

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

**“NECESIDAD DE IMPLEMENTAR PROGRAMAS DE EDUCACIÓN VIAL EN LA
PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR LA MUNICIPALIDAD DE
AMATITLÁN, DEPARTAMENTO DE GUATEMALA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva
de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

DIMAS GUILLERMO RAMÍREZ GIL

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, junio de 2011

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO:	Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana
VOCAL I:	Lic. Avidán Ortiz Orellana
VOCAL II:	Lic. Mario Ismael Aguilar Elizardi
VOCAL III:	Lic. Luís Fernando López Díaz
VOCAL IV:	Br. Modesto José Eduardo Salazar Dieguez
VOCAL V:	Br. Pablo José Calderón Gálvez
SECRETARIO:	Lic. Marco Vinicio Villatoro López

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



Lic. Edi Leonel Pérez
Abogado y Notario



Guatemala, 21 de septiembre 2011

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



Respetable Licenciado:

Atentamente me dirijo a usted con el objeto de informarle que conforme a resolución de fecha 8 de agosto del presente año, he revisado el trabajo del Bachiller: **DIMAS GUILLERMO RAMÍREZ GIL**, en la preparación de su trabajo de Tesis denominado: **"NECESIDAD DE IMPLEMENTAR PROGRAMAS DE EDUCACIÓN VIAL EN LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR LA MUNICIPALIDAD DE AMATITLÁN DEPARTAMENTO DE GUATEMALA"**.

A este respecto y en cumplimiento a lo que se establece en el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, me permito rendir a usted el siguiente informe:

I. La investigación realizada en el campo del derecho administrativo y derecho de tránsito, es de gran relevancia para la comunidad que reside en el municipio de Amatitlán, departamento de Guatemala tomando en consideración la necesidad de la educación vial, principalmente a los pilotos de transporte urbano, extraurbano, transporte pesado, taxis y propietarios de vehículos particulares y sobre todo a los peatones tomando en cuenta, que en la actualidad, se carece de dichos programas y de allí el aporte y beneficios de la investigación.

II. Con respecto a los métodos y técnicas, de conformidad con el tema investigado y el plan de investigación aprobado, fueron de gran utilidad el método analítico ya que la información obtenida en forma documental y separada por autores nacionales y extranjeros así como las disposiciones legales vigentes, se debió de analizar aplicando las ventajas de dicho método. El estudiante observó y aplicó las instrucciones y recomendaciones presentadas por mi persona, relativas a la redacción y puntuación, dentro de la técnica de la investigación jurídica.

Dirección: 7ª. AV. 6 – 53 Zona 4, Edificio El Triángulo, oficina número 68
Ciudad de Guatemala
Tel. 23325622 - 57848140

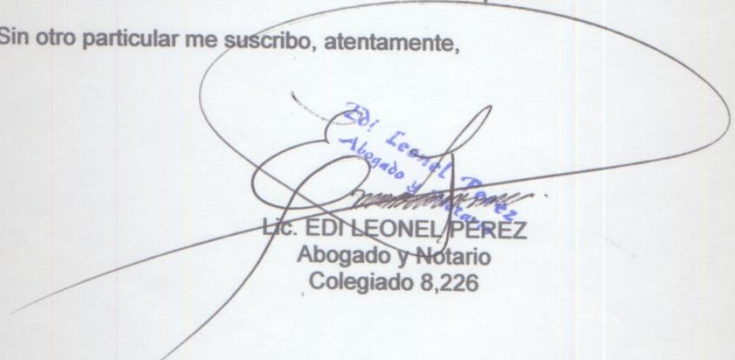


Lic. Edi Leonel Pérez
Abogado y Notario

- III. Respecto a la contribución científica, esta derivó concretamente en la necesidad de implementar por parte del gobierno municipal del municipio de Amatitlán, departamento de Guatemala, un programa de educación vial en forma permanente para facilitar el ordenamiento vehicular y peatonal de dicho municipio.
- IV. Las conclusiones y recomendaciones son congruentes con la temática investigada y de cada uno de los capítulos desarrollados, constituyendo un aporte para la solución al tema investigado como lo es la necesidad de implementar programas de educación vial para la prevención de accidentes en el municipio de Amatitlán, departamento de Guatemala.
- V. En cuanto a las fuentes bibliográficas consultadas, son suficientes y adecuadas para el tema desarrollado, ya que contiene la exposición de autores nacionales y extranjeros.
- VI. El trabajo realizado constituye un aporte para los estudiantes y profesionales del derecho, por el enfoque realizado y de la necesidad de implementar planes programas y proyectos en materia de tránsito teniendo como beneficiarios directos a los pobladores y transeúntes del municipio de Amatitlán, departamento de Guatemala.

