimiento y violación a las normas establecidas en la Ley y Reglamento de Tránsito, salvo el caso de acciones u omisiones tipificadas como faltas o delitos. Cuando la infracción no se encuentre específicamente contemplada se sancionará con amonestación o multa, como lo establece la Ley de Tránsito y se impondrán sanciones tantas veces como se cometan infracciones, aun cuando se trate de la misma persona o vehículo. El Ministerio de Gobernación, a través del departamento de tránsito o la municipalidad por medio del juzgado de asuntos municipales, según sea el caso, podrá interponer a las personas, conductores y propietarios de vehículos las sanciones administrativas siguientes:

¹⁶ Goldstein, Mabel. **Diccionario Jurídico Consultor Magno**. Pág.383.

¹⁷ Rodríguez Lobato, Raúl. **Derecho Fiscal, Colección de Textos Jurídicos**. Pág. 164.

¹⁸ Monterroso Velásquez, Gladys Elizabeth, **Fundamentos Tributarios**. Pág. 214.

¹⁹ Ossorio. **Op. Cit.** Pág. 495.

“amonestación, multas, retención de documentos, cepos para vehículos, incautación de vehículos y suspensión y cancelación de licencia de conducir. Estas sanciones se impondrán independientemente de las responsabilidades civiles o penales que pudieran corresponder al actor.”²⁰



3.5. Diversas sanciones impuestas a infractores de tránsito

Con base al artículo treinta y uno de la Ley de Tránsito, las sanciones que podrán imponer la autoridad a propietarios y conductores de vehículos por infracciones de tránsito, independientemente de las responsabilidades civiles o penales que pudieren corresponder al infractor, entre ellas podemos mencionar:

- a) “Multas;
- b) Amonestación;
- c) Retención de documentos;
- d) Cepos para vehículos y cosas;
- e) Incautación de vehículos;
- f) Suspensión de licencia de conducir y;
- g) Cancelación de licencia de conducir.”

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

Con base al artículo ciento ochenta y seis del Reglamento de Tránsito, se entiende como gestión o trámite administrativo, el derecho del infractor de manifestar por escrito su desacuerdo, ofreciendo prueba en un plazo no mayor de cinco días, contados a partir de la fecha cuando se haya cometido la infracción. El infractor deberá presentar el alegato

²⁰ Ley de Tránsito. **Op. Cit.** Artículo 31.

correspondiente ante el Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito, el que deberá resolver en un plazo no mayor de treinta días.



Lo que se afirma en la boleta por la Policía de Tránsito, constituye presunción que admite prueba en contrario de que los hechos imputados son verídicos. Como medio probatorio de la infracción se hace mención la firma del infractor puesta en la boleta o la razón del agente de Policía de Tránsito en que se haga constar que el infractor se negó a firmar o no pudo hacerlo por cualquier causa.

- a) **Multas:** “Es la pena pecuniaria que se impone por una falta, exceso o delito o por contravenir a lo que con esta condición se ha pactado. En el Derecho Penal constituye una de las sanciones más benignas que se imponen por la comisión de determinados delitos. Así mismo, es frecuente la imposición de multas de orden administrativo, con respecto a la comisión de determinadas infracciones, sean de orden municipal o de carácter fiscal.”²¹

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

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

- b) **Amonestación:** La autoridad de tránsito podrá amonestar a las personas, conductores y propietarios de vehículos que no observen, violen o incumplan las disposiciones de la Ley y Reglamento de Tránsito. “Las amonestaciones consisten

²¹ Ossorio. *Op. Cit.* Pág. 609.



en la perforación de la licencia, en los espacios previstos para tal efecto.”²²

c) Retención de documentos: Se consideran infracciones administrativas corresponde al departamento de tránsito respectivo, retener la licencia de conducir al conductor de un vehículo e imponer una multa de acuerdo a lo que establece el artículo treinta y tres de la Ley de Tránsito en los casos siguientes:

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

La licencia de conducir será devuelta al infractor al momento que haya cancelado la multa impuesta.”²³ En este caso el conductor debe de estar solvente en cuanto al pago.

d) Cepos para vehículos: La Policía Municipal de Tránsito, podrá emplear cepos o mecanismos similares para inmovilizar los vehículos que se encuentren en la vía pública, en lugares no autorizados para los mismos **o bien para inmovilizar vehículos cuyos conductores hayan cometido otras infracciones**. Los cepos únicamente se liberarán hasta que se haya cumplido con el pago de la multa, gastos y costos por la infracción cometida. La frase que se encuentra resaltado en negrillas fue declarada inconstitucional en sentencia de la Corte de Constitucionalidad de Guatemala, según expediente número 368-2002 del tres de octubre de 2003. El Tribunal Constitucional tomó en consideración que dicho párrafo podría incurrir en vulneración de derechos constitucionales si se permitía su interpretación tan general. Por lo tanto, la inmovilización de vehículos, sólo puede aplicarse en casos que representen una amenaza real de desorden vial. En los artículos ciento cincuenta y dos y ciento cincuenta y tres del Reglamento de Tránsito se hace mención sobre los lugares prohibidos para estacionarse, entre ellos se encuentran:

1. Las curvas y cambios de rasante de visibilidad reducida y a cincuenta metros

²² Ley de Tránsito. **Op. Cit.** Artículo 32.

²³ **Ibid.** Artículo 33.



antes y después de estos;

2. En los túneles, puentes, pasos de desnivel y antes de cien metros en sus accesos;
3. En los cruces de ferrocarril, antes de ochenta metros;
4. En las paradas de transporte público y sus proximidades;
5. Frente a hidrantes de abastecimiento a bomberos;
6. Frente a rampas especiales de acceso a la acera para minusválidos y;
7. Incautación de vehículos.

El departamento de tránsito, tiene la facultad de incautar y retirar los vehículos, chatarra y demás cosas colocadas en la vía pública en lugares no autorizados o que obstaculicen el tránsito. A costa del propietario, estos vehículos, chatarra o cosas serán conducidos o transportados a los depósitos que se encuentran autorizados para tal efecto.

Los conductores o propietarios serán sujetos de una multa, la cual será fijada de conformidad con la Ley y Reglamento de Tránsito. Se considerará abandonado un vehículo cuando permanezca en la vía pública por más de treinta y seis horas, esté o no bien estacionado, en funcionamiento o con desperfectos mecánicos, haya sido o no objeto de un accidente de tránsito o utilizado para hechos ilícitos, obstruyendo o no el tránsito.

Todo vehículo, chatarra o cosa incautada que haya causado abandono, se venderá en pública subasta, o se adjudicará al Ministerio de Gobernación o a las Municipalidades según corresponda, si después de seis meses de haberse incluido su descripción en los avisos colocados por la autoridad de tránsito en lugares visibles y públicos de sus oficinas, nacionales, departamentales, municipales, según el caso, no fueren reclamados por sus propietarios.

Para poder reclamar un vehículo, chatarra o cosa, dentro de los seis meses siguientes al del primer aviso de su incautación, el propietario o legítimo tenedor deberá acreditar fehacientemente ante la autoridad dicha condición y pagar las



multas, recargos y gastos correspondientes hasta el día del efectivo retiro del vehículo, chatarra o cosa. Si no se llegare a comprobar fehacientemente la propiedad del vehículo, chatarra o cosa, la autoridad respectiva dará audiencia a todos los interesados y resolverá, en definitiva. Se podrá interponer el recurso de revocatoria, en contra de esta resolución, si se trata de una resolución emitida por el jefe del departamento de tránsito y si se trata del juez de Asuntos Municipales cabrán los recursos previstos por el Código Municipal.

Si no se establece la propiedad de los vehículos, éstos pasarán, sin más trámite, a propiedad de la autoridad que los hubiera incautado, quien podrá disponer de ellos en pública subasta.

