

**UNIVERSIDAD PANAMERICANA**

Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia

Licenciatura en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia



**Disposiciones reglamentarias para educación vial en El  
Júcaro, El Progreso**  
(Tesis de Licenciatura)

Randy Karina Jumique Ramírez

Guatemala, octubre 2019

**Disposiciones reglamentarias para educación vial en El  
Júcaro, El Progreso**  
(Tesis de Licenciatura)

Randy Karina Jumique Ramírez

Guatemala, octubre 2019

Para efectos legales y en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1º, literal h) del Reglamento de Colegiación del Colegio de Abogados y Notarios de Guatemala, **Randy Karina Jumique Ramírez** elaboro la presente tesis, titulada **Disposiciones reglamentarias para educación vial en El Júcaro, El Progreso.**

## **AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD PANAMERICANA**

Rector M. Th. Mynor Augusto Herrera Lemus

Vicerrectora Académica Dra. Alba Aracely Rodríguez de González

Vicerrector Administrativo M. A. César Augusto Custodio Cobar

Secretario General EMBA. Adolfo Noguera Bosque

## **AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA**

Decano Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera

Vice Decana M. Sc. Andrea Torres Hidalgo

Director de Carrera M. A. Joaquín Rodrigo Flores Guzmán

Coordinador de Sedes M. Sc. Mario Jo Chang

Coordinador de Postgrados y

Programa de Equivalencias Integrales M.A. José Luis Samayoa Palacios

Coordinadora de Procesos académicos Licda. Gladys Jeaneth Javier Del Cid

UNIVERSIDAD PANAMERICANA, FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA. Guatemala, treinta de enero de dos mil dieciocho. -----  
En virtud de que el proyecto de tesis titulado **DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS PARA EDUCACIÓN VIAL EN EL JICARO, EL PROGRESO**, presentado por **RANDY KARINA JUMIQUE RAMÍREZ**, previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), reúne los requisitos de esta casa de Estudios, es procedente **APROBAR** dicho punto de tesis y para el efecto se nombra como Tutor al **M. SC. EDGAR AROLDO HICHOS FLORES**, para que realice la tutoría del punto de tesis aprobado.



**MGTR. ENRIQUE FERNANDO SÁNCHEZ USERA**  
Decano de la Facultad de Ciencias  
Jurídicas y Justicia

c.c. Archivo

## DICTAMEN DEL TUTOR DE TESIS DE LICENCIATURA

**Nombre del Estudiante:** RANDY KARINA JUMIQUE RAMÍREZ  
**Título de la tesis:** DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS PARA EDUCACIÓN VIAL EN EL JICARO, EL PROGRESO

El Tutor de Tesis,

Considerando:

**Primero:** Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el estudiante ha desarrollado su tesis de licenciatura.

**Segundo:** Que ha leído el informe de tesis, donde consta que el (la) estudiante en mención realizó la investigación de rigor, atendiendo a un método y técnicas propias de esta modalidad académica.

**Tercero:** Que ha realizado todas las correcciones de contenido que le fueron planteadas en su oportunidad.

**Cuarto:** Que dicho trabajo reúne las calidades necesarias de una Tesis de Licenciatura.

Por tanto,

En su calidad de Tutor de Tesis, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que continúe con los trámites de rigor.

Guatemala, 05 de octubre de 2018.

**"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"**



**M. SC. EDGAR AROLDO HICHOS FLORES**  
Tutor de Tesis

c.c. Archivo

UNIVERSIDAD PANAMERICANA, FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y JUSTICIA. Guatemala, veinticuatro de abril de dos mil diecinueve. -----  
En virtud de que el proyecto de tesis titulado **DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS PARA EDUCACIÓN VIAL EN EL JICARO, EL PROGRESO**, presentado por **RANDY KARINA JUMIQUE RAMÍREZ**, previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), ha cumplido con los dictámenes correspondientes del tutor nombrado, se designa como revisor metodológico al **DR. ENRIQUE FERNANDO SÁNCHEZ USERA**, para que realice una revisión del trabajo presentado y emita su dictamen en forma pertinente.



**M.Sc. ANDREA TORRES HIDALGO**  
Vice-decano de la Facultad de Ciencias  
Jurídicas y Justicia

## DICTAMEN DEL REVISOR DE TESIS DE LICENCIATURA

**Nombre del Estudiante:** RANDY KARINA JUMIQUE RAMÍREZ  
**Título de la tesis:** DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS PARA EDUCACIÓN VIAL EN EL JICARO, EL PROGRESO

El Revisor de Tesis,

Considerando:

**Primero:** Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el estudiante ha desarrollado su tesis de licenciatura.

**Segundo:** Que ha leído el informe de tesis, donde consta que el (la) estudiante en mención realizó su trabajo atendiendo a un método y técnicas propias de esta modalidad académica.

**Tercero:** Que ha realizado todas las correcciones de redacción y estilo que le fueron planteadas en su oportunidad.

**Cuarto:** Que dicho trabajo reúne las calidades necesarias de una Tesis de Licenciatura.

Por tanto,

En su calidad de Revisor de Tesis, emite **DICTAMEN FAVORABLE** para que continúe con los trámites de rigor.

Guatemala, 14 de agosto de 2019.

**"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"**



**Dr. ENRIQUE FERNANDO SÁNCHEZ USERA**  
Revisor Metodológico de Tesis



## ORDEN DE IMPRESIÓN DE TESIS DE LICENCIATURA

**Nombre del Estudiante:** RANDY KARINA JUMIQUE RAMÍREZ

**Título de la tesis:** DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS PARA EDUCACIÓN VIAL EN EL JICARO, EL PROGRESO

**El Decano de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Justicia,**

### Considerando:

**Primero:** Que previo a otorgársele el grado académico de Licenciado(a) en Ciencias Jurídicas, Sociales y de la Justicia, así como los títulos de Abogado(a) y Notario(a), el (la) estudiante: ha desarrollado el proceso de investigación y redacción de su tesis de licenciatura.

**Segundo:** Que tengo a la vista los dictámenes del Tutor y Revisor, en donde consta que el (la) estudiante en mención ha completado satisfactoriamente los requisitos académicos y administrativos vigentes para el desarrollo de la Tesis de Licenciatura.


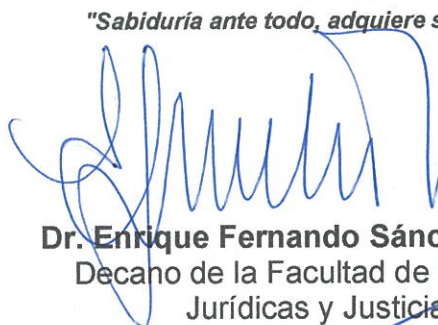
**Tercero:** Que tengo a la vista el documento, *declaración jurada del estudiante*, donde consta que el (la) estudiante autor de la presente tesis manifiesta, bajo juramento, que ha respetado los derechos de autor de las fuentes consultadas y ha reconocido los créditos correspondientes; así como la aceptación de su responsabilidad como autor del contenido de su Tesis de Licenciatura.

### Por tanto,

Se autoriza la impresión del documento relacionado en el formato y características que están establecidas para este nivel académico.

Guatemala, 28 de octubre de 2019.

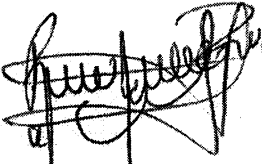
"Sabiduría ante todo, adquiere sabiduría"



**Dr. Enrique Fernando Sánchez Usera**  
Decano de la Facultad de Ciencias  
Jurídicas y Justicia

En la ciudad de Zacapa, Departamento de Zacapa, el día diecisiete de septiembre del año dos mil diecinueve, siendo las catorce horas en punto, yo, VERONICA PATRICIA ECHEVERRIA CERIN, Notaria me encuentro constituida oficina profesional ubicada en diecinueve avenida tres guión cincuenta y siete de la zona tres de la ciudad de Zacapa, departamento de Zacapa, en donde soy requerida por **RANDY KARINA JUMIQUE RAMÍREZ**, de veintinueve años de edad, soltera, guatemalteca, estudiante universitaria, de este domicilio, quien se identifica con Documento Personal de Identificación (DPI) con Código Único de Identificación (CUI) un mil novecientos cincuenta y ocho espacio cuarenta y tres mil ciento sesenta y nueve espacio cero doscientos cinco (1958 43169 0205), extendido por el Registro Nacional de las Personas (RENAP) de la República de Guatemala. El objeto del requerimiento, es hacer constar su **DECLARACIÓN JURADA** de conformidad con las siguientes cláusulas: **PRIMERA:** Manifiesta **RANDY KARINA JUMIQUE RAMÍREZ** bajo solemne juramento de Ley y advertida de la pena relativa al delito de perjurio, ser de los datos de identificación personal consignados en la presente y que se encuentra en el libre ejercicio de sus derechos civiles. **SEGUNDA:** Continúa manifestando bajo juramento la requirente: i) ser autor del trabajo de tesis titulado: **"DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS PARA EDUCACIÓN VIAL EN EL JÍCARO, EL PROGRESO"** ii) Haber respetado los derechos de autor de las fuentes consultadas y reconocido los créditos correspondientes; iii) aceptar la responsabilidad como autor del contenido de la presente tesis de licenciatura. No habiendo nada más que hacer constar, finalizo el presente instrumento en el mismo lugar y fecha de inicio, treinta minutos después, la cual consta en una hoja de papel bond, impresa solamente de su lado anverso, que numero, sello y firma, a la cual le adhiero los timbres para cubrir los impuestos correspondientes que determinan las leyes respectivas: un timbre notarial del valor de diez quetzales identificado con el número de serie AN guion cero nueve cinco cuatro seis cuatro ocho (AN-0954648) y un timbre fiscal del valor de cincuenta centavos de quetzal identificado con el número de registro seis cero siete nueve uno siete cero (6079170) del año dos mil diecinueve. Leo lo escrito a la requirente, quien enterada de su contenido, objeto, validez y demás efectos legales, la acepta, ratifica y firma con la Notaria que autoriza. DOY FE DE TODO LO EXPUESTO.



f) 

ANTE MÍ:

  
**Licda. Verónica Patricia Echeverría Cerín**  
Abogada y Notaria

## **DEDICATORIA**

### **A DIOS:**

Ser Supremo y Padre Celestial, que me ha brindado sabiduría, paciencia, valentía y entendimiento para poder llegar hasta aquí, a un paso de cumplir tan anhelada meta de ser una profesional del Derecho.

### **A MIS PADRES:**

Nery Yovani Jumique Hicho y Ana Rebeca Ramírez Morán, quienes han sido y serán las personas más importantes de mi vida, me han guiado por el buen camino y sobre todo han creído en mi capacidad para lograr este sueño, el cual les dedico con amor.

### **A MI FAMILIA:**

Especialmente a mis hermanas Claudia Amarilis y Ana Valesca por su apoyo moral en todo momento, por creer en mí y tomarme siempre como ejemplo, Dios me las bendiga siempre y les instó al igual a mi querido sobrino Eduardito para que sigan luchando por sus metas y un día no muy lejano pueda cumplir y hacer todos sus sueños realidad en el nombre de Dios.