Por lo antes indicado, considero que el trabajo de investigación del bachiller: **DIMAS GUILLERMO RAMÍREZ GIL**, puede servir de base para la sustentación del examen público respectivo y en virtud de ello, emito mi **DICTAMEN FAVORABLE** para continuar con el trámite respectivo.

Sin otro particular me suscribo, atentamente,


Lic. EDI LEONEL PÉREZ
Abogado y Notario
Colegiado 8,226

Dirección: 7ª. AV. 6-53 Zona 4, Edificio el Triangulo, oficina número 68
Ciudad de Guatemala
Tel. 23325622 - 57848140

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

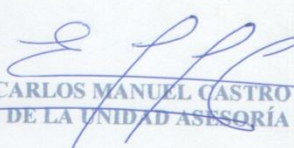
Edificio S-7, Ciudad Universitaria
Guatemala, Guatemala

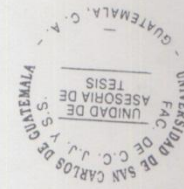


**UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES.** Guatemala, veintitrés de septiembre de dos mil once.

Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A): **VICTOR HUGO GIRÓN MEJIA**, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante: **DIMAS GUILLERMO RAMÍREZ GIL**, Intitulado: **"NECESIDAD DE IMPLEMENTAR PROGRAMAS DE EDUCACIÓN VIAL EN LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR LA MUNICIPALIDAD DE AMATITLÁN DEPARTAMENTO DE GUATEMALA"**.

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


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



cc.Unidad de Tesis
CMCM/jrvch.



LIC. VÍCTOR HUGO GIRÓN MEJÍA

Abogado y Notario
10ª. Avenida 3-68 zona 4
Guatemala, teléfono 5010-7807



Guatemala, 25 de octubre de 2011.



Señor Jefe:
De la Unidad de Tesis
Licenciado Carlos Manuel Castro Monroy
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su despacho.

Respetable Licenciado:

En atención al nombramiento en donde se me designa como REVISOR de tesis, del estudiante **DIMAS GUILLERMO RAMÍREZ GIL**, respecto a su trabajo de tesis intitulado **NECESIDAD DE IMPLEMENTAR PROGRAMAS DE EDUCACIÓN VIAL EN LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR LA MUNICIPALIDAD DE AMATITLÁN DEPARTAMENTO DE GUATEMALA**, con el objeto de informar sobre mi labor y oportunamente emitir dictamen respectivo:

1. El contenido científico y técnico de la investigación jurídica desarrollada por el estudiante es un gran aporte para la sociedad en general y particularmente para los habitantes del municipio de Amatitlán ya que ante la densidad de población y incremento de servicios públicos la actividad vehicular, las autoridades municipales han implementado la policía municipal de tránsito sin embargo no existe hasta la presente fecha programas relativos a la educación vial.
2. La metodología y técnicas de la investigación fueron utilizadas por el estudiante **DIMAS GUILLERMO RAMÍREZ GIL**, de conformidad con el punto de tesis investigado y para el efecto se utilizó el método analítico el cual fue de suma importancia ya que ayudó al análisis jurídico de las diferentes normas vigentes en Guatemala relativas al derecho de tránsito, al derecho municipal y principalmente, a la actividad vehicular.
3. Con respecto a la redacción que contiene el informe final de la presente tesis, esta se considera acorde a la técnica jurídica lo que para el efecto recomiendan las directrices del Diccionario de la Real Academia Española en cuanto a puntuación, aspectos y gramaticales.
4. La contribución científica del tema presentado constituye un verdadero aporte a los diferentes estudios realizados respecto al derecho de tránsito y sobre todo la implementación de políticas públicas municipales en beneficio de los habitantes del



LIC. VÍCTOR HUGO GIRÓN MEJÍA

Abogado y Notario
10ª. Avenida 3-68 zona 4
Guatemala, teléfono 5010-7807

municipio de Amatitlán como lo es la educación vial en la prevención de accidentes de tránsito terrestre y el ordenamiento vehicular.

5. Una