Si el vehículo, chatarra o cosa incautada no se llegare a retirar de los depósitos habilitados para tal efecto, dentro del plazo señalado por la Ley de Tránsito, y previa administración, lo venderá en pública subasta, o lo adjudicará al Ministerio de Gobernación o a las Municipalidades. Se señalará lugar, día y hora para el remate, dentro de un plazo no menor de quince días ni mayor de treinta días, y se publicará un aviso en el diario oficial y en otro de mayor circulación en el país y, además, lo anunciará en los lugares visibles y públicos de sus oficinas centrales y regionales.

En el lugar, día y hora señalados la autoridad de tránsito, a través de un funcionario específicamente nombrado como tal, anunciará el remate, verificará si los postores hicieron un depósito no menor al quince por ciento, de sus posturas, y con la asistencia del administrador del depósito, examinará las posturas y declarará fincado el remate al mejor postor, lo cual dará a conocer el administrador mencionado anteriormente, en el mismo acto.

La importancia del acta de remate, es que en ella se hará constar la forma de pago y demás condiciones de adjudicación y el adquirente deberá cumplir con todo lo pactado, tal como conste en el acta; de lo contrario perderá a favor de los fondos privativos de la autoridad de tránsito, el depósito que hubiere efectuado para pujar.



Se debe tomar en cuenta que del precio subastado del vehículo se descuentan todos los gastos realizados, multas y recargos y demás que correspondieren al vehículo; y el saldo ingresará a los fondos privativos de la autoridad de tránsito que los hubiera subastado.

Los vehículos incautados en la vía pública podrán ser vendidos a cualquier persona que así lo solicite, adjudicándoseles por su precio base, el cual deberá cubrir, como mínimo, los gastos, multas, recargos y demás que les pudieran corresponder.

- e) Suspensión de licencia de conducir: La suspensión de la licencia de conducir por parte de la autoridad de tránsito, se encuentra regulada en el artículo cuarenta de la Ley de Tránsito, el cual establece: “El departamento de tránsito o la municipalidad respectiva, a través del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito podrá suspender la vigencia de la licencia, cuando su titular haya sido amonestado administrativamente cinco veces o multado administrativamente tres veces por infracciones cometidas contra las Leyes de Tránsito durante un mismo año calendario, contado a partir de la fecha de la primera infracción. La sanción administrativa de suspensión de licencia se fijará de seis meses a un año.”²⁴
- f) Cancelación de licencia de conducir: La Policía Municipal de Tránsito, tiene la facultad de proceder a la cancelación de la licencia de conducir hasta por un periodo de diez años en los siguientes casos:
 - 1) “por orden de juez competente en hechos de tránsito en los que se haya demostrado que las personas involucradas se encuentran bajo efectos de bebidas alcohólicas o estupefacientes;
 - 2) Cuando al titular se le haya suspendido administrativamente por dos años calendario consecutivos;
 - 3) Cuando al titular se le haya suspendido tres veces en años calendario no sucesivos;
 - 4) Cuando se conduzca vehículo de transporte colectivo o de carga sin la licencia de conducir correspondiente y;
 - 5) No haber recibido el curso de educación vial y haber sido certificado por el

²⁴ **Ibid.** Artículo 40.



departamento de tránsito.”²⁵

La cancelación de licencia de conducir, no se encuentra sujeta a ninguna renovación por el tiempo que dure la sanción, de manera que una vez cancelada la licencia de conducir, el titular no podrá realizar ninguna gestión para obtener una nueva licencia de iguales características a la que le fue cancelada durante el periodo que dure la cancelación.

²⁵ **Ibid.** Artículo 41.



CAPÍTULO IV

4. EL TRÁNSITO Y SUS ELEMENTOS

4.1. El tránsito

Tomando en cuenta las definiciones ya mencionadas en los capítulos anteriores y observando lo que para el efecto establecen nuestras leyes vigentes; tránsito es el acto que llevan a cabo los peatones, animales, vehículos y cualquier otro medio de transporte, ya sea individualmente o en forma grupal, mientras utilicen la vía de circulación con el propósito de traslación.

Según los medios a través de cual se desplaza el hombre, el tránsito se clasifica en:

- a) Tránsito aéreo: Es aquel que se lleva a cabo utilizando como medio el aire es decir las capas gaseosas que rodean el planeta tierra.

Así como existen normas de tránsito y señales que se encargan de regular el tráfico de automóviles, motocicletas, camiones y otros vehículos por las carreteras, el tráfico aéreo también está sujeto a distintas reglas. El control de cada carretera depende de la ciudad o el país en el que se encuentra, mientras que el tráfico aéreo es organizado a nivel internacional como una de sus características particulares. El transporte aéreo necesita para su funcionamiento de aeropuertos, que son enormes infraestructuras dedicadas a las operaciones aéreas. El transporte aéreo, “es la conducción de personas o cosas por medio de una aeronave.”²⁶

- b) Tránsito acuático: Es aquel que es realizado mediante barco, pudiéndose distinguir entre el transporte fluvial y el marítimo. Una de las ventajas principales es poder transportar mercancías voluminosas a bajo coste, mientras que en contrapartida la velocidad del transporte es menor. La baja velocidad ha provocado la decadencia

²⁶ Ossorio. *Op. Cit.* Pág. 961.



del transporte de viajeros de larga distancia.

El transporte fluvial y el transporte marítimo, necesitan de puertos para poder prestar sus servicios. Estas infraestructuras sirven para la interconexión entre diversos medios de transporte, por lo que deben tener las edificaciones y almacenes necesarios para el buen desarrollo de su actividad.

El transporte marítimo, “es el que se efectúa en los buques o barcos de toda clase, que ofrece dos modalidades: el de personas o contrato de pasaje y el de mercaderías o bien contrato de fletamento.”²⁷

- c) Tránsito terrestre: Es aquel cuyas redes se extienden por la superficie de la tierra, en la parte denominada litósfera, utilizando los caminos pedestres, de herradura, carreteras y líneas férreas. El transporte terrestre, “es la conducción de personas o mercaderías de un punto a otro por vías terrestres, entendiendo por ellas, negativamente, las que no sean marítimas ni fluviales ni aéreas. El transporte lo puede efectuar una persona, un animal o un vehículo, o todos ellos como en los antiguos carruajes de tracción a sangre.”²⁸ El transporte por carretera, es el más importante en la actualidad tanto para mercancías como para personas, debido al desarrollo de vehículos públicos y privados. Su ventaja radica en la gran flexibilidad que presenta, debido a que no se restringe a seguir rutas fijadas como el ferrocarril, sino que dada la interconexión de los diferentes ejes se puede llegar a cualquier lugar siguiendo las carreteras. Como desventaja se presenta el elevado coste de construcción y mantenimiento de las infraestructuras.

Se han ido construyendo nuevas vías que han ido facilitando el transporte y jerarquizando la red, así se encuentran redes viarias compuestas por autopistas, autovías, vías rápidas, carreteras de diferentes anchos y caminos asfaltados o ripiados. En los países desarrollados, la red es densa y altamente jerarquizada,

²⁷ **Ibid.** Pág. 961.

²⁸ **Ibid.** Pág. 962.



constituyendo el principal objetivo de las autoridades el mantenimiento de infraestructuras ya construidas y la transformación en autopistas de las vías de circulación más densas; mientras que, en los países subdesarrollados, la red es menos densa y presenta problemas de acondicionamiento, asfaltado y sinuosidad.

La principal ventaja del transporte por ferrocarril, radica en su capacidad para transportar grandes volúmenes de mercancías, que se contraponen con su inflexibilidad, pues únicamente puede alcanzar los lugares a los que lleguen las vías férreas. Su desarrollo se concentró en el siglo XIX en el seno de los países desarrollados, siendo soporte de la primera revolución industrial.