# Índice

Resumen	i
Palabras clave	ii
Introducción	iii
Los derechos humanos	1
Seguridad vial	14
Seguridad y educación vial en Guatemala	19
Disposiciones reglamentarias para educación vial en los municipios de El Jícaro, San Agustín Acasaguastlán y San Cristóbal Acasaguastlán	32
Conclusiones	59
Referencias	61

## **Resumen**

Se ha establecido mediante la revisión de los antecedentes de la evolución de la historia del hombre cómo éste ha ido evolucionando y paralelamente reconociendo lo que hoy conocemos como derechos humanos, partiendo desde el reconocimiento a la dignidad de las personas, los derechos individuales y así sucesivamente hasta llegar a reconocerse que la seguridad vial es un derecho humano.

Por otra parte, es importante apreciar cómo este derecho humano es atendido desde el enfoque de salud, por los efectos en traumatismos y muertes que causa anualmente en el mundo. Este enfoque no es casual, sino que se deriva del hecho que los accidentes de tránsito a nivel mundial.

También se ha podido apreciar como la seguridad vial está vinculada al concepto general de seguridad, como el Estado este obligado a garantizar la seguridad de los guatemaltecos. En la legislación guatemalteca el tema de tránsito es relativamente nuevo, parte del siglo pasado y evolucionado paulatinamente, hasta llegar la actual Ley de Tránsito, el tema estaba concentrado y a cargo del organismo Ejecutivo, pero la modificación a la legislación permitió que este tema pudiera ser delegado a las

municipalidades, las cuales paulatinamente han ido asumiendo estas competencias a nivel nacional en los municipios del país.

Se ha evidenciado que al carecer de disposiciones en materia de educación vial para los conductores de transporte de personas en los municipios de El Jícaro, San Cristóbal Acasaguastlán y San Agustín Acasaguastlán, hace vulnerable a la población.

El hecho de incorporar reglamentación relacionada a las disposiciones en materia de educación vial para los conductores de transporte de personas en los municipios de El Jícaro, San Cristóbal Acasaguastlán y San Agustín Acasaguastlán, operará como en el ámbito preventivo, evitando daños a la integridad de las personas y posiblemente salvar vidas.

## **Palabras clave**

Educación vial, reglamento, seguridad, seguridad vial, derechos.

## **Introducción**

La carencia de disposiciones en materia de educación vial para los conductores de transporte de personas, en los municipios de El Jícaro, San Cristóbal Acasaguastlán y San Agustín Acasaguastlán, pueden tener como efecto la desprotección de la seguridad integral de los pobladores, siendo necesario desarrollar la investigación con elementos de la realidad empírica que permitan establecer el alcance del problema desde la perspectiva jurídico social y los efectos de la misma en el municipio de El Jícaro.

Los objetivos previstos son establecer si existen disposiciones en materia de educación vial para los conductores de transporte de personas en los municipios de El Jícaro, San Cristóbal Acasaguastlán y San Agustín Acasaguastlán. Establecer los efectos de la falta de educación vial en los municipios de El Jícaro, San Cristóbal Acasaguastlán y San Agustín Acasaguastlán y contar con un marco conceptual amplio que permita establecerlo.

Los métodos previstos son el método deductivo, se tomará de la idea general de seguridad vial y se encontrarán los elementos que integran la misma, buscando establecer que la seguridad vial como tal es un derecho humano, este se complementará con el método analítico pues, al

proceder a la observación y examen de un hecho particular, se conocerá la naturaleza del fenómeno objeto de estudio para comprender su esencia, permitiendo explicar, hacer analogías y establecer nuevas teorías.

La presente investigación **se desarrollará** en cinco títulos, el primero lo relacionado a los derechos humanos, el segundo desarrolla lo relacionado a la seguridad vial, el tercero aborda lo relacionado a la educación vial, el cuarto lo relacionado a seguridad y educación vial en Guatemala y finalmente el quinto trata sobre disposiciones reglamentarias para educación vial en los municipios de El Jícaro, San Cristóbal Acasaguastlán y San Agustín Acasaguastlán del departamento de El Progreso.



## **Los derechos humanos**

Tratar el tema de derechos humanos es tratar sobre la dignidad del hombre y el pleno reconocimiento a sus derechos fundamentales.

Es también tratar sobre la historia misma de la humanidad, sus avances y retrocesos, es hablar del poder y de como el hombre ha hecho uso de él.

### **Antecedentes de los Derechos Humanos**

Los derechos humanos constituyen una construcción permanente de la sociedad a lo largo de su historia, su reconocimiento está ligado a luchas sociales en diferentes periodos que han marcado la vida de la humanidad.

### **La antigüedad clásica desconoció la dignidad de la persona**

El primer antecedente a observar es la antigüedad clásica grecorromana, en esta no existía con precisión la idea de derechos humanos.

Como referencia de la antigüedad clásica grecorromana debido que se tiene como antecedente de la civilización occidental, no obstante, esto “en la antigüedad grecorromana, no se llegó a tener idea clara y precisa de la dignidad del hombre como individuo y de sus correspondientes derechos frente a la comunidad y la autoridad política.” (García, 2010, pág. 77)

## **El esclavismo**

El esclavismo es un periodo importante en la historia de la humanidad: durante el régimen del esclavismo, al esclavo era considerado un objeto, sin reconocerle derechos derivados de poseer personalidad, debido a ser considerados una posesión les eran encomendados la realización de los trabajos más duros.

## **Iusnaturalismo divino. La dignidad humana en el cristianismo**

La iglesia se constituyó en una entidad con mucha influencia a lo largo de la historia, desde su óptica les dio interpretación a distintos fenómenos, desde lo que se llamó el iusnaturalismo divino que no es otra cosa más que el derecho a la luz de la interpretación de la iglesia una óptica totalmente idealista, la dignidad del hombre fue abordada desde esta óptica.

## **Iusnaturalismo racionalista**

Una corriente teórica importante en la incorporación de los derechos humanos fue el iusnaturalismo racionalista.

El iusnaturalismo racionalista pretende jugar en un solo terreno, eliminando de la reflexión el fundamento religioso trascendente y reclamando una absoluta autonomía de la razón en la tarea de elaborar un derecho natural universal. Pretendía desconectar el derecho de ese fundamento divino y sustituir la teología por la sola razón. (García, 2010, pág. 80)

La historia documentada sobre los derechos humanos es diversa, pero algunos de los más importantes podrían ser:

Documentalmente algunos autores refieren como antecedentes de los derechos humanos los diez mandamientos; sin embargo esto es cuestionado por otros al indicar que en el caso de los diez mandamientos no se hace referencia al Estado, por otra parte se refiere también al Código Hammurabi, ya que en el apartado de familia y comercio se hace referencia a la limitación de la esclavitud por deudas; en orden cronológico también se cita la ley de las doce tablas, ya que en estas refieren un apartado a la propiedad y los contratos, sin embargo eso también es cuestionado por no ponerle límites a la actividad del Estado frente a los ciudadanos; la carta magna de 1215 también es citada. (García, 2010, pág. 82)

Además de los señalados anteriormente puede referirse como documento de carácter importante la Carta Magna.

Se hace referencia precisa y específicamente a la Carta Magna de 1215, porque es importante aclarar que hubo varias cartas magnas en Francia, pero es esta únicamente la que tiene la trascendencia ya anotada, también es prudente indicar que el término carta magna es usado comúnmente como sinónimo de Constitución, por lo que es prudente señalar que usarlo como sinónimo es un error. Tal vez la característica fundamental que marca la gran diferencia entre la carta magna y la constitución, es el hecho de que la primera la promulga el mismo soberano (Juan Sin Tierra) en un régimen monárquico, mientras la Constitución es promulgada por el pueblo (o en nombre del mismo) sobre quien recae la soberanía.

Otro documento de gran valor lo constituye La Petición de Derechos de 1627 (Petition of Rights) compuesta por once artículos garantizaba tanto principios como libertades individuales, especialmente en lo relativo a la seguridad del pueblo.

Temas como la necesaria aprobación del parlamento para recaudar impuestos, la prohibición de detenciones arbitrarias, el necesario proceso legal a los acusados, respeto de libertades y derechos reconocidos por las leyes, fueron algunos de sus contenidos importantes.

El petition of Rights, fue superado 50 años más tarde cuando se aprueba la ley de Habeas Corpus, de mucha trascendencia y que marca la evolución del reconociendo de derechos fundamentales. (García, 2010, pág. 85)

Es de comprender que estas instituciones nacen en el marco de contextos históricos donde la arbitrariedad era la regla, el habeas corpus constituye el antecedente de lo que hoy en día es la exhibición personal.

La Declaración de Derechos de Virginia de 1776. La importancia de esta radica en que es uno de los documentos elaborados en la primera colonia en lo que hoy es Norte América.

La declaración de los derechos del hombre y el ciudadano. Esta se da en el marco de la Revolución francesa, la cual es el antecedente más conocido en materia de derechos humanos. (García, 2010, pág. 85)

Los derechos del hombre y el ciudadano es uno de los acontecimientos mas importantes en materia de derechos humanos por constituir como su nombre lo indica una declaración, que es importante en marco del reconocimiento de los derechos inherentes a los seres humanos.

Como se ha podido apreciar los derechos humanos han estado presentes en el recorrido de la historia de la humanidad y sus diferentes sociedades y culturas, mutando y evolucionando constantemente, a pesar de que no se desarrolla a detalle muchas etapas más de la historia por razones prácticas, es importante señalar que acontecimientos importantes como la revolución francesa, la independencia de Estados Unidos de América y México, que además emitieron sus constituciones, en las cuales se daba cabida a una amplia gama de derechos, constituyeron importantes avances y aportes al establecimiento de los derechos humanos.

### **Concepto de derechos humanos**

Desde una perspectiva general puede decirse que los derechos humanos son aquellos que les corresponde a todas las personas simplemente por ser seres humanos siendo inalienables e intransferibles.

Más allá de los derechos fundamentales, se plantea que los derechos humanos son exigencias básicas, Tal vez esto se deba que no se ha dado o reconocido por sí solos, sino han sido producto de las luchas de grupos a lo largo de la historia, que en principio nacen como exigencias.

Los derechos humanos pueden ser vistos desde el punto de vista jurídico, en ese sentido, la explicación que da el derecho es que es el orden jurídico el que otorga la calidad de persona al ser humano, este enfoque interpreta que el derecho otorga o no esa categoría.

Según la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, los derechos humanos son:

Derechos inherentes a todos los seres humanos, sin distinción alguna de nacionalidad, lugar de residencia, sexo, origen nacional o étnico, color, religión, lengua, o cualquier otra condición. Todos tenemos los mismos derechos humanos, sin discriminación alguna. Estos derechos son interrelacionados, interdependientes e indivisibles. (Derechos, 2017, pág. 15)

El concepto que refiere la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, es la más completa y actualizada, le agrega al hecho de ser los derechos inherentes a todo ser humano, que ni existe distinción de ningún tipo.

### **Clasificación de derechos humanos**

Existen diferentes maneras de clasificar los derechos humanos sin embargo para efectos didácticos se trae la clasificación de los derechos humanos que tiene un carácter histórico y se basa en la aparición o reconocimiento de los derechos humanos en el orden jurídico normativo internacional.

Los derechos de primera generación, entre estos están el derecho a la vida y los derechos civiles y políticos. Se puede ubicar a esta generación en la época en que cae el absolutismo político junto con las monarquías que le daban sustento, cuando ya hacia finales del siglo XVIII surge el constitucionalismo clásico.