4.2. Elementos del tránsito

El tránsito está compuesto por varios elementos, los cuales son muy conocidos por la sociedad, sin embargo, algunas personas desconocen cuál es la verdadera función de cada uno de ellos y cuáles son sus responsabilidades como tales. Para poder tener una mejor comprensión y un conocimiento más amplio, se tiene una definición para cada uno de estos elementos. Para que pueda existir el tránsito de vehículos se necesita de varios elementos entre ellos mencionamos los siguientes:

4.2.1. El conductor

Según el Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales de Manuel Ossorio, conductor es: “quien guía un vehículo, con las consiguientes obligaciones y responsabilidades en el intenso y peligroso tránsito moderno.”²⁹

El Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98 en su artículo siete numeral treinta y siete, establece “que un conductor es toda persona que conduce un vehículo por la vía pública.”³⁰ Es la persona que conduce o se encuentra en el control físico de un vehículo en movimiento, es decir maneja y manipula el volante o timón de un

²⁹ *Ibid.* Pág. 195.

³⁰ *Ibid.* Artículo 7.



vehículo que transporta personas, animales o cosas.

Usualmente el conductor conduce un vehículo con la finalidad de trasladarse de un lugar a otro. El conductor es el elemento más importante, debido a que es quien dinamiza el tránsito vial terrestre, por lo tanto, debe perfeccionar la técnica como conductor; debe tener conocimiento sobre las limitaciones del vehículo en cada circunstancia, como por ejemplo conducir con nieve, neblina o cualquier otra dificultad circunstancial de la vía; tener conocimiento de las limitaciones humanas, como lo es su propio tiempo de reacción y visión; tiene que ser responsable en la conducción es decir ser prudente en la velocidad y respeto de la señalización y también debe de crear un ambiente de seguridad vial.

Existen algunos factores internos que mantienen cierta relación con el actuar de un conductor, que son los siguientes:

4.2.2. La motivación

Es de suma importancia el motivo y el interés que tiene la persona quien conduce un automóvil por realizar el viaje, ya que esto determina su comportamiento y atención.

4.2.3. La experiencia

El aprendizaje que se ha obtenido con anterioridad, mejora la capacidad de comprensión y sensatez.

4.2.4. El sentido de responsabilidad

El conductor debe mantener respeto hacia los demás usuarios, y debe cumplir con sus obligaciones que tiene como conductor como lo es conducir en estado normal de salud y no en estado de ebriedad.



4.2.5. La madurez

La madurez le permite a un conductor prevenir y adoptar decisiones rápidas y seguras, sin arriesgarse torpemente.

4.2.6. El estado de ánimo

El sentimiento de miedo, ira, tristeza o alegría, pueden en cualquier momento desorganizar la conducta y reacción de un conductor.

4.2.7. El cansancio físico y mental

Esto puede causar la pérdida de atención y apreciación real de la velocidad y de las distancias.

4.2.8. La capacidad visual

La disminución del campo visual a alta velocidad, mala adaptación a la luminosidad y al encandilamiento.

4.2.9. La edad

Se ha comprobado a través de estudios, que los jóvenes son más inexpertos, impulsivos e imprudentes que las personas con mayor edad, pero tienen mayores reflejos.

4.2.10. El sexo

Entre el hombre y la mujer no existen grandes diferencias de conducta, sin embargo, la mujer es más cuidadosa y segura, mientras que el hombre mejora los imprevistos y situaciones de emergencia como situaciones de riesgo y de conflicto.



4.2.11. El estrés

El estrés es el sobre esfuerzo a que se somete la energía psíquica de un conductor.

4.2.12. El peatón

El reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98 en su artículo siete numeral setenta y siete establece que “peatón, es toda persona que transita a pie por la vía pública, también considera como peatón el que empuja una bicicleta o moto bicicleta y el minusválido que circula en silla de rueda.”

El peatón tiene derecho de vía ante cualquier medio de transporte. Así mismo todo conductor de un vehículo deberá respetar este derecho, cediendo el paso al peatón; especialmente a niños, ancianos, discapacitados, invidentes, mujeres embarazadas y cualquier persona que conduzca a niños; ante los cuales el conductor extremará sus precauciones. En áreas, zonas, franjas, pasos, pasarelas y otros espacios para peatones, estos están obligados a utilizarlos y en tal caso, la responsabilidad de los conductores de vehículos, según la ley, se limita a que conduzcan de acuerdo a las normas y reglas de la materia.

Es de forma obligatoria para los peatones circular en espacios especialmente concebidos para ellos, entre ellos: aceras, refugios, paseos, vías peatonales, zonas peatonales, pasos peatonales, pasarelas u otros. Los peatones también tienen obligaciones, entre ellos se mencionan los siguientes:

- a) En las áreas en que existen pasos señalizados de peatones, semáforos peatonales o pasarelas, deberán utilizarse estas facilidades para atravesar las vías. Esto no implica que dejen de estar atentos al tránsito;
- b) De no existir facilidades para atravesar una vía, lo harán siempre en las esquinas y perpendicularmente a la vía, donde gozarán de prioridad de paso;
- c) Al atravesar una vía deberán cerciorarse que no exista ningún vehículo que no pueda detenerse mientras ellos efectúen el cruce;



- d) Si una intersección es controlada por agentes o tiene semáforos peatonales deberán obedecer las indicaciones respectivas;
- e) No deberán cruzar frente a vehículos de transporte colectivo parados momentáneamente;
- f) No deberán cruzar diagonalmente una intersección, a excepción de los pasos peatonales diseñados para tal efecto;
- g) Al tratar de cruzar una vía o esperar una unidad de transporte colectivo, no abandonarán los espacios peatonales, bajándose a la calzada o calles y;
- h) Quienes utilicen monopatines, patines o aparatos similares, no podrán circular por la calzada, salvo que se trate de zonas, vías o parte de las mismas que les estén especialmente destinadas y solo podrán circular en los espacios peatonales si lo hacen a velocidad de paso.

El artículo cincuenta y nueve del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98, regula: “la circulación por la calzada o el arcén: en las vías que no tuvieran ningún espacio destinado especialmente a los peatones, estos podrán circular sobre la calzada o el arcén, en sentido contrario a la circulación de los vehículos, sin embargo, si concurren circunstancias que, por su seguridad, así lo justifiquen, podrán circular por la derecha. La circulación por el arcén o por la calzada se hará con prudencia, sin entorpecer innecesariamente la circulación vehicular. Salvo el caso que formase un cortejo, deberán marchar uno tras otro si la seguridad de la circulación así lo requiere, especialmente en casos de poca visibilidad o de gran densidad de circulación de vehículos.”³¹

“Artículo sesenta. Circulación de peatones por la derecha de la calzada. Los peatones podrán circular por el lado derecho de la calzada o sobre el arcén derecho, aun habiendo espacio peatonal utilizable, adoptando las debidas precauciones y en los siguientes casos:

- a) Quien lleve algún objeto voluminoso, empuje o arrastre un vehículo de reducidas dimensiones, que no sea automotor, tales como carretas de ventas ambulantes, troques, bicicletas u otros similares, que pudieran constituir un obstáculo para los

³¹ Reglamento de Tránsito. **Op. Cit.** Artículo 59.



demás peatones;

- b) Toda persona que dirija a un grupo de peatones o que formen parte de un cortejo, procesión o actividad similar y;
- c) El discapacitado que circule en silla de ruedas, si fuese incomodo o impracticable para él, utilizar los espacios peatonales aledaños.

Todas estas personas están obligadas a obedecer las señales correspondientes a los vehículos que circulan sobre la calzada.”

“Artículo sesenta y uno. Pasos peatonales. En un paso peatonal (paso de cebra) debidamente señalizado, el peatón siempre lleva la prioridad y todos los vehículos que se aproximen a un paso de peatones, que esté siendo utilizado por una o varias personas, deberán parar y ceder el paso a los mismos, hasta que hayan llegado a la acera o a un refugio. Queda terminantemente rebasar a cualquier vehículo que se haya detenido ante un paso de peatones. En intersecciones semaforizadas donde los pasos de peatones atraviesen transversalmente una vía y el semáforo alumbre verde para los vehículos de esa vía, los peatones no gozaran de prioridad.

Sin embargo, los conductores de los vehículos deberán ceder siempre el paso a los peatones que estén cruzando la vía perpendicular a la de los vehículos en cuestión; es decir cuando estos viren a la izquierda o derecha aun cuando el semáforo muestre verde o flecha verde.”

4.2.13. El vehículo

Según el diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales de Manuel Ossorio, “vehículo, es el artefacto, como carruaje, embarcación, que sirve para transportar personas o cosas de una parte a otra, en la definición académica, muy anterior sin duda a los automóviles, aviones y aeronaves.”³²

³² Ossorio. *Op. Cit.* Pág. 982.



Es el elemento que genera su propio movimiento mediante un motor de combustión interna y que permite una conducción adecuada dentro de ciertas especificaciones generales. Está integrado a la actividad social, económica y de comunicación vial estratégica en todas las naciones y es el principal sistema de transporte de pasajeros y de carga. Nuestro ordenamiento jurídico lo define como; cualquier medio de transporte que circula sobre la vía pública. El Reglamento de Tránsito, en el artículo siete regula los diferentes tipos de vehículos existentes en nuestro país. Establece las siguientes definiciones:

“100) Vehículo abandonado: vehículo estacionado detenido en el mismo lugar por más de treinta y seis horas consecutivas.

101) Vehículo agrícola: vehículo especial autopropulsado, equipado y construido para efectuar trabajos agrícolas.

102) Vehículo automotor: vehículo provisto de motor eléctrico o de combustión interna para su propulsión. Se excluyen las motobicicletas y los tranvías.

103) Vehículo de emergencia: todo vehículo perteneciente a una institución reconocida por el departamento como de emergencia y que circula prestando un servicio de esta naturaleza. Mientras no utilicen las sirenas y luces propias de estos vehículos, no se les considerará como tales.

104) Vehículo detenido: el que se encuentra inmovilizado por emergencia, por necesidades de la circulación o para cumplir una regla de tránsito.”

4.2.14. Motocicleta

En base al Decreto número 273-98 motocicleta “Es el vehículo de dos ruedas y pedales con motor de combustión interna de cilindrada no mayor a cincuenta centímetros cúbicos o motor eléctrico de potencia no superior a mil vatios.”

Las motocicletas que transiten en las vías públicas del territorio nacional deberán contar con el equipo correspondiente de alumbrado tales como:

- a) Luz alta y baja adelante;
- b) Luz de posición atrás;



- c) Luces direccionales adelante y atrás;
- d) Luz de freno con su reflejante y;
- e) Silenciador.

4.2.15. Bicicletas

El Decreto 273-98 define que bicicleta es “El vehículo de dos o tres ruedas, puesta en movimiento por esfuerzo humano a través de los pedales.” Las bicicletas que transitan por las vías públicas del territorio nacional, deberán estar equipadas cuando su uso así lo requiera, entre ellas se mencionan las siguientes:

- a) Con una luz blanca delantera de una sola intensidad y;
- b) Con reflejantes de color rojo en la parte posterior.

4.2.16. La vía pública

El Reglamento de Tránsito en el artículo siete numeral ciento doce, la define como: “el espacio público por donde circulan los vehículos, peatones y animales.”³³

La vía, es el camino por donde se transita, es decir es todo camino que puede ser utilizado sin más limitaciones que las impuestas por la Ley de la materia. Tiene como objetivo servir en forma eficaz a la circulación de vehículos, de manera que los desplazamientos sean seguros, cómodos, rápidos y económicos.

Según la legislación guatemalteca, existen varios tipos de vías, las cuales es de suma importancia conocer para poder transitar de manera correcta en un determinado lugar. El artículo siete del Reglamento de Tránsito regula los diferentes tipos de vías, los cuales son los siguientes:

“110) Vía Pública de doble vía o de dos sentidos de circulación: es aquella donde el

³³ Reglamento de Tránsito. **Op. Cit.** Artículo 7.



sentido de circulación de vehículos está permitido en ambas direcciones.

111) Vía pública de una vía o un sentido de circulación: es aquella donde el sentido de circulación de vehículos está permitido en una sola dirección.

112) Vía pública o vía: es el espacio público por donde circulan los vehículos, peatones y animales.

113) Vía rápida: vía pública que tiene calzadas pavimentadas separadas para cada sentido de circulación o una sola calzada para ambos sentidos, con por lo menos dos carriles de mínimo tres punto cinco metros de ancho por sentido, generalmente con limitación de acceso directo a propiedades colindantes. Por lo general, no cruzará ni será cruzada a nivel por vías férreas, vías públicas o servidumbre de paso alguna. Aplican límites de velocidad mínimos. No pueden existir semáforos a lo largo de su trazo. En áreas extraurbanas tienen arceles de al menos uno punto cero cero metros de ancho a lado derecho de cada sentido de circulación.”

4.2.17. Dispositivos de control del tránsito

Son elementos ópticos o acústicos utilizados para regular el uso de la vía por parte de vehículos y personas. Cumplen funciones diversas como advertir a las personas de posibles peligros, dar a conocer determinadas restricciones, indicar en forma concisa ciertas disposiciones legales, determinar el derecho de paso de las corrientes de los vehículos y el sentido de las vías, guiar a los usuarios en su recorrido por las vías, ayudar a los peatones a atravesar las vías, así mismo pueden ser señales de prevención, señales de reglamentación y señales de información. Guatemala cuenta con los siguientes dispositivos de control de tránsito:

- a) Semáforos de vehículos y peatones;
- b) Señales de tránsito reguladoras;
- c) Señales de tránsito de prevención;
- d) Señales de tránsito informativas;
- e) Radares de velocidad y;
- f) Cámaras en calzadas.



CAPÍTULO V



5. TRÁMITE PARA LA OBTENCIÓN DE PERMISO PARA VENTA EN LA VÍA PÚBLICA

5.1. Vendedor ambulante

La actividad comercial se puede realizar de distintas maneras: a través de la red, en un establecimiento tradicional o gran superficie, en un mercado o en distintos espacios urbanos. Así, quién vende un producto en la calle, es considerado como un vendedor ambulante, este tipo de vendedor, no tiene un lugar fijo de venta, ya que se va desplazando de un lugar a otro buscando la mayor afluencia del público.

5.1.1. Particularidades de la venta ambulante

La actividad está asociada normalmente a colectivos marginales que no pueden o no quieren vender sus productos por los productos convencionales. El espacio utilizado para este tipo de venta es muy diverso: estaciones de metro, plazas y calles muy concurridas.

Las mercancías que venden los vendedores ambulantes, normalmente son baratas, artesanales de escaso valor, copias ilegales de ropa, CDs de música o DVDs de película. Las personas que se dedican a la venta ambulante, normalmente no pagan impuestos ni tasas. En la relación cliente-vendedor es muy común la practica del regateo, de tal forma que el precio que paga el consumidor es distinto al precio inicial.

Esta modalidad de venta tiene ciertos riesgos para el consumidor tales como: la imposibilidad de realizar reclamaciones o devoluciones, posibles engaños. Desde el punto de vista del comercio tradicional, la venta ambulante supone una competencia desleal. Con cierta frecuencia, esta actividad comercial es perseguida por las autoridades. En el contexto de América Latina, los vendedores ambulantes son conocidos popularmente como buhoneros. La palabra Buhonero empezó a utilizarse en España en la Edad Media para referirse a los vendedores callejeros. Etimológicamente proviene del vocablo Bufón.



Un término actualmente en desuso para referirse a los vendedores callejeros es el mercachifle. En España este tipo de actividad es más conocida como el top manta y quien se dedica a ello es un mantero. Se emplea la palabra mantero porque habitualmente, las mercancías se exponen en una manta lo cual se hace para envolver los objetos en ella en el caso de que aparezca la policía con la intención de desalojar a los manteros.