Se ubica el derecho a la vida como el primer derecho pues sin este no pueden existir los demás derechos.

Luego en la medida en el contexto de la época se toma conciencia de que poder acceder a la convivencia política, basados en las ideas liberales, debía tenerse derecho a ejercitar libremente las ideas de la época. Los derechos individuales, contenía a la par, los derechos civiles y políticos.

Derechos humanos de segunda generación: los cambios de la sociedad en los campos socioeconómicos y también en el ámbito de la cultura llevan al reconocimiento de los llamados derechos de segunda generación, en estos están incluidos los Derechos económicos, sociales y culturales, a estos se le sumaron los derechos culturales.

Los teóricos que dan vida a los derechos de segunda generación son: Karl Marx, Federico Engels, Lenin, Hegel y otros.

Derechos humanos de tercera generación: es indudable que la sociedad sigue evolucionando con el paso del tiempo, en la medida que eso sucede, se van dando iniciativas y discutiendo el reconocimiento de nuevos derechos, hasta gestarse los denominados derechos de tercera generación, denominados Derechos de solidaridad, mediante estos los pueblos pueden reclamar ciertas prestaciones de la comunidad internacional. Como ejemplo de estos derechos se pueden citar: el derecho a la paz, derecho a un medio ambiente sano, derecho al desarrollo, etc. (Madurga, 2015, pág. 8)

## **Obligación del Estado de proteger la vida**

Proteger la vida ha sido la razón primigenia que llevo al hombre a nuclearse y constituir el Estado moderno, el derecho a la vida juntamente con el derecho a la libertad y la propiedad se constituyen como los derechos liberales fundamentales; sin embargo, es de considerar que sin la vida los otros derechos simplemente no existen.

El hombre en principio buscó organizarse y en grupos cada vez más grandes buscando de la protección de unos y otros mutuamente, de hecho, este es uno de los fundamentos de la creación del Estado. En el plano teórico se plantea que el Estado es producto de un pacto social, donde los individuos sede parte de su libertad a cambio de la protección y seguridad que les dará el Estado, es obvio que el bien máspreciado que se busca proteger es la vida y luego los otros bienes o derechos.



## **El derecho a la vida en Guatemala**

En la lógica de la protección a la vida que el Estado da al ciudadano, el caso de Guatemala, el derecho a la vida está establecido en la Ley suprema del Estado, que es la Constitución Política de la República de Guatemala, para referirse al Derecho a la vida, se plantea que el Estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de la persona.

Puede establecerse con claridad como el texto de la ley suprema dispone del derecho a la vida como una obligación fundamental del Estado.

En esa misma línea, el Código Civil al referirse a la personalidad civil, refiere que comienza con el nacimiento y termina con la muerte, es claro que al referirse al nacimiento se hace referencia al inicio de la vida, sobre todo porque en materia civil se plantea el reconocimiento de derechos a la persona nacida o que está por nacer, claro es que sin vida no podrían disfrutarse o reclamarse más derechos.

Por consiguiente, la protección a la vida para el Estado guatemalteco es fundamental, razón por la cual esta se estableció tanto en la norma suprema del Estado, como en las demás normas ordinarias

## **El derecho a la seguridad**

La seguridad tiene pluralidad de significados hoy en día, este varía dependiendo el enfoque desde el cual se analice, para poder tener una idea más clara al respecto es necesario entonces abordar algunas definiciones y conceptos a continuación, primero es necesario conocer el significado de seguridad desde el significado de las palabras.

El concepto seguridad proviene del latín *securitas*, que a su vez deriva del adjetivo *securus*, el cual está compuesto por “se” que quiere decir sin y “cura”, que se refiere a cuidado o procuración, lo anterior significa entonces “sin temor”, “despreocupado” o “sin temor a preocuparse.” (Valencia, 2002, pág. 8)

El significado de la seguridad visto con anterioridad es importante, pues sitúa desde la perspectiva del significado u origen gramatical, aun y cuando el concepto pueda tener como ya se indicó significados diferentes. Podría decirse entonces que seguridad es la ausencia de amenazas. Es necesario recordar que el hombre en el inicio de los tiempos, se empieza a organizar y unir a otros en búsqueda de protección o seguridad, en congruencia con la definición anterior buscaba sentirse sin temor.

Existe un concepto sobre seguridad de la nación, según el cual la seguridad está ligada la noción de estabilidad que supone el desarrollo de un país, considerando los recursos y estrategias dispuestas, para la defensa del mismo.

Para el caso de Guatemala existe una Ley Marco del Sistema de Seguridad Nacional, que tiene una definición relativa a seguridad nacional, esta refiere que la seguridad, incluye el conjunto de principios, políticas, objetivos, estrategias, procedimientos, organismos, funciones y responsabilidades de los componentes del Estado en materia de seguridad, que garantiza la independencia, soberanía e integridad y los derechos fundamentales de la población establecidos en la Constitución Política de la República de Guatemala, que consolidan la paz, el desarrollo, la justicia y el respeto a los derechos humanos.

Esta definición fue construida para que Guatemala en el marco normativo tuviera una definición propia de seguridad nacional y en esa línea de ideas puede verse que recoge los planteamientos básicos de la Constitución Política de la República de Guatemala.

Otra definición importante es la de la seguridad pública, que es el conjunto de políticas y acciones coherentes y articuladas que tienden a garantizar la paz pública a través de la persecución de los delitos y de las faltas contra el orden público, mediante el sistema de control penal y de la policía. Esta seguridad es la más conocida comúnmente, ya que es la más visible.

Al analizar la definición anterior puede decirse que la seguridad pública es aquella a cargo del Estado, mediante la cual este garantiza a todos sus ciudadanos su integridad y la de sus bienes.

Resulta importante tener una definición de lo que es la Seguridad jurídica: este tipo de seguridad es importante, ya que mediante esta se alcanza la certeza que el derecho le da a los individuos de que su situación jurídica no podrá ser modificada, más que por procedimientos previa y debidamente establecidos.

La organización de las Naciones Unidas, mediante la Comisión de seguridad humana elaboró una definición de lo que debe entenderse por seguridad humana, esta definición es bastante extensa, según esta, la seguridad humana significa proteger las libertades vitales.

Esta protección a libertades vitales significa proteger a las personas expuestas a amenazas y a ciertas situaciones, robusteciendo su fortaleza y aspiraciones. Implica también crear sistemas que faciliten a las personas los elementos básicos de supervivencia, dignidad y medios de vida.

La seguridad humana conecta diferentes tipos de libertades: libertad frente a las privaciones, libertad frente al miedo y libertad para actuar en nombre propio.

Este concepto de seguridad se plantea fundamentalmente desde la protección a las personas expuestas a amenazas y ciertas situaciones, es decir, que el contexto o coyuntura de ciertos acontecimientos puede traer consigo el apareamiento de amenazas no presentes cotidianamente y que deberían activar protocolos de protección a la población amenazada.

**Seguridad multidimensional:** En la actualidad se han elaborado conceptos sobre lo que debe entenderse como seguridad multidimensional, a continuación, apreciaremos uno:

En la Conferencia Especial sobre Seguridad que tuvo lugar en la ciudad de México en 2003, el concepto de Seguridad Multidimensional quedó definitivamente establecido. De acuerdo con la Declaración sobre Seguridad en las Américas: El fundamento y razón de ser de la seguridad es la protección de la persona humana (...) Las condiciones de la seguridad humana mejoran mediante el pleno respeto de la dignidad, los derechos humanos y las libertades fundamentales de las personas, así como mediante la promoción del desarrollo económico y social, la inclusión social, la educación y la lucha contra la pobreza, las enfermedades y el hambre (...) el concepto y los enfoques tradicionales deben ampliarse para abarcar amenazas nuevas y no tradicionales, que incluyen aspectos políticos, económicos, sociales, de salud y ambientales...” (Stein, 2009, pág. 32).

Como puede apreciarse la seguridad hoy en día es un concepto con múltiples acepciones, pues está presente en muchos ámbitos del quehacer humano, en ese sentido el abanico de frentes que el Estado está obligado a garantizar es amplio y múltiple.

Como se ha podido considerar, respecto a la seguridad, existen multiplicidad de conceptos, en algunos casos esto dependerán del enfoque que se le esté dando; sin embargo, los especialistas en

seguridad, elaboran planes en materia de seguridad, parten de diagnósticos, los cuales deben de contener multiplicidad de enfoques (sociales, políticos, económicos, ambientales, internacionales, culturales, tecnológicos, etc.), de tal cuenta que sus diagnósticos les darán como resultado la identificación de amenazas y al estar identificadas las amenazas, deberán de prever en los planes las acciones, para abordarlas, contrarrestarlas, neutralizarlas o mitigarlas según sea el caso.

En el caso de nuestro país, encontramos en la Constitución Política de la República de Guatemala, que refiere: Deberes del Estado. Es deber del Estado garantizarles a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona.

Aun y cuando la Constitución no establece un concepto preciso y específico de seguridad, sus artículos incluyen preceptos en la línea de las obligaciones del Estado para con sus ciudadanos

## **Seguridad vial**

### **Antecedentes**

El tema de seguridad vial en principio fue implementado desde la lógica de la seguridad en los equipos o dispositivos que los vehículos debían tener, es decir los frenos, las luces, los cinturones de seguridad, etc.

Con posterioridad se implementan normativas que tienen que ver con los vehículos, con los conductores de estos y con las vías en las que transitan los vehículos.

En el año 2004, la Organización Mundial de la Salud, en el marco de la conmemoración del día mundial de la salud, se centró en la seguridad vial, esta decisión marca el punto de partida del abordaje del tema de seguridad vial.

En diciembre de 2005, la resolución A/60/5 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo solicitó una Semana Mundial de la Seguridad Vial, esta resolución apoyó lo expuesto por la Organización Mundial de la Salud en el Día Mundial de la Salud del año 2004. A partir de ahí fue cuando se celebró entre el 23 y 29 de abril de 2007 la Primera Semana Mundial sobre la Seguridad Vial. (Unidas O. d., 2003, pág. 10)

De lo anterior es importante reflexionar que, por una parte, al ser considerado del tema por parte de la Organización Mundial de la Salud, este es abordado con un enfoque de la salud, por los efectos en la pérdida de vidas humanas en accidentes de tránsito y por otra parte como un derecho humano, pues el artículo 3 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos establece: “Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona”. Por lo tanto, todo aquel que ha sido afectado por un accidente es lesionado en los derechos que consagran las Naciones Unidas.

## **Aspectos generales sobre seguridad vial**

El uso generalizado de vehículos automotores, derivado de la necesidad de movilidad de los seres humanos, trajo consigo, efectos. Es importante conocer algunos datos vinculados con la seguridad en el marco global.

Según el informe sobre la situación mundial de seguridad vial del 2015, indica que:

“El número de muertes por accidente de tránsito (1,25 millones en 2013) se está estabilizando, pese al aumento mundial de la población y del uso de vehículos de motor. Entre 2010 y 2013, la población ha aumentado en un 4% y los vehículos en un 16%, lo cual indica que las intervenciones puestas en práctica en los últimos años para mejorar la seguridad vial en el mundo han salvado vidas humanas. En el informe se indica que 68 países han registrado un aumento en el número de muertes por accidentes de tránsito desde 2010; de esos países el 84% son países de ingresos bajos o medios. Setenta y nueve países han registrado un descenso en el número absoluto de defunciones; de ellos el 56% son países de ingresos bajos y medios. Sin embargo, las tasas de mortalidad de los países de ingresos bajos ascienden a más del doble de las registradas en los países de ingresos altos, y hay un número desproporcionado de muertes con relación a su nivel de motorización: el 90% de las muertes por accidentes de tránsito se producen en países de ingresos bajos y medios, pese a que esos países únicamente concentren el 54% de los vehículos del mundo.”  
(salud, 2015, pág. 5)

Los datos contenidos en el informe aludido dan cuenta del impacto en la salud de las personas a nivel mundial.