En la ciudad de Guatemala hace cuarenta años aproximadamente, los vendedores ambulantes colocaban su producto sobre el suelo, no tenían un lugar en específico para vender su producto, es decir que día a día cambiaban de lugar. Ellos trabajaban de esa forma, para poder sostener a la familia, sin embargo, en algunas ocasiones eran desalojados porque normalmente, era el lugar en donde se estacionaban los vehículos que trasladaban a las personas.

En el municipio de Chimaltenango, departamento de Chimaltenango, también había vendedores ambulantes vendiendo por las calles, para poder sufragar los gastos de la familia. Actualmente, aun se pueden observar a varios vendedores ambulantes por las calles de Chimaltenango, tales como vendedores de escobas, vendedores de chicles, vendedores de mascarillas, vendedor de granizadas, etc.

Comercio ambulante, es toda actividad comercial o prestación de servicios que se ejerza en un bien nacional de uso público desplazándose permanentemente, mediante la utilización de elementos móviles o portátiles. Se entenderá por estos últimos, los triciclos u otros elementos autorizados por la autoridad municipal, utilizados para el ejercicio del comercio ambulante.

5.2. Vendedor estacionado

Es aquello que tiene un puesto, mesa, casilla, carro o similares, sean estos móviles o fijos por el suelo. Es el comerciante que vende sus productos sin estar en un lugar físico establecido, haciéndolo con frecuencia por las calles o en eventos. Comercio estacionado, es el que se efectúa en bienes nacionales de uso público, determinados por la autoridad municipal.



El vocero de la Policía Municipal de tránsito (PMT), Amilcar Montejo explica que cualquier ciudadano, y artistas de cualquier índole pueden permanecer en la calle sin problema. Los agentes municipales no retiran a ninguna persona que esté trabajando. Pero si hay excepciones para quienes pretendan colocar ventas en la vía pública.

Para estos casos, cada municipalidad es la encargada de otorgar los permisos. Los puestos fijos no son lo mismo que un vendedor ambulante, para distinguir a una persona que vende mientras camina y a quienes colocan puestos sobre el espacio público. Si existe alguna denuncia de los vecinos o ya sea que alguna municipalidad solicita apoyo a la PNC (Policía Nacional Civil), que apoya en remover las ventas, pero no pueden llevarse la mercancía. Si se encuentra una venta de alcohol no autorizada entonces si se puede actuar de oficio, recoger el producto y consignar a la persona a Tribunales porque es prohibida la venta de alcohol en la calle, esto es en base al vocero de la Policía Nacional Civil.

5.3. Requisitos para vendedor ambulante

Dentro de los requisitos de la venta ambulante se mencionan las siguientes:

- a) Documento Personal de Identificación (autenticada);
- b) Certificado de radicación (si corresponde);
- c) Certificado de antecedentes policíacos;
- d) Vida y residencia y;
- e) Dos fotos tipos carne.

5.4. Requisitos para vendedor estacionado

Como requisitos para un vendedor estacionado se mencionan los siguientes.

- a) Permiso del frentista firmado por el propietario del inmueble;
- b) Fotocopia del documento personal de identificación del propietario y;
- c) Llenar un formulario.



5.5. Lineamiento para obtener un espacio en la vía pública

- a) No se pueden obstruir la entrada de cocheras, salidas de emergencias y rampas para personas con discapacidad.
- b) Se debe dejar libre circulación peatonal de 1,20 metros sobre la vereda
- c) Un puesto de venta de alimentos no puede ser colocado a 150 metros a la redonda de los centros asistenciales (hospitales, centros de salud) y de centros educativos (colegios, escuelas, universidades)
- d) Las medidas máximas para un puesto de venta son:
 - Largo: 2,50 metros
 - Ancho: 1,5 metros
 - Alto: 2,00 metros

5.6. Facultad para mover las ventas en la vía pública (banquetas)

La Policía Municipal de Tránsito, está facultada para retirar de la vía pública cualquier cosa, vehículo, material, propaganda u otro que obstaculice la circulación de personas y vehículos y para trasladarla y depositarla, a costa del propietario, en los predios habilitados para tal efecto requieran realizar trabajos propios en la vía pública, deberán obtener permiso ante la autoridad respectiva, pero en todo caso están obligados a indicar el área de trabajo, mediante señales visibles y adecuadamente colocadas para evitar lesiones a las personas, y una vez concluida la obra, están obligados a restituir la vía pública, por lo menos a su estado anterior. El encargado expresamente nombrado o en su defecto el jefe de la dependencia, autoridad máxima o representante legal de quien estuviere realizando los trabajos, será directa y personalmente responsable de las lesiones y los daños que estas obras o trabajos ocasionen a personas que circulen por la vía pública.

La excepción al párrafo anterior, es el encargado expresamente nombrado o en su defecto el jefe de la dependencia, autoridad máxima o representante legal de quien estuviere realizando los trabajos, será directa y personalmente responsable de las lesiones y los daños que estas obras o trabajos ocasionen a personas que circulen por la vía pública.



5.7. Factores causantes de un accidente de tránsito

5.7.1. Factor humano

Los especialistas en vialidades y expertos en seguridad vial han descubierto a través de estudios que detrás de cada accidente existe un 90 por ciento el factor humano ya sea peatón, pasajero o conductor. Es decir, si existieran cien accidentes en un día, noventa de ellos serían provocados por las personas.”³⁴

Existen diversas causalidades de accidentes que influyen al factor humano, los cuales son los siguientes:

- a) El alcohol.

“El alcohol es un depresor del sistema nervioso central, que pertenece al grupo de sedantes, puede ser mortal si se consume en grandes cantidades. El alcohol es el mayor factor de riesgo en accidentes de tránsito, el nivel de alcohol se mide utilizando la tasa de alcoholemia, en gramos de alcohol por cada litro de sangre.”³⁵ Existen diversos factores de alcoholemia, entre ellos los más principales son:

- a) Cantidad de alcohol ingerida;
- b) El tipo y la cantidad de alimentos ingeridos;
- c) La edad, los menores de dieciocho años y mayores de sesenta y cinco años sufren mayores riesgos;
- d) El sexo, a igual cantidad de alcohol, la concentración de alcohol es mayor en mujeres;
- e) El peso, a mayor peso, la concentración de alcohol en sangre disminuye y;
- f) La velocidad de ingestión, si es elevada la absorción será rápida.

³⁴ <http://fundacioncarlosslim.org/12022-2/> (20 de mayo de 2018)

³⁵ <http://www.pnsd.msssi.gob.es/ciudadanos/informacion/alcohol/home.htm> (22 de mayo de 2018).



Una de la recomendación más importante es no tomar alcohol si va a conducir, debido que pone en riesgo la vida tanto la del conductor como la de los acompañantes y la de los peatones. Las diferentes formas en que el alcohol afecta a un conductor son los siguientes:

- a) El alcohol puede afectar desfavorablemente la habilidad de conducir, el juicio, la conciencia, la vista y el tiempo de reacción;
- b) Disminuye la capacidad para identificar el peligro;
- c) Disminuye el tiempo para reaccionar, aunque se haya tomado la decisión correcta y;
- d) La fatiga.

Es el efecto que experimenta el cuerpo humano, tomando como reacción normal a la excesiva actividad física, sensorial y psicológica, la fatiga aparece paulatinamente si no se le proporciona al organismo el descanso necesario que requiere el cuerpo humano. El hecho de conducir un vehículo demanda esfuerzo físico lo que produce fatiga. Lo que produce la fatiga son los factores del entorno como, por ejemplo; las obras en carreteras, mucho tráfico, condiciones climatológicas adversas. Factores del vehículo, tales como; ruidos, exceso de calefacción, iluminación deficiente. Factores del conductor, el estado emocional negativo y largas jornadas de trabajo. Un conductor puede evitar la fatiga, eligiendo una alimentación ligera y no ingerir alcohol, manteniendo en el vehículo una temperatura y ventilación adecuada, no adoptar malas posturas de conducción, no conducir más de ocho horas al día y parar cada doscientos kilómetros o cada dos horas. Una vez que haya aparecido la fatiga es necesario que el conductor salga del vehículo, estirarse las piernas por lo menos quince minutos, lavarse la cara con agua fría para despejarse, dormir hasta recuperarse y beber agua abundante.

- b) El sueño.

El sueño es una parte integral de la vida cotidiana, una necesidad biológica que permite establecer las funciones físicas y psicológicas esenciales para un pleno rendimiento. Cuando no se duerme el tiempo necesario, el cuerpo reacciona con cierto descontrol



como puede ser; falta de atención, somnolencia que puede ser sumamente peligrosos

El sueño es el mayor enemigo de la persona quien se encuentra conduciendo un vehículo, debido a que si duerme al momento de conducir no tiene ningún tipo de nivel de control del vehículo, además disminuye la capacidad de reacción, aumenta las distracciones y produce alteraciones en los sentidos, especialmente en la vista.

Algunas recomendaciones para evitar el sueño al momento de conducir un vehículo son las siguientes:

- a) Evitar conducir de tres a seis de la mañana;
- b) No conducir largos trayectos por la noche;
- c) Realizar frecuentes paradas para evitar la monotonía;
- d) No beber alcohol ni drogas;
- e) Evitar las temperaturas elevadas en el vehículo y;
- f) Las drogas.

“Según el diccionario de la Real Academia Española, droga, es cualquier “sustancia mineral, vegetal o animal, que se emplea en la medicina, en la industria o en las bellas artes.”³⁶

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), droga es toda sustancia que, introducida en el organismo por cualquier vía de administración, produce de algún modo una alteración del natural funcionamiento del sistema nervioso central del individuo y además es susceptible de crear dependencia, ya sea psicológica, física o ambas.

Los efectos son similares a los del alcohol, producen euforia, incremento del tiempo de reacción, mala valoración del riesgo. La conducción es totalmente incompatible con el consumo de drogas. La droga produce deterioro, lo cual dificulta conducir con seguridad, debido a que su consumo daña las estructuras psicofísicas y mentales del individuo. Los

³⁶ <http://dle.rae.es/?id=ECdTcOk> (25 de mayo de 2021)



efectos que producen las drogas son los siguientes:

- a) Efectos fisiológicos: el uso de drogas afecta la salud, debido a que su consumo modifica las funciones del organismo;
- b) Efectos psicológicos: todo tipo de droga, independientemente de la forma de su uso llegan a la sangre y a través de ella al cerebro, que es el encargado de regular los pensamientos, sentimientos y comportamientos;
- c) Efectos sociales: el consumo de droga afecta tanto al individuo que las utiliza, como también a las personas quienes se encuentran a su alrededor, puede generar conflictos familiares, accidentes de tránsito, violencia, pobreza y actos delictivos y;
- d) Factores psicológicos: Respecto a los factores psicológicos, existe un exceso de cambios vitales que provocan crisis personales y conflictos en los conductores entre ellos se mencionan los siguientes: un divorcio, cambio de trabajo, dificultades económicas.³⁷

El carácter de la persona también es decisivo a la hora de sufrir un siniestro. Según análisis realizados, las personas fuertemente extrovertidas, o con algún indicio de componente neurótico, son propensos a tener un accidente. Otros rasgos como la negligencia, agresividad, emotividad, déficit de atención, impulsividad, dejarse influenciar por el estado de ánimo del momento, pueden ser características de los conductores que sufren accidentes.

Existen otros factores relacionados con la siniestralidad en las carreteras, como la disminución del optimismo y confianza en uno mismo, menor percepción de riesgo, sobrestimación de las propias aptitudes, etc. Asimismo, las personas distraídas, independientes socialmente, con una exagerada confianza en sí misma y actitud social agresiva, también serían proclives a sufrir un accidente.

Los conductores deben evitar de conducir un vehículo o moto bicicleta cuanto se tenga

³⁷ Guixa García, Blanca. **Gestión Práctica de Riesgos Laborales**. Pág. 50.

un exceso de preocupaciones, ya que los estados afectivos y emocionales distraen la atención del conductor e inducen a ejecutar maniobras precipitadas o erróneas.



c) El estrés.

Es uno de los grandes problemas de la sociedad moderna. La conducción bajo estrés tiene por lo general consecuencias negativas. Una sensación generalizada hoy día es que el tiempo dedicado a los desplazamientos se aprecia como una pérdida de tiempo, por lo tanto, se aumenta la velocidad. Esta prisa excesiva, muchas veces condicionada por una errónea organización del trabajo, conlleva a un incremento del riesgo. Para un conductor estresado, el resto de usuarios son un estorbo que le impide una circulación más rápida, lo que le lleva a cometer imprudencias e incluso a realizar una conducción temeraria, transmitiendo mayor intolerancia y agresividad frente al resto de conductores.

El estrés lleva asociado diversas fases en las que se pasa de un estado de alarma en el que pueden aparecer la agresividad, una actitud competitiva, la conducción temeraria y la falta de respeto en la señalización, hasta la fase de agotamiento tras la aceleración del ritmo cardíaco debido a las acciones anteriores, con la consiguiente reducción de la atención y concentración durante la conducción.

d) La depresión

“Es una enfermedad grave y común que nos afecta física y mentalmente en nuestro modo de sentir y de pensar.”³⁸

Es un trastorno psicológico con mayor repercusión en la conducción. Algunas de las alteraciones que puede tener un conductor al estar en estado de depresión son los siguientes: disminución en la atención y merma en la capacidad de decisión, tendencia al

³⁸ <http://www.mentalhealthamerica.net/conditions/%C2%BFqu%C3%A9-es-la-depresi%C3%B3n> (28 de mayo de 2021).



suicidio, aumento de la ansiedad e irritabilidad, alteraciones en la percepción y en los sentidos y el aumento de la fatiga. Si se tiene depresión y se es conductor habitual se debe acudir a un especialista a manera que se determine el tipo de depresión y la terapia a seguir.

e) La agresividad

“Es uno de los comportamientos humanos que más caracterizan a los conductores al volante.”³⁹ Uno de cada tres accidentes en ciudad se debe a la agresividad y a la competición que a veces se establece entre conductores, tanto es que una buena parte de los altercados con violencia física se debe a discusiones entre automovilistas motivadas por el propio tráfico. El tráfico y el entorno laboral generan circunstancias como tensión, soledad, hastío de horas al volante, comportamientos inaceptables de otros, sensación de fortaleza e impunidad, que liberan agresividades que pueden no manifestarse fuera del automóvil.

En la actualidad, este comportamiento se observa más en los conductores de buses públicos, al momento de pelearse por tener más pasajeros y empiezan a competir para ver quien cuenta con más pasajeros y es así como surgen los accidentes.

5.7.2. Factor climático y otros factores

Es el conjunto de elementos cambiantes, que influyen en la conducción de forma más imprevisible temporal o incidental como lo es la climatología e incidencias u obstrucciones temporales.

a) Climatología:

A) Lluvia: cuando hay lluvia sobre el pavimento se forma una película lubricante que facilita el deslizamiento del vehículo. Por lo tanto, el conductor debe reducir la

³⁹ https://www.uv.es/sfpenlinia/cas/641el_factor_humano.html (28 de mayo de 2021).



velocidad y aumentar el espacio con el vehículo.

- B) Niebla: es necesario conectar el alumbrado de cruces y antiniebla.
- C) Viento: se debe aminorar la marcha, sujetar firmemente el volante y extremar la atención en los pasos de zonas protegidas a desprotegidas.
- D) Hielo: el conductor debe frenar muy ligero, en caso de pérdida de control no debe frenar y levantar el pie del acelerador, debe girar el volante hacia donde vaya la parte trasera del vehículo.
- E) Nieve: es de suma importancia realizar movimientos suaves utilizando marchas altas, así mismo es recomendable seguir las marchas de los otros vehículos.