## **Conceptos sobre seguridad vial**

El tema de la seguridad vial contiene a la vez una serie de temas que son parte del tema en particular y que en el marco de este trabajo es importante abordar.

**Tránsito:** Tal vez el concepto sea simple, pues trata de transitar, de simplemente ir o desplazarse por la vía pública.

Se entiende por tal, la acción de desplazarse de un lugar a otro. En el caso de nuestra materia se involucra en ella a la vía pública, por ello su denominación correcta (hoy en la práctica, abreviada) es Tránsito Público. El vocablo es sinónimo de circulación. En otros países se utiliza “tráfico”, aunque, a nuestro criterio, no es correcto, pues tiene connotaciones comerciales.” (Comunicaciones, 2001, pág. 23).

**Transporte:** El transporte, es diferente a tránsito, pues incorpora a la simple acción de desplazamiento, la prestación de un servicio. El transporte será la acción de trasladar una persona o cosa de un lugar a otro, pero incorpora el concepto de servicio prestado a alguien.

**Seguridad vial:** ya se planteó en apartados anteriores como la seguridad tiene pluralidad de significados y que su significación puede variar dependiendo el enfoque desde el cual sea abordada, en este caso se abordará la seguridad desde el enfoque de la seguridad vial, en ese sentido:

Se define como la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito (Comunicaciones, 2001, pág. 23)

Si bien se trae a colación que es seguridad se puede indicar que es la ausencia de riesgos o amenazas, en ese sentido aplicado a la seguridad vial se podría decir que con ésta se busca lograr reducir el riesgo garantizando el buen funcionamiento de los vehículos en la vía pública para evitar o prevenir los accidentes de tránsito.

La seguridad vial se ha planteado como un problema enfocado desde el punto de vista de la salud, debido que sus efectos negativos impactan la salud de las personas.

### **Educación vial**

Según el departamento de Seguridad Pública y Policía Preventiva y de Tránsito Municipal del Gobierno de La Paz, de Baja California Sur, de México, la definen como:

“Conjunto de conocimientos teórico-prácticos que ayudan al usuario de vías de comunicación y medios de transporte (peatón, pasajero o conductor) a perfeccionar sus facultades y actitudes con el fin de tener un desplazamiento seguro dentro de la vía pública.” (Paz, pág. 8)

Se puede apreciar que la educación vial va más allá de conceptos para llevar a la práctica, la enseñanza de esta debe ser constante porque en esta confluyen derechos y obligaciones.

La Educación Vial tiene por objeto desarrollar en el ciudadano en su condición de conductor, pasajero o peatón las aptitudes, destrezas, hábitos y el interés necesario para que disponga de mayor pericia, conocimiento, equilibrio mental; actúe de manera inteligente y razonable; comprenda y respete las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito y transporte terrestre y así contribuya a prevenir y evitar accidentes viales. Ahora bien, algo de suma importancia es la concientización de la población en este tema.

## **Seguridad y educación vial en Guatemala**

### **Datos históricos**

Los datos históricos documentados sobre seguridad vial en Guatemala son escasos, sin embargo, el inicio de los automóviles en Guatemala, produjo drásticos cambios en la vida de los habitantes de la época y trajo como una de sus consecuencias la promulgación del primer Reglamento de Tránsito, debido al incremento de automóviles en las calles y para evitar que las bocinas de los autos asustaran a los caballos, las autoridades de gobierno lo redactaron el 12 de agosto de 1909.

El primer Reglamento de Tránsito de Guatemala, el cual constaba de 12 Artículos, puede apreciarse a continuación lo más sobresaliente de este.

Los requisitos para poder conducir un automóvil eran:

- a. La aprobación de que una persona reúna las condiciones de prudencia y discreción, seguridad u orden para manejar, refrenar y detener el vehículo o variarle dirección.
- b. La velocidad que se impondrá a los automóviles no excederá en ningún caso de 40 kilómetros por hora en las calzadas, ni de diez kilómetros en calles y lugares de mayor tráfico. La velocidad se acortará donde hubiere afluencia de carruajes y tranvías, en cuyo caso la velocidad de los automóviles será igual a la de los demás vehículos.
- c. Los cruceros de calles se anunciarán por medio de trompetas o timbres, lo mismo donde haya aglomeración de gente.
- 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.

Es evidente que este reglamento disponía de temas elementales y básicos, seguramente esto debido a que al ser escasos los vehículos el tráfico vehicular también lo era, así como la infraestructura física de las carreteras y la señalización horizontal y vertical.

Consecutivamente, el 4 de junio de 1927, fue promulgado el Reglamento de Tránsito de la Policía Nacional, el cual, a comparación del anterior, estaba más detallado. Este Reglamento fue derogado y decretado uno nuevo el 20 de noviembre de 1952, teniendo vigencia el 26 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 11 de enero de 1980, el cual trata de reglamentar en forma efectiva todo lo relacionado al tránsito, tanto de vehículos como de peatones, debido al crecimiento de la población y al desarrollo vial y urbanístico del país. (Santos, 2014, pág. 14)

### **Tratados internacionales ratificados por Guatemala**

Convenio y Estatuto sobre la libertad de tránsito. Barcelona, 20 de abril de 1921: disposiciones para asegurar y mantener la libertad de comunicaciones y de tránsito. (Naciones, Convenio y Estatuto sobre la libertad de tránsito, 1921)

Este convenio indudablemente es el primero suscrito en materia de tránsito a nivel mundial, estaba enfocado incipientemente a regular el tránsito de automóviles, pero más concretamente al tránsito de los ferrocarriles, que en esta época eran un importante medio de transporte de mercancías.

## Convenios de París

En 1926 se firman en París el Convenio relativo a la Circulación Vial Internacional y el Convenio Internacional relativo a la Circulación del Automóvil, conocidos como los Convenios de París, ya que nacieron de la Conferencia celebrada en París del 20 al 24 de abril de 1926.

Este convenio tiene como eje central la regulación de los automóviles, debido al auge de estos. (Naciones, Convenios de Paris, 1926)

## Convención sobre la circulación vial

Convención sobre la circulación vial, ginebra, 19 de septiembre de 1949: Los Estados Contratantes, deseosos de favorecer el desarrollo y la seguridad de la circulación internacional por carretera estableciendo ciertas normas uniformes. Derivado a la existencia de importantes carreteras que se entrelazan en las fronteras de los países en varios continentes, este convenio busca regular la circulación internacional por carreteras. (Unidas O. d., Convención sobre la circulación vial, 1949, pág. 20)

## Convención sobre la Circulación Vial y la Convención sobre la Señalización Vial.

Suscrito en Viena en 1968. Este convenio incorpora el tema de señalización al ya conocido y regulado de circulación. (Unidas O. d., Convención sobre la Circulación Vial y la Convención sobre la Señalización Vial. , 1968)

La Educación Vial en Guatemala es un tema que no ha sido desarrollado a plenitud, por lo que no se le ha podido utilizar como un medio para solucionar la problemática vial.

### **Legislación guatemalteca en materia de transito**

(Guatemala C. d., Ley de Transito, Decreto 132-96, 1996)

#### **Ley de Transito**

La Ley de Tránsito fue promulgada mediante el Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, y para referirse al tránsito se indica que deben entenderse 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, señalización, semaforización, uso de vías, publicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas.

Resalta el hecho de que considera el tránsito terrestre y acuático, pero también considera tanto a los vehículos como a las personas y entre otras cosas la educación vial.

La ley de Transito dispone que le compete al Ministerio de Gobernación por intermedio del departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública.

En el marco de sus facultades la ley dispone:

Artículo 5. Facultades. Corresponderá al departamento de tránsito de la dirección general de la policía nacional del ministerio de gobernación aplicar la presente ley y para el efecto está facultado para lo siguiente:

Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional;

- a) Elaborar el reglamento para la aplicación de la presente ley;
- b) Organizar y dirigir la Policía Nacional de tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito;
- c) Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir;
- d) Organizar, llevar y organizar el registro de conductores;
- e) Organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos;
- f) Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos;
- g) Recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta ley disponer de ellos conforme a la misma:
- h) Aplicar las sanciones previstas en esta ley;
- i) Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional vial; y
- j) Todas las funciones otorgadas por la ley y las que le asigne el ministerio de gobernación en materia de tránsito.

El artículo precedente contiene una especie de listado de las actividades generales que el departamento de tránsito debe efectuar, sin embargo, en este artículo es preciso hacer un alto y referirse al hecho de que, con respecto a la competencia, esta estaba atribuida con exclusividad al Ministerio de Gobernación a través del departamento de Tránsito, sin embargo, al promulgarse el reglamento de la Ley se previó el traslado de las competencias, de esa cuenta el Reglamento de Tránsito dispone:



Con respecto a la educación vial la Ley de Tránsito dispone: El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional implementará y coordinará junto con otras entidades públicas o privadas, las políticas, programas y proyectos nacionales, regionales, departamentales o municipales, generales o especiales, de educación vial, cuyos elementos se incorporarán a los planes educativos formales o informales; así como a los de capacitación superior.

En este artículo se dispone lo relacionado al tema central de investigación, la seguridad vial y se constituye en el sustento de la promoción de cualquier programa, acción o actividad relacionado con la misma.

## **Educación vial**

Puede decirse que son los conocimientos que tienen las personas, conduzcan vehículos o no sobre el tránsito o transporte en la vía pública:

Educación vial, en materia de tránsito, son los conocimientos, hábitos y conductas que toda persona en su calidad de conductor, peatón o pasajero, debe tener para conducir, caminar o transportarse, respectivamente, de la forma más adecuada por la vía pública. (Interior, Anuario Estadístico Policía Nacional, 2012, pág. 22)

A pesar de la poca regulación en materia legal, en lo que respecta a la codificación del tema, la Municipalidad de Guatemala cuenta con acciones concretas y planes con proyección hacia el futuro.

A través de la Departamento de Educación Vial de la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito, Empresa Municipal de transporte -EMETRA-, se imparten talleres en escuelas, institutos, colegios y otros centros educativos, así como a grupos de personas de distintas organizaciones o empresas ubicadas dentro del perímetro de la ciudad; siendo los mismos impartidos por la Academia de la Policía Municipal de Tránsito.

No obstante que la educación vial debe ser generalizada, especial preparación debe tener un conductor de vehículos de transporte, pues su quehacer le demanda tener conocimientos especializados para poder materializar su labor diaria.

Lo normal es que cada conductor posea los conocimientos prácticos, que le permitan conducir mecánicamente... Ejemplo: Todos sabemos que al llegar a una intersección debemos detenemos; pero hacerlo estará sujeto a las señales que se encuentren en la intersección... Y es éste el conocimiento que la educación vial pretende llevar a conductores y peatones; pero que sea el conocimiento lo que nos obligue más física que moralmente, a obedecer las normas y leyes del tránsito. (Interior, Manual de educación vial. Conceptos Básicos, 1988, pág. 12)

El Tránsito tiene cinco elementos que los componen, el peatón, el conductor, el vehículo, las vías y por último la ley de tránsito, normas, reglamentos y autoridades.