Entre las obstrucciones temporales se mencionan los siguientes: oscuridad, lluvia, obras en la vía, cruce de animales, otros vehículos y peatones, atascos, retenciones.





CAPÍTULO VI

6. EL USO DEL ESPACIO PEATONAL

6.1. Las ventajas del uso del espacio peatonal

El espacio peatonal, es un espacio que antes se expandía por toda la ciudad y que cada vez es más residual. Sin embargo, paseando por cualquiera de las calles del Municipio de Chimaltenango, Departamento de Chimaltenango, nos damos cuenta que mientras el espacio de la calzada siempre es de los vehículos en su totalidad, los peatones tienen que compartir las aceras con elementos de instalaciones, mobiliario urbano, arboles, escaparates que sobresalen, anuncios de tiendas.

Sin embargo, el buen uso del espacio peatonal brinda ciertas ventajas a los peatones, entre ellos mencionamos las siguientes:

a) Ayuda a las personas a vivir más tiempo:

La inactividad es considerada la cuarta causa de mortalidad a nivel mundial. Para las personas mayores de sesenta años tan solo quince minutos al día puede reducir el riesgo de muerte en un veintidós por ciento.

b) Ayuda a las personas a adelgazar:

Una caminata de treinta minutos puede quemar cien calorías; por cada doce cuadras caminadas al día.

c) Reduce el riesgo de enfermedades crónicas:

Caminar regularmente puede reducir el riesgo de enfermedades como diabetes tipo dos, enfermedades cardíacas y cáncer de colon. La inactividad es una de las causas principales de la mayoría de las enfermedades crónicas.

d) Hace más felices a las personas:

Una persona que realiza un traslado de una hora en automóvil necesita ganar un cuarenta por ciento más para ser tan feliz como alguien que realiza una caminata corta al trabajo. Por otro lado, si una persona cambia de un largo traslado al trabajo a una caminata, su felicidad aumenta tanto como si se hubiera enamorado. Las



personas que caminan ocho punto seis minutos al día tienen treinta y tres por ciento más de probabilidades de reportar una mejor salud mental.

e) Mejora la seguridad vial:

Más de doscientos setenta mil peatones son asesinados en todo el mundo cada año; un mejor diseño de las calles y políticas de reducción de velocidad pueden ayudar a disminuir el riesgo de accidentes. Con solo acortar un paso peatonal se puede reducir el riesgo de muerte de peatones en un seis por ciento.

f) Reduce el crimen de otras maneras:

Hacer que las calles sean más agradables para caminar, reduciendo la basura, por ejemplo, o haciendo respetar el límite de velocidad, tiene el beneficio adicional de disminuir la delincuencia.

g) Hace que los vecindarios sean más vibrantes:

Las mismas características que hacen que las calles sean más caminables, como un diseño más seguro y atractivo, hacen que las personas quieran pasar más tiempo en ellas y devuelvan la vitalidad en los vecindarios.

h) Mejor el sentido del lugar:

Pasar tiempo caminando por un vecindario, en lugar de ir en auto o en una motocicleta, ayuda a las personas a tener una mejor idea de lo que lo hace único, y es más probable que quieran ayudar a cuidarlo.

i) Impulsa la creatividad:

Si un vecindario es caminable, es más probable que se convierta en el hogar de arte callejero y eventos al aire libre; por lo tanto, el arte público y los eventos culturales pueden ayudar a atraer a las personas a las calles donde no habrían caminado antes.

j) Es universalmente accesible:

Si bien no todos pueden pagar un automóvil o saben cómo conducir, por lo que caminar es universalmente accesible, e incluso aquellas personas que toman un autobús o conducen también caminan en algunos puntos durante el día.

k) Fomenta la interacción social:

Las calles caminables reúnen a personas que de otro modo no se conocerían. Se ha comprobado que las personas que han vivido en calles con más tráfico de automóviles han tenido menos probabilidades de conocer a sus vecinos.



l) Aumenta el turismo:

Para los turistas caminar es una de las mejores maneras de experimentar una ciudad, y mejorar la caminabilidad hace que las personas estén interesadas en visitarla como por ejemplo Guatemala que cuenta con muchos lugares turísticos en sus respectivos departamentos.

m) Reduce el costo de la congestión vehicular:

Mientras más personas caminen y menos personas estén atrapados en el tráfico en las calles, más beneficiaran a la economía.

n) Aumenta el uso activo del espacio:

En las calles caminables, es más probable que las personas hagan uso de los parques y plazas públicas y otros espacios al aire libre.

6.2. Los riesgos de obstaculizar el paso peatonal

No es ninguna novedad que, en el municipio de Chimaltenango, departamento de Chimaltenango, se ha priorizado el recorrido de los automóviles, frente a otros medios de transporte, incluyendo el peatonal. El diseño de las calles, de los cruces, el paso a desnivel, ha favorecido el tráfico de los automóviles con el fin de evitar complicaciones en él y favorecer una circulación continua. Esto ha llevado a que se utilice el automóvil por ser la opción más fácil y cómoda en muchos de los recorridos en el interior de esta ciudad, por encima del transporte público. Pero el problema también se extiende al resto de medios de transporte: la bicicleta, el patinete, el peatón, son los que tienen que modificar sus recorridos para que el del automóvil varíe lo mínimo posible. Y esto se extiende también a la superficie en costa cero: en un paso de cebrá es el peatón el que debe cambiar de cota y subir y bajar de la acera a la calzada en lugar de subir la calzada al nivel de la acera para evitar esto.

Cuando hay un parking es decir lugar de estacionamiento, también es generalmente la acera la que baja para nivelarse con la calzada, consiguiendo así que los automóviles tengan una transacción suave, mientras que los peatones que circulan por la acera tienen que adaptarse a las subidas y bajadas de las aceras. En definitiva; se prefiere que el automóvil circule sin desniveles a que lo hagan las personas. Como siempre una persona



joven sin problemas de movilidad esto no le suele suponer una contrariedad que, para personas con problemas de movilidad, que se trasladan en silla de rueda o que lleven un carrito de niño o una maleta si les causa cierto problema, o problemas con alguna discapacidad.

Las aceras son para los peatones, ahí no cabe duda. Sin embargo, todos nos hemos tropezado con las aceras con elementos que no deberían de encontrarse ahí. Elementos fijos o elementos eventuales, elementos que quizá nadie pensó que molestasen, elementos que nos hacen desviaciones de nuestro camino perfecto y recto de peatones con el fin de esquivarlos.

Paseando por la ciudad nos damos cuenta que, mientras el espacio de las carreteras siempre es de los vehículos en su totalidad, los peatones tienen que compartir las aceras con terrazas de bares, elementos de instalaciones, mobiliario urbano, anuncios de tiendas, ventas de comida, rótulos, prendas de ropa de las ventas denominadas pacas y pasando por la carretera interamericana se puede observar una gran cantidad de vehículos estacionados en las orillas correspondientes a los vendedores de vehículos.

Así mismo, se pueden observar como las personas colocan las ventas de comida en las aceras colocando una mesa e incluso sillas para que las personas puedan servirse en ese lugar y como las personas aun así estacionan su vehículo, por lo que los peatones no tienen espacio para circular.

Convirtiéndose algunas veces en complicados recorridos que se ensanchan, se estrechan, llegando en ocasiones a lo absurdo, como que una bicicleta ocupe toda la acera. Una persona sola caminando es posible que no se percate, pero se complica si va en silla de ruedas, si lleva un carrito de niño o simplemente se intenta mantener una conversación con la persona que debería ir al lado y no está porque simplemente no caben dos personas en el espacio que queda para el peatón e incluso, las personas que llevan a sus niños se les dificulta pasar por las aceras que tienen objetos que obstaculizan el paso peatonal.