- a. El peatón Es la persona que transita a pie por la vía pública y no conduce ni va dentro de un vehículo. Debe tomarse en cuenta que el peatón es más indisciplinado que el conductor y no se le obliga estrictamente a obedecer las leyes de tránsito. No obstante, a falta de protección física corre mayores riesgos en la vía pública; un alto porcentaje de muertes en accidentes son peatones.

Con respecto a este el Reglamento de la Ley de Tránsito dispone:

Peatón. Toda persona que transita a pie por la vía pública Se entiende también, para los efectos de este Reglamento, como peatón el que empuja una bicicleta o motocicleta y el minusválido que circula en silla de ruedas.

- b. El conductor: es la persona que conduce el vehículo automotor por el sistema vial de la localidad. Es la persona responsable del vehículo en cuanto a conducción se refiere. Un conductor debe poseer aptitudes físicas y mentales apropiadas para la conducción. Estas aptitudes deben probarse que se poseen a través de una revisión médica y un examen para la obtención de licencia de conducir. La conducción debe realizarse con las máximas garantías de seguridad, tanto para el propio conductor, como para los peatones y los demás conductores y pasajeros, por tanto se debe observar una serie de recomendaciones útiles para la acción de conducir, como es el buen estado físico y psíquico de la persona que conduce; el buen estado del vehículo que se conduce; la observancia y respeto a las leyes, normas y reglamentos del sistema vial; y estar atento a todas las circunstancias que se desarrollen en el trayecto en que se conduce.

Con respecto al conductor el Reglamento de Tránsito establece:  
“Conductor. Toda persona que conduce un vehículo por la vía pública.”

- c. El vehículo:  
El vehículo es un artefacto o mecanismo considerado automotor, que circula por el sistema vial o vías públicas terrestres y está afectado por la ley de tránsito, las normas de seguridad vial, la señalización de tránsito. Puede tratarse de un vehículo de transporte público o privado, de pasajeros o de carga. El vehículo debe cumplir determinados requisitos legales, técnicos, mecánicos y eléctricos para tener derecho a circular por las vías públicas. Entre

estos requisitos se encuentran: poseer un sistema de locomoción en buen estado, un sistema mecánico y eléctrico sin fallas, poseer placas, registro, documentos legales en regla, suficiente combustible, niveles adecuados de aceite, líquido de frenos, elementos de repuestos y de apoyo a situaciones de emergencia en orden, entre otros. Debe tomarse en cuenta que la vida útil de los vehículos automotores es variable, pero se puede estimar en unos siete años aproximadamente, lo que implica darle un mantenimiento adecuado.

Con respecto a los vehículos, el Reglamento de la Ley de Transito (Ejecutivo, 1999) es más amplia, y como vehículo incluye:

- a) Vehículo. Cualquier medio de transporte que circula sobre la vía pública. 65. Vehículo automotor. Vehículo provisto de motor eléctrico o de combustión interna para su propulsión. Se excluyen las motocicletas y los tranvías.
- b) 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.
- c) Vehículo espacial. Vehículo autopropulsado o remolcado, equipado y construido para realizar obras o servicios determinados y que, por sus características, está exceptuado de cumplir con alguna de las condiciones técnicas reglamentarias o sobrepasa permanentemente los límites establecidos para pesos y dimensiones, así como la maquinaria agrícola y sus remolques.
- d) Vehículo agrícola. Vehículo especial autopropulsado equipado y construido para efectuar trabajos agrícolas
- e) Bicicleta. Vehículo de dos o tres ruedas, puesta en movimiento por esfuerzo humano a través de los pedales.
- f) Moto bicicleta Vehículo de dos ruedas y pedales con motor de combustión interna de cilindrada no mayor a 50 centímetros cúbicos o motor eléctrico de potencia no superior a 1 ,000 vatios.
- g) Motocicleta. Vehículo automotor de dos o tres ruedas operada por manubrio.

Con respecto a las vías, el reglamento es mucho más amplio, pero con respecto a estas se refiere que son superficies completas, abiertas a la circulación de peatones, vehículos o ambos. Pueden ser calles, avenidas, pistas, autopistas, callejones, plazas, carreteras, caminos, etc.

También se pueden clasificar en urbanas y rurales, atendiendo a las características de la zona donde se encuentran. Las vías incluyen los andenes, las aceras, las cunetas, las áreas verdes y la propia calzada o el área de circulación vehicular propiamente dicha. Las vías son un elemento físico permanente que forma parte de la red vial y deben recibir un tratamiento constante de conservación y mantenimiento. Esta tarea, para las calles y avenidas del casco urbano y caminos vecinales rurales, corresponde a las municipalidades.

Con respecto a la vía o las vías, el Reglamento de la Ley de Tránsito, establece: Vía pública de doble vía o de dos sentidos de circulación es aquella donde el sentido de circulación de vehículos está permitido en ambas direcciones. La 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.

Dentro de La ley de tránsito y el reglamento, que rigen el sistema vial, las normas y las autoridades contenidas en estas son elementos importantes para el cumplimiento fiel a las ordenanzas de estos mecanismos, autoridades e instrumentos legales.

Las normas y reglamentos del sistema vial son el conjunto de dispositivos, señales, procedimientos, normativas, indicaciones y sanciones que se establecen legalmente y son de estricto cumplimiento para procurar el buen funcionamiento del sistema vial. Además, las órdenes emanadas de la policía de tránsito, reguladoras de tráfico, inspectores y supervisores del tránsito intra-municipal deben ser acatadas, ya que ellos representan la

autoridad del sistema vial de un municipio. (Interior, Anuario Estadístico Policía Nacional, 2012, pág. 23)

En el caso del municipio de El Jícaro, la municipalidad ha dispuesto del reglamento para el transporte de pasajeros y de carga y terminales locales, esta disposición reviste importancia tanto en el ámbito del transporte de pasajeros como el servicio de carga y por supuesto las terminales locales, esto suma aun y cuando el municipio no cuenta con transporte público a efecto tal vez resulte conveniente hacer referencia que el transporte público resulta siendo exclusividad de los habitantes de la ciudad de Guatemala.

Aunque la legislación relacionada a los fondos o apoyos dirigidos al transporte son abundantes en la historia reciente del país, se traen a colación tres antecedentes considerados importantes, el primero relacionado con el subsidio a algunos departamentos.

Decreto Legislativo 46-90 concede un subsidio temporal al sector de Transporte Público Urbano por autobuses y microbuses (Guatemala C. d., 1990, pág. 8)

En el caso del servicio público de transporte que se presta en las cabeceras departamentales que se mencionan en el presente Decreto Legislativo, se entregará a las Municipalidades, y éstas a los propietarios

de las unidades del servicio de transporte urbano por autobuses y microbuses, por cada período mensual vencido en las cantidades siguientes:

- a) Municipalidad de Puerto Barrios Q. 13,200.00.
- b) Municipalidad de Escuintla, Q. 71,730.00.
- c) Municipalidad de Mazatenango, Q.28,050.00.
- d) Municipalidad de Quetzaltenango, Q.115,500.00.
- e) Municipalidad de San Marcos, Q. 50,790.00.

En el Decreto en referencia se puede apreciar que el monto asignado para subsidio a seis departamentos no llegaba al cuarto de millón de quetzales y al revisar solo dos Decretos a partir de 1996 una asignación de cuarenta y ocho millones para transporte público en la ciudad de Guatemala.

El Decreto Legislativo 106-96 Cuando la municipalidad de Ciudad de Guatemala, creó la Empresa Metropolitana Reguladora del Transporte y Tránsito –EMETRA-, el Organismo Legislativo aprobó las medidas legales que garantizaran la capacidad económica para implementar las nuevas funciones de la referida Empresa. Se autoriza al Organismo Ejecutivo que otorgue un fideicomiso de transporte a partir del año 1997 y durante cinco años consecutivos. El aporte anual de hasta cuarenta y ocho millones de quetzales (Q.48,000,000.00). Los fondos referidos debieron ser administrados a través del fideicomiso de transporte (FIDEMUNI) que habría de constituirse para el efecto, de conformidad con las disposiciones de esta ley y las contenidas el Código de Comercio. (Mérida, López, & Castañeda, 2001, pág. 10)

## **Disposiciones reglamentarias para educación vial en El Jícaro, San Agustín Acasaguastlán y San Cristóbal Acasaguastlán, El Progreso**

Como se ha podido apreciar en el desarrollo del presente trabajo de investigación, la seguridad vial por un lado es un derecho, en el marco de los derechos humanos que debe de gozar todo ciudadano, por lo tanto, también resulta una obligación del Estado garantizarlo, como bien lo establece la Constitución Política de la República.

Por otro lado, también en el ámbito de la protección del Estado la seguridad vial está vinculada al concepto de Seguridad, que como ya se dijo ampliamente en del desarrollo temático, la seguridad hoy en día tiene pluralidad de significaciones y está presente en múltiples actividades y quehaceres de las personas, por lo que particularmente el de la seguridad vial está vinculado al segmento de salud.

Como ya se ha discutido es la Organización Mundial de la Salud, la que ha introducido la discusión y producto de esta se ha visibilizado, siendo parte de la agenda de las Naciones Unidas, producto de esto también se han generado planes y metas en el marco de su abordaje. Emitiéndose también normativas en base a estas discusiones.



Guatemala no escapa a las consideraciones del tema en el marco del escenario mundial, ya que en menor cuantía en comparación a los países desarrollados, también se ha constituido en un problema debido al crecimiento urbano, también al desarrollo económico, pues en la medida que las personas van teniendo mayor capacidad adquisitivas optan por agenciarse de un vehículo para resolver su necesidad de transporte, no obstante que para conducir vehículo en el país es requisito indispensable la licencia de conducción, esto no se traduce necesariamente en que los conductores tenga la seguridad vial como un tema cultural y educativo o mejor dicho como un hábito adquirido y aplicado.

Por otro lado y más relacionado con el tema puntual y objeto de estudio, en el caso de los mototaxis, mejor conocidos como Tuc Tuc's, son un medio de transporte que aunque no hay datos disponibles en fuentes serias, se estima que empezaron a proliferar en Guatemala en la década de los noventas, mayormente en el interior del país, talvez esto se debía que la prestación de servicios de transporte público en el interior es prácticamente inexistente, y ha predominado históricamente los medios de transporte privado, que no necesariamente ha sido prestado con base en regulaciones tendientes a la protección de sus usuarios.

Es en este ambiente ausente de la prestación de un servicio de transporte que los mototaxis, empiezan a prestar el servicio, sin ningún tipo de regulación, y se fue extendiendo hasta ser hoy en día caso generalizado en los municipios y aldeas más lejanas del país, lugares donde en la medida que ha crecido, las municipalidades han empezado a emitir disposiciones para regularlos, pero más enfocadas en las autorizaciones para que estos circulen, en la lógica de que al considerar que la mayoría de las municipalidades carecen de ingresos por fondos propios, han visto esta actividad como un medio para agenciarse de fondos para dirigirlos a la administración municipal.

Con lo anterior se quiere evidenciar que si bien las corporaciones municipales, fueron adquiriendo las competencias para hacerse cargo de la regulación del tránsito, por delegación de competencias, como también se ha indicado ya con anterioridad, esta función de regulación de transporte y la de autorizar medios de transporte ha sido tomada más en la idea de agenciarse de recursos, que en la lógica de pensar en el caso de la seguridad vial como un asunto de prevenir accidentes o lamentables pérdidas de vidas humanas o el daño o destrucción de patrimonio público o privado derivado de accidentes viales.

El plan de desarrollo municipal del municipio de El Jícaro, establece:

Respecto a la movilidad y el transporte, en el mapeo participativo se pudo identificar que actualmente el municipio cuenta con varias líneas de transporte que prestan sus servicios en la cabecera municipal hacia Zacapa, Guastatoya y Ciudad de Guatemala por medio de vehículos de tipo microbús y camionetas de parrilla. Es de vital importancia mencionar que, por la accesibilidad y las cercanías hacia algunos municipios de Zacapa, los pobladores principalmente de las comunidades de la aldea El Tambor, el Espíritu, Ojo de Agua, las anonas, Lo de China, Agua Caliente, se benefician del transporte que proviene de estos poblados. A nivel interno, algunas comunidades cercanas a la cabecera municipal y las personas que se trasladan al municipio vía acceso puente vehicular y peatonal, utilizan los servicios de mototaxi (Tuctuc). (SEGEPLAN, 2010, pág. 29)

Además de suministrar información respecto al tema del transporte, es de hacer notar como en el 2010 ya el diagnóstico del plan de desarrollo municipal identificaba a los Mototaxis como medio de transporte de comunidades cercanas a la cabecera municipal; sin embargo, es importante señalar que hoy en día el transporte en mototaxis es mayormente utilizado por los pobladores, tanto de las comunidades cercanas a la cabecera municipal como a lo interno de las comunidades o aldeas mismas.

### **El contexto de los municipios de El Jícaro, San Cristóbal Acasaguastlán y San Agustín Acasaguastlán.**

El plan de desarrollo municipal de San Cristóbal Acasaguastlán dispone:

El medio de transporte más común de las comunidades hacia la cabecera departamental es del vehículo tipo Pick-up, que en su mayoría no cumplen los requisitos de seguridad, comodidad y frecuencia de horarios. No obstante también se cuenta con líneas de transporte hacia Guastatoya, Zacapa y Ciudad de Guatemala, por medio de vehículos tipo Microbús y camionetas de parrilla. (Acasaguastlán, 2010, pág. 11)

El plan de desarrollo municipal del municipio de El Jícaro, departamento de El Progreso establece:

Respecto a la movilidad y el transporte, en el mapeo participativo se pudo identificar que actualmente el municipio cuenta con varias líneas de transporte que prestan sus servicios en la cabecera municipal hacia Zacapa, Guastatoya y Ciudad de Guatemala por medio de vehículos de tipo microbús y camionetas de parrilla. Es de vital importancia mencionar que, por la accesibilidad y las cercanías hacia algunos municipios de Zacapa, los pobladores principalmente de las comunidades de la aldea El Tambor, el Espíritu, Ojo de Agua, las anonas, Lo de China, Agua Caliente, se benefician del transporte que proviene de estos poblados. A nivel interno, algunas comunidades cercanas a la cabecera municipal y las personas que se trasladan al municipio vía acceso puente vehicular y peatonal, utilizan los servicios de mototaxi (Tuctuc). (SEGEPLAN, 2010, pág. 29)

Además de suministrar información respecto al tema del transporte, es de hacer notar como en el 2010 ya el diagnóstico del plan de desarrollo municipal identificaba a los Mototaxis como medio de transporte de comunidades cercanas a la cabecera municipal; sin embargo, es importante señalar que hoy en día el transporte en mototaxis es mayormente utilizado por los pobladores, tanto de las comunidades cercanas a la cabecera municipal como a lo interno de las comunidades o aldeas mismas.

Se obtuvo información sobre el hecho de que la Municipalidad de El Jícaro del departamento de El Progreso, realizó la capacitación para conductores de mototaxis de la localidad, esto con el propósito de educar, sensibilizar e informar todo lo relacionado a la seguridad y prevención de hechos de tránsito entre ellos: Ley y Reglamento de

Tránsito, Humanística, Resolución de conflictos, Señalización, Derechos del usuario de transporte colectivo, Relaciones Humanas, Responsabilidad de Conductores.

El plan de desarrollo municipal de San Cristóbal Acasaguastlán dispone:

El medio de transporte más común de las comunidades hacia la cabecera departamental es del vehículo tipo Pick-up, que en su mayoría no cumplen los requisitos de seguridad, comodidad y frecuencia de horarios. No obstante, también se cuenta con líneas de transporte hacia Guastatoya, Zacapa y Ciudad de Guatemala, por medio de vehículos tipo Microbús y camionetas de parrilla. (Acasaguastlán, 2010, pág. 15)

## **Hechos de tránsito en los municipios de El Jícaro, San Agustín Acasaguastlán Y San Cristóbal Acasaguastlán**

### **Hechos de tránsito en el municipio de El Jícaro**

Con el propósito de contar con elementos de la realidad social, se procedió a consultar con la Policía Nacional Civil de El Jícaro, según los datos proporcionados entre el año 2017 y 2018 se dieron tres hechos de tránsito, siendo estos los que a continuación se describen brevemente:

#### **Caso número uno:**

Según 267-2017, ref. Insp. DRSV/cp, de fecha 1 de agosto de 2017 de la Comisaría 53 de El Progreso Sub Estación 53-22 de El Jícaro, firmada por el Inspector Dervin Rafael Santos Valdez, informa que pone a

disposición a MARCO VINICIO MENDEZ MORENO Y CARLOS EGIDIO PEREZ AQUINO, quienes fueron detenidos cuando circulaban en la ruta alterna a Atlántico en un vehículo tipo moto taxi y un vehículo tipo Pick-up, colisiono con el Moto taxi con matricula M-265BHW, marca Bajaj, color rojo. En los vehículos se conducían como pasajeros Carlos Gonzalo González Marín, Maynor Fernando Pérez Juárez, Melvin Estuardo López Molina, Carlos Egidio Pérez Aquino, Héctor Abel González Marín, Edgar Pérez Juárez y Javier Oswaldo Pérez, quienes resultaron heridos y el último de los mencionados falleció por la gravedad de las heridas.

**Motivo:**

El primero de los aprehendidos conducía el vehículo tipo pick up marca Mitsubishi placas P526DSY color azul oscuro, modelo 2009, quien venía bajo efectos de licor, de la misma manera el piloto y los pasajeros del mototaxis venían bajo los mismos efectos y este último venía con sobrecarga.

**Caso numero dos:**

Según diligencia 314-2018 de fecha 20 de septiembre de 2018, de la Comisaría 53 de El Progreso Sub Estación 53-22 de El Jícaro, firmada por el oficial tercero Bayron Armando Quiroa Marroquín, jefe de la sub

estación. Informa de la detención de José Alexis García Gomez y Edwin Ricardo Merlos Cabrera.

**Motivo:**

El día 20 de septiembre del año 2018 a las 11:00 horas frente a la venta de paca MOPSIC ubicada en el barrio Vista Bella, paso circulando un moto taxi (Tuc Tuc) color rojo sin placa de circulación y los tripulantes insultaron con palabras obscenas a los agentes, por lo que les dieron persecución, al detenerlos se estableció que estaban con olor a licor, por lo que fueron consignados.

**Caso número tres:**

Según el acta de prevención 1-2018 de la sub estación 53-22 de Policía Nacional Civil de El Jícaro, se informa que en el kilómetro 90 de la ruta alterna al Atlántico, El Jícaro El Progreso, siendo las 22:45 horas del día 16 de noviembre del año 2018, el oficial III Bayron Armando Quiroa Marroquín y los agentes Herber Vinicio Ortiz Ramírez, José Antonio Orozco Carrillo, ponen a disposición a Nery Rolando García Barrios.

**Motivo:**

En la entrada de la Colonia El Mich, sobre la cinta asfáltica se encontraba volcado el vehículo tipo moto placa de circulación M962BJH marca Bajaj color rojo modelo 2004 a nombre de Lilian Marisol Orellana Moscoso, el consignado estaba oloroso a licor y estaba en compañía de Daniel Hernández Méndez, Jesús Maximiliano Ayala Rodríguez, los acompañantes también iban con olor a licor y resultaron con múltiples laceraciones, por lo que fueron trasladado por los bomberos Voluntarios de San Cristóbal Acasaguastlán, para su diagnóstico y chequeo preliminar.

**Hechos de tránsito en el municipio de San Agustín Acasaguastlán****Caso número uno**

Según acta de prevención número 29-2019, de fecha 25 de mayo de 2019, la sub estación 53-21, de San Agustín, El Progreso, firmada por los agentes Miguel Ángel Santos Morente y Wilson Hernández Vanegas

**Motivo:**

Los agentes informa que cuando efectuaban su recorrido por la Aldea Magdalena observaron un aglomeración de personas a la orilla de la carretera, pudiendo constatar que en una hondonada se encontraba



volcado un vehículo tipo Pick up Marca Nissan con numero de matrícula P412BWX, a nombre de GENNAR JOAQUIN GONZALES RAMIREZ, a la par de dicho vehículo se encontraba Carlos Romeo de León, quien conducía el automotor, a quien se le sintió olor a licor.

Los curiosos del lugar indicaron que en la palangana del vehículo se trasportaban BESLY YOLANDA PEÑA CRUZ, ANTHONY CARLOS ALEXIS DE LEON PEÑA, TERESA AMANDA ELENE DE LEON PEÑA Y ANA VICTORIA DE LEON, siendo la primera su esposo y los otros sus hijos.

En una unidad de bomberos municipales fue trasladada al hospital departamental Besly Yolanda Peña Cruz, quien presentaba contusión múltiple.

### **Caso número dos**

Según acta de prevención 24-2019, de fecha 5 de mayo de 2019, la sub estación 53-21, de San Agustín, El Progreso, firmada por los agentes Otto Benjamín Aroche Chamo y Hugo Salvador Tul Xicol.

**Motivo:**

Los agentes informan que cuando efectuaban realizando recorrido de seguridad ciudadana, por la vía telefónica del jefe de servicio de la comisaria 53, fueron informados que en camino de terracería que conduce a Aldea Tecuiz, había sucedido un hecho de tránsito, por lo que se dirigieron al lugar, donde al llegar encontraron un vehículo tipo Pick up marca Toyota color rojo matricula P608GNN, a nombre de Julio Gilberto Cruz Cárcamo, encontrándose al señor Esvin Ubaldo Hernández Ramírez, quien entrego los documentos del vehículo. Es el caso que al comunicarse con el agente de PNC de servicio en el Hospital de Guastatoya fueron informados que a ese centro asistencial ingresaron 9 personas a bordo de las unidades DR11-11 de bomberos municipales y unidad 717 de bomberos voluntarios.

**Caso número tres**

Según acta de prevención 040-2019, de fecha 26 de junio de 2019, la sub estación 53-21, de San Agustín, El Progreso, firmada por los agentes Otto Alexander Javad Pensamiento Torres y Brandon Horacio Cruz Vásquez.