Actualmente, en las calles del municipio de Chimaltenango, departamento Chimaltenango, es común observar en las aceras, prendas de ropa de las ventas denominadas pacas en las cuales se venden ropa americana ya usada, e incluso han colocado una variedad de maniquís sobre las aceras, espacio exclusivo para peatones. Otro de los lugares donde se puede observar este tipo de problema, es en el mercado, donde las personas no tiene espacio para caminar, las aceras se encuentran llenas de frutas y verduras, por lo que las personas tienen que caminar junto a los vehículos, autobuses, mototaxi, moto bicicletas, y bicicletas, sin embargo han ocurrido una variedad de accidentes en dicho lugar, como por ejemplo que las ruedas de los vehículos han pasado sobre los pies de algunas personas, es lamentable que la Policía Municipal de Tránsito no pueda mantener un orden en las calles del Municipio de Chimaltenango, Departamento de Chimaltenango.

Los contenedores móviles corren el riesgo de que no estén situados en el espacio destinado a ellos en la calle, y por lo tanto que estén mal situados, ocupando aceras, ocupando un espacio que no deberían. La policía Municipal de Tránsito, debe imponerles una multa por estar estacionado en un lugar que no les corresponde, sin embargo, en muchas ocasiones no se les impone la multa correspondiente por parte de la Policía Municipal de Tránsito. En muchas ocasiones, se ha observado como personal de la Policía Municipal de Tránsito, no tiene conocimiento de sus facultades, es decir que no se le ha brindado las debidas capacitaciones para cumplir con su respectivo trabajo y así cumplir el ordenamiento Jurídico de Tránsito

Según el director de la Policía Municipal de Tránsito del Municipio de Chimaltenango, Departamento de Chimaltenango, la población no respeta lo que establece el decreto 273-98, ya que no cumplen con lo establecido en la misma, porque continúan colocando objetos en las aceras y en el caso de las orillas de la carretera interamericana.

Finalmente, a causa de obstaculizar el paso peatonal, han ocurrido una variedad de accidentes de tránsito, debido a que las personas tienen que caminar por las orillas de las calles e incluso de las carreteras. Uno de esos accidentes ocurrió en el año dos mil veintiuno donde persona de sexo masculino iba pasando por la carretera interamericana



no podía pasar por las aceras porque habían objetos, al mismo tiempo habían camiones estacionados, por lo que se vio en la necesidad de caminar por la orilla de la carretera interamericana, al momento en que iba pasando venia un vehículo de carga pesada por el impacto la persona se cae y el vehículo de carga pesada pasó sobre la cabeza de la persona, por lo que no pudo ser identificado ya que quedo totalmente destrozado. No se pudo contactar a los familiares ya que la persona no portaba documento personal de identificación. Es así, como han sucedido muchos mas accidentes con los peatones de diferente edad tanto adultos como niños, es muy lamentable que este tipo de problemas surja acá en el Municipio de Chimaltenango, Departamento de Chimaltenango.

Es por ello que el paso peatonal debe estar totalmente libre para que las personas puedan caminar sin ningún problema, por las calles del Municipio de Chimaltenango, Departamento de Chimaltenango y así, evitar una variedad de accidentes como los que han ocurrido.

La Policía Municipal de Tránsito, del Municipio de Chimaltenango, Departamento de Chimaltenango, debe velar por el cumplimiento del Acuerdo Gubernativo 273-98, ya que, al cumplirse dicho acuerdo, se evitarían muchos accidentes de este tipo e incluso se evitaría la muerte de muchas personas tanto adultos como niños.

Así mismo, el personal de la Policía Municipal de Tránsito debe ser capacitados y debidamente informados sobre las facultades que se les ha concedido, para poder velar por el cumplimiento del acuerdo gubernativo numero 273-98, aplicando la multa correspondiente para que las personas no obstaculicen el paso peatonal, en el Municipio de Chimaltenango, Departamento de Chimaltenango.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

A lo largo de los anteriores capítulos se ha explicado que el objetivo principal de este trabajo de investigación, es contribuir al cumplimiento del Acuerdo Gubernativo 273-98 por parte de la Policía Municipal de Tránsito y la imposición de multas. La Policía Municipal de Tránsito, es una institución municipal de servicio, tiene diversas funciones las cuales debe cumplirlas, desempeñando dichas funciones con respeto, integridad, responsabilidad y profesionalismo para contribuir a mejorar el tránsito en general.

La no aplicabilidad del Acuerdo Gubernativo 273-98, se da por la falta de imposición de sanciones, ya que las infracciones de tránsito, se constituyen por la inobservancia, incumplimiento y violación de las normas establecidas y reglamentos en materia de tránsito, así mismo la autoridad de tránsito tiene la facultad de imponer multas a los conductores de vehículos que violen o incumplan las disposiciones de la Ley y Reglamento de Tránsito.

La Policía Municipal de Tránsito del municipio de Chimaltenango, departamento de Chimaltenango, no cumple con la imposición de sanciones correspondientes en relación a liberar el espacio peatonal en las calles de este municipio, debido a la falta de capacitaciones e información sobre el Acuerdo Gubernativo 273-98. Sin embargo, es de suma importancia mantener libre el espacio peatonal en las calles de este municipio para evitar accidentes de tránsito e incluso la muerte de personas mayores de edad y niños.



BIBLIOGRAFÍA

DE MATA VELA, José Francisco & DE LEÓN VELASCO, Héctor Aníbal. **Derecho Penal Guatemalteco**. 17ª ed. Salamanca, España: Ed. Estudiantil Fénix, 1995.

GUIXA GARCÍA, Blanca. **Gestión Práctica de Riesgos Laborales**. 18ª ed. Buenos Aires: Ed. Losada, 1950.

GOLDSTAIN, Mabel. **Diccionario Jurídico Consultor Magno**. 20ª ed. Buenos Aires: Ed. Cadiex International, 2015.

MONTERROSO VELÁSQUEZ, Gladys Elizabeth. **Fundamentos Tributarios**. 2ª ed. Guatemala, Guatemala: Ed. Comunicación Gráfica, G&A, 2007.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales**. 1ª ed. Guatemala: Ed. Datascan, S.A.

Policía Municipal de Tránsito. **Facultades de la Policía Municipal de Tránsito**. Municipio de Chimaltenango, departamento de Chimaltenango.

Policía Municipal de Tránsito. **Historia de la Policía Municipal de Tránsito en Guatemala**.

PONCE GOMEZ, Francisco & PONCE CASTILLO, Rodolfo. **Derecho Fiscal**. 12ª ed. México: Ed. Limusa, 2010.

PEREIRA OROZCO, Alberto. **Introducción al Estudio del Derecho**. 6ª ed. Guatemala: Ed. De Pereira, 2010.

RODRÍGUEZ LOBATO, Raúl. **Derecho Fiscal, colección de Textos Jurídicos**. 12ª ed. México: Ed. Limusa, S&A, 2010.



E-grafía

<http://www.excelsior.com.mx/global/2017/02/16/1146849#view-1>

<http://fundacioncarlosslim.org/12022-2/>

<http://www.pnsd.msssi.gob.es/ciudadanos/informacion/alcohol/home.htm>

<http://dle.rae.es/?id=ECdTcOk>

<http://www.mentalhealthamerica.net/conditions/%C2%BFqu%C3%A9-es-la-depresi%C3%B3n>

https://www.uv.es/sfpenlinia/cas/641el_factor_humano.html

<https://www.peritosdeaccidentes.com/factores-influyen-accidente-trafico/>

Legislación:

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

Código Tributario, Decreto Número 6-91, del Congreso de la República de Guatemala.

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

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

Acuerdo gubernativo Número 273-98, Guatemala 1998, Reglamento de Tránsito.

Reglamento Orgánico de la Policía Municipal de Tránsito de la Ciudad de

Chimaltenango, del Departamento de Chimaltenango, Acta número 15-2008.