**Motivo:**

Los agentes informan que cuando daban cumplimiento a la orden de servicio numero 05-2019 “TRANSPARENCIA VIAL”, realizando operativo vehículo, deteniéndose al vehículo tipo Tuc Tuc Marca Baja Matricula M499BGW, color amarillo a nombre de Héctor Arnoldo Guerra Ramírez, conducido por el señor Saúl Francisco Jiménez López, persona a quien al solicitársele su licencia de conducir, manifestó no portar no poseer, por lo que fue consignado.

**Caso número cuatro**

Según acta de prevención 041-2019, de fecha 26 de junio de 2019, la sub estación 53-21, de San Agustín, El Progreso, firmada por los agentes Otto Edgar Ismael Merlos Ixtapa Iboy, Hugo Salvador Tul Xicol y Erick Bin Tun.

**Motivo**

Los agentes informan que cuando daban cumplimiento a la orden de servicio número 05-2019 “TRANSPARENCIA VIAL”, realizando operativo vehículo, deteniéndose al vehículo tipo Tuc Tuc Marca Bajaj, con número de matrícula M888CPQ, a nombre de Elfego Mauricio Hernandez Orantes, vehículo conducido por Juan Eduardo Jiménez

Alvarez, persona a quien al solicitársele su licencia de conducir, manifestó no portar no poseer, por lo que fue consignado.

### **Caso número cinco**

Según acta de prevención 042-2019, de fecha 26 de junio de 2019, la sub estación 53-21, de San Agustín, El Progreso, firmada por los agentes Otto Edgar Ismael Merlos Ixtapa Iboy, Hugo Salvador Tul Xicol y Erick Bin Tun.

### **Motivo**

Los agentes informan que cuando daban cumplimiento a la orden de servicio número 05-2019 “TRANSPARENCIA VIAL”, realizando operativo vehículo, deteniéndose al vehículo tipo Tuc Tuc Marca Bajaj, con número de matrícula M888CPQ, a nombre de Elfego Mauricio Hernández Orantes, vehículo conducido por Juan Eduardo Jiménez Álvarez, persona a quien al solicitársele documentos de propiedad y circulación del vehículo, indico no portar, por lo que fue consignado.

## **Hecho de tránsito en el municipio de San Cristóbal Acasaguastlán**

### **Caso número uno:**

Según acta de prevención no. 16-2019 de fecha 26 de mayo de 2019 de la comisaria 53 de El Progreso Sub Estación 53-23 de San Cristóbal Acasaguastlán, firmada por los agentes Carlos Enrique Coy Coc, Ediverto Rosales García y Mirna Cecilia Tista Colocho, pone a disposición a BRAYAN DAGOBERTO VALDEZ MARTINEZ y JERLIS VITALINO DÍAZ MURCIA.

### **Motivo:**

Los agentes informan que se encontraban realizando recorridos de seguridad ciudadana a bordo de la unidad PRO-039, en la demarcación varias personas que pasaban por dicho lugar les informaron de que posiblemente había un accidente de tránsito, a la altura del kilómetro 104.8 Ruta al Atlántico, al llegar al lugar pudieron observar a dos vehículos uno de ellos se encontraba atravesado sobre el carril lado derecho y el segundo vehículo se encontraba fuera de la cinta asfáltica. El primer vehículo tipo camioneta con placa de circulación P950 GHY, marca Mitsubishi, modelo 2004, quien era conducido por el hoy puesto a disposición, oloroso a licor, careciendo de licencia de conducir, fue trasladado por bomberos voluntarios al Hospital Nacional de Guastatoya;

el segundo vehículo tipo camioneta con placa de circulación p-797 GDK marca ACURA modelo 2001 quien era conducido por el señor Jerlis Vitalino Díaz Murcia de 40 años , en su estado normal por el segundo puesto a su disposición y amparado con licencia de conducir clase B Vigente. Así mismo indica esta persona que se conducía de la ciudad de Chiquimula cuando observo que el primer vehículo zigzagueaba sobre la cinta asfáltica a excesiva velocidad por lo que opto por frenar con la intensidad de esquivarlo y por lo reducido de la cinta asfáltica dio lugar a que dicho vehículo lo colisionara de frente. Así mismo al lugar de los hechos se presentó la Auxiliar Fiscal del Ministerio Publico Kleydi Elisa Pérez acompañada de los técnicos Sebastián Felipe Sacarías y Tedy Vargas para documentar los hechos asignándole número de causa MP019-2019-2159.

### **Segundo Caso:**

Según diligencia No. 02-2018 de fecha, de la comisaria 53 de El Progreso Sub-Estación 53-23 San Cristóbal Acasaguastlán, firmada por los agentes de policía nacional civil Francisco Morales Marroquín, Rudy Ubaldo Bin Isem y Aracely Acetun López, informan la aprehensión de Marvin Renaldo Cabrera Porras y Faustino Rolando Hernández García.

**Motivo:**

Los agentes manifiestan que fueron alertados vía teléfono por el elemento de turno en centro de monitoreo de cámaras, sobre una triple colisión en el kilómetro 106 ruta al atlántico. Al llegar al lugar de los hechos se constató el accidente de tránsito. El primer vehículo tipo cabezal, con placas de circulación C523BPS, color blanco FS anaranjada y amarilla, modelo 2001 marca KENWORTH, línea T800, chasis; J863146 motor no visible por corrosión, a nombre de ESTRATEGI INTELLIGENCE TRANSPORTATION, SOCIEDAD ANONIMA, el cual era conducido por el primero puesto a disposición, quien fue trasladado por bomberos municipales hacia el sanatorio Nueva Esperanza de Guastatoya El Progreso, con crisis nerviosa por lo cual quedo internado. El segundo vehículo tipo automóvil, con placas de circulación P721FYL, color gris claro policromado, marca Toyota, modelo 2002, el cual era conducido por el segundo puesto a disposición, no resultando herido. El tercer vehículo tipo camión, con placas de circulación C542BDV, marca Hino color blanco multicolor, carrocería de madera, datos obtenidos a simple vista, ya que al llegar al lugar el piloto se dio a la fuga con rumbo ignorado. Al lugar se presentó la auxiliar fiscal del Ministerio Publico Sully Merlos, acompañada de los técnicos Oswaldo Juárez y Guillermo Lemus, para evidencia lo sucedido, proporcionando causa número MP019-2018.

## **Reglamentos**

También se obtuvieron los reglamentos de tránsito de los municipios objeto de análisis, a manera de ejemplo se analiza el contenido del reglamento del municipio de San Cristóbal Acasaguastlán y San Agustín Acasaguastlán.

Como se puede apreciar en los hechos de tránsito estuvieron involucrados moto taxis (Tuc Tuc), en dos de los casos los conductores estaban ebrios y en algunos casos salieron lesionados los conductores y sus pasajeros.

Pudo apreciarse como en uno de los casos se dio el fallecimiento de una persona, por la gravedad de las heridas que presentaba.

### **Reglamento de tránsito del municipio de San Cristóbal Acasaguastlán**

Éste en el título I, titulado disposiciones generales, regula lo relacionado a:

- a) naturaleza,
- b) objeto,
- c) mística y
- d) cualidades;



En el título II, denominado Organización y funcionamiento de la policía municipal de tránsito, se tituló establece:

- a) Organización de la policía municipal de tránsito
- b) Funcionamiento de la policía municipal de tránsito

El capítulo I en adelante se regula lo relativo a:

- a) Puestos,
- b) Rangos,
- c) categorías
- d) formas de contratación del personal,
- e) clasificación del servicio,
- f) formación de los agentes,
- g) derechos y obligaciones,
- h) uniformes,
- i) insignias,
- j) régimen disciplinario.

No obstante, el abundante contenido del reglamento, este no dispone nada con relación a la educación vial.

## **Reglamento de tránsito y de transporte colectivo del Municipio de San Cristóbal Acasaguastlán**

Por otra parte la municipalidad de San Cristóbal Acasaguastlán ha emitido un reglamento de tránsito y de transporte colectivo del Municipio de San Cristóbal Acasaguastlán, el mismo en el capítulo I denominado disposiciones generales, regula:

- a) el objeto,
- b) definiciones, entre estas lo relativo a: los vehículos, vías, áreas públicas, señales.
- c) Entidad reguladora, dispone que ésta es la Policía Municipal de Transito.

El capítulo II denominado Regulación de Transito regula:

- a) prohibición de estacionamiento,
- b) colocación de rótulos en la Vía Pública,
- c) estacionamiento municipal,
- d) los pasos peatonales,
- d) zonas escolares,
- e) daños a la señalización,
- f) el uso de las calles o avenidas con diferentes propósitos.

El Capítulo III, denominado de la administración del servicio de transporte regula:

- a) ente administrador, el cual es la municipalidad de San Cristóbal Acasaguastlán;
- b) área de operaciones,
- c) rutas
- d) parqueo,
- e) tarifas;
- f) medios de transporte para la prestación del servicio de transporte colectivo de pasajeros y de carga, se dispone que los medios de transporte para la prestación del servicio son: buses, microbuses, taxis, mototaxis, fleteros, pick up con baranda (de 12 a 16 pasajeros).

El capítulo IV, denominado de las condiciones para la prestación del servicio que regula:

- a) Condiciones,
- b) Concesiones;
- c) solicitudes,
- d) revisión de vehículos,
- e) notificación,

- f) la prohibición de enajenar la concesión,
- g) la cantidad de autorizaciones,
- h) causas para enajenar las concesiones.

El capítulo V, denominado Disposiciones especiales regula:

- a) incorporación a carreteras principales,
- b) uso de pick-up, fleteros,
- c) otros prestadores de servicios.

El Capítulo VI denominado Aspectos financieros regula

- a) lo relacionado a las Tasas.

El capítulo VII denominado Control, regula:

- a) lo relativo al control de lo dispuesto por el reglamento el cual, está a cargo de la municipalidad por medio de la policía municipal de tránsito.

El Capítulo VIII, denominado Prohibiciones, infracciones y sanciones, regula:

- a) prohibiciones
- b) infracciones
- c) Sanciones

En ese mismo orden de ideas y habiendo evidenciado que el municipio de el Jícaro cuenta con un Reglamento para el transporte, se cree prudente que este reglamento puede ser complementado con el reglamento de capacitación en seguridad vial para pilotos de moto taxis, tanto en el presente como en el futuro inmediato.

### **Reglamento de transporte de pasajeros y de carga del municipio de San Agustín Acasaguastlán**

El capítulo I, denominado Disposiciones generales regula:

- a) El objeto,
- b) definiciones tales como vías, unidades de transporte, señales, áreas públicas; unidad reguladora, líneas o licencias, forma de adjudicación de las líneas o licencias.

El capítulo II, denominado de la administración del servicio de transporte regula:

- a) Ente administrador,
- b) área de operaciones,
- c) tarifas,
- d) rutas y parqueos,
- e) capacidad del transporte de pasajeros y de carga.

El capítulo III, denominado de las condiciones para la prestación del servicio regula:

- a) Condiciones,
- b) concesiones de líneas nuevas,
- c) solicitudes,
- d) revisión de vehículos,
- e) cantidad de autorizaciones,
- f) causas para revocar las licencias.

El capítulo IV, denominado disposiciones especiales, regula:

- a) Relativo a la incorporación a las carreteras principales y
- b) otros prestadores del servicio.

El capítulo V, denominado aspectos financieros y obligaciones, regula:

- a) tasas,
- b) permisos de circulación y
- c) calcomanía anual.

El capítulo VI, denominado Control, dispone:

a) control, el cual estará a cargo de la policía municipal, el Juzgado de Asuntos municipales y la Policía Nacional Civil.

El capítulo VII, se denomina prohibiciones, infracciones y sanciones, regula:

- a) prohibiciones
- b) infracciones
- c) infracciones
- d) Sanciones

El capítulo VIII, denominado disposiciones finales.

Se puede apreciar que este reglamento tampoco contiene o dispone cuestiones relacionadas con la educación vial.

El fundamento legal para poder ejecutar las dos propuestas es el Artículo 46 de la Ley de Tránsito, este dispone:

El Ministerio de Gobernación por intermedio del departamento de tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional implementara y coordinara junto con otras entidades públicas o privadas, las políticas,

programas y proyectos nacionales, regionales departamentales o municipales, generales o especiales, de educación vial, cuyos elementos se incorporarán a los planes educativos formales e informales; así como a los de capacitación superior.

Como se menciona, el deber de proteger la vida y la seguridad de las personas recae con exclusividad en el Estado, incluida la obligación de garantizar la seguridad vial; para garantizar el cumplimiento de su deber de protección, el Estado puede auxiliarse de sus distintas instituciones y así incluir a las autónomas, semiautónomas y descentralizadas.

En este sentido, las municipalidades como parte del poder local y parte del Estado, comparten la obligación de protección de la persona humana, lo cual les impone el deber de garantizar la vida y la seguridad de los habitantes sujetos a la jurisdicción de su municipio.

En tal sentido las municipalidades comparten la obligación de generar reglamentos orientados a la promoción, respeto y cumplimiento de los derechos humanos. Para el caso que nos ocupa, esta obligación se hace extensiva a garantizar la seguridad, incluida la seguridad vial.



En atención a ello, es necesario que dentro de los municipios de El Jícaro, San Cristóbal Acasaguastlán y San Agustín Acasaguastlán, departamento de El Progreso se incorporen reformas a los reglamentos existentes para incorporar un apartado sobre la educación vial a los pilotos en beneficio de la población del municipio y como mecanismo para aportar a garantizar la vida e integridad física de las personas.

Los Reglamentos municipales relacionados con el transporte de personas debe contener disposiciones relativas a seguridad vial.

Los entes encargados de brindar las capacitaciones sobre seguridad vial deben ser personas preparadas en el tema de educación vial a quienes se les debe someter a examen de conocimientos en el tema, siendo requisito indispensable ser pilotos con licencia y policías de tránsito, quienes deben ser asignados por el consejo municipal.

Las reformas a los reglamentos deberán regular, entre otras cosas, lo siguiente:

Dirigido a conductores de transporte de personas (concesionarios) y público en general.

Impartido por la policía municipal de tránsito de cada municipio

Deberá extenderse constancia

Debe de ser un requisito para obtener el permiso municipal para operar o brindar el servicio de transporte de personas en los municipios.

El contenido temático deberá contener como mínimo:

Responsabilidades del peatón, señales de tránsito, vía pública, tipos de señales (preventivas, de restricción, informativas y temporales), tipos de señalización (verticales y horizontales), uso del cinturón de seguridad, funcionamiento del semáforo para alumnos del nivel primario y riesgos de conducir bajo efectos del alcohol y el funcionamiento de los operativos con alcoholímetro, impartido a jóvenes y adultos.

La metodología implementada para la transmisión de los conocimientos debe ser la adecuada, para que las personas participantes del proceso interioricen los conocimientos aprendidos y los implementen en su cotidianidad.

## **Conclusiones**

Las disposiciones de Educación Vial en Guatemala, en los municipios de El Jícaro, San Cristóbal Acasaguastlán y San Agustín Acasaguastlán del departamento de El Progreso, están ausentes en los reglamentos de estos municipios.

La implementación de reformas a los reglamentos incorporando en ellos disposiciones relacionadas a la seguridad vial para los conductores de transporte de personas en los municipios del El Jícaro, San Cristóbal Acasaguastlán y San Agustín Acasaguastlán del departamento de El Progreso, a través de estas se facilitará garantizar la vida e integridad de las personas como parte de las funciones del gobierno municipal. Así mismo se constituye como un medio de prevención de accidentes y hechos de tránsito, permitiendo adecuar la conducta de los pilotos de mototaxi a las regulaciones normativas que faciliten su conducta adecuada en la vía pública.

El traslado de competencias a las municipalidades previsto en la Ley de Tránsito es una ventaja para promover las disposiciones necesarias en materia de educación vial en los municipios del El Jícaro, San Cristóbal Acasaguastlán y San Agustín Acasaguastlán del departamento de El Progreso.

La labor debe ser desarrollada por las autoridades competentes para la implementación la educación vial, contribuirá a la consolidación de un Estado social y democrático de derecho, en el cual se respeten las normas en favor de la mayoría de la población.

La aprobación de reformas a los reglamentos incorporando disposiciones de educación vial aprobadas por los consejos municipales en los municipios del El Jícaro, San Cristóbal Acasaguastlán y San Agustín Acasaguastlán del departamento de El Progreso, se traducirá en la prevención de accidentes, la cortesía de los pilotos y a los usuarios, mismo que se reflejarán en la seguridad vial, jurídica y local para los habitantes del municipio.

Por lo tanto, las personas que laboren como pilotos deberán someterse a un proceso de formación que facilite su educación vial, y que les permita conocer el reglamento, con el fin de mejorar sus conocimientos y con ello contribuir a disminuir los accidentes de tránsito.

## Referencias

Acasaguastlán, C. m. (2010). *Plan de Desarrollo Municipal*. SAN Cristobal Acasagustlan.

Bouquet, C. (22 de julio de 2015). Obtenido de <https://www.123seguro.com/blog/la-historia-de-la-seguridad-vial/>

Carpizo, J. (junio-diciembre de 2011). Los derechos humanos: Naturaleza, denominación y características. *Revista mexicana de derecho constitucional*(25).

Comunicaciones, I. d. (2001). *Seguridad vial: bases para el entendimiento de la problematica del transito y seguridad vial*. Argentina: Ministerio de Comunicaciones.

Derechos, O. d. (2017). <http://www.ohchr.org/SP/Issues/Pages/WhatareHumanRights.aspx>. Recuperado el 10 de Agosto de 2018, de <http://www.ohchr.org/SP/Issues/Pages/WhatareHumanRights.aspx>.

Dorbecker, M. R. (26 de agosto de 2017). *upf.edu*. Recuperado el 09 de Agosto de 2018, de [https://www.upf.edu/dhes-alfa/materiales/res/pmdh\\_pdf/PMDH\\_Manual.303-326.pdf](https://www.upf.edu/dhes-alfa/materiales/res/pmdh_pdf/PMDH_Manual.303-326.pdf)

Ejecutivo, O. (2 de julio de 1999). Acuerdo Gubernativo 499-97. *Reglamento Ley de Transito*. Guatemala.

Facultad de ciencias juridicas y sociales, E. d. (2009). Problemas del Estado de derecho en Guatemala. *Revista de seminario de doctorado en derecho*.

Font, T., & Ortega, P. (2012). Seguridad nacional, seguridad humana. *Papeles, de relaciones ecosociles y cambio global*, 161-172.

García, B. S. (2010). *El Estado laico y los derechos humanos en México 1810-2010: Evolución de los derechos humanos*. México: Universidad autónma de México.

Golstein, M. (2010). *Diccionario jurídico Consultor Magno*. Colombia: D'vinni S.A.

Guatemala, C. d. (9 de agosto de 1990). Decreto 46-90. Guatemala.

Guatemala, C. d. (1996). Ley de Transito, Decreto 132-96. Guatemala, Guatemala.

Guatemala, C. d. (2006). Ley marco del sistema de seguridad nacional, Decreto 18-2006, Artículo 2, Inc. a. Guatemala: Tipografia Nacional.

*<http://tesis.uson.mx/digital/tesis/docs/19920/Capitulo1.pdf>*. (s.f.).

humanos, P. v.-a. (2008). *Concepto u caracterisitcas de los derechos humanos*. Caracas: ColorGrafic.

Interior, M. d. (1988). *Manual de educacion vial. Conceptos Básicos*. Nicaragua: Minsterio del interior, Policia Sandinista.

Interior, M. d. (2012). *Anuario Estadistico Policia Nacional*. Nicaragua: Ministerio del Interior Nicaragua.

Madurga, L. F. (2015). EL CONCEPTO DE DERECHOS FUNDAMENTALES. *Anuario del Centro de la Universidad Nacional de Educación a Distancia en Calatayud*, 117-136.

Mérida, A. M., López, A. H., & Castañeda, R. U. (2001). *El Transporte colectivo urbano en el Área Metropolitana de Guatemala: hacia una solución integral*. Guatemala: Centro de Estudios Regionales y Urganos, Universidad de San Carlos de Guatemala.

Naciones, L. d. (20 de abril de 1921). Convenio y Estatuto sobre la libertad de tránsito. Barcelona, España.

Naciones, L. d. (20 y 24 de abril de 1926). Convenios de Paris. Paris, Francia.

Nowak, M. (2005). *Derechos humanos: manual para parlemantarios*. Francia: Oficina del alto comisionado de las naciones unidas para los derechos humanos.

Paz, P. p. (s.f.). *Tránsito La Paz*. Recuperado el 15 de junio de 2019, de <http://www.transitolapaz.gob.mx/vialidad/definicionesyconceptos.html>.

Rojas Aravena, F. (2012). *Seguridad humana, nuevos enfoques*. San José, Costa Rica: Flacso.



Salgado, L. L. (2015). *Temas actuales de los derechos humanos de última generación*. Puebla, México: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

Salud, O. M. (2004). *Informe sobre situación Mundial de la seguridad vial*. Organización Mundial de la Salud.

Salud, O. M. (2013). *Informe de la situación mundial de seguridad vial*. OMS.

salud, O. m. (2015). *Informe sobre situación mundial de la salud 2015*. Francia: OMS.

Santos, M. D. (2014). *Estrategia de Comunicación para fortalecer la imagen de la Policía Municipal de Tránsito de la ciudad de Guatemala*. Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala.

SEGEPLAN, C. M. (2010). *Plan de desarrollo municipal del municipio de El Jicaro, departamento de El Progreso 2011-2025*. El Jicaro: Consejo Municipal de Desarrollo del Municipio de El Jicaro y Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia.

Seguridad, S. T. (2012). *Poítica nacional de seguridad*. Guatemala: Mayaprin.

Stein, A. (2009). El concepto de seguridad multidimencional. *Bien Común*, 15(176-177), 31-37.

Unidas, N. (2004). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*.

Unidas, O. d. (19 de septiembre de 1949). Convención sobre la circulación vial. Ginebra, Suiza.

Unidas, O. d. (8 de noviembre de 1968). *Convención sobre la Circulación Vial y la Convención sobre la Señalización Vial*. . Ginebra, Suiza.

Unidas, O. d. (22 de mayo de 2003). Resolución 60/5, Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. New York, Estados Unidos de America.

Valencia, V. G. (2002). *La seguridad pública como un derecho humano. Quinto certamen de derechos humanos*. Toluca: Comision de estudios literarios del estado de México. Obtenido de <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/4/1534/3.pdf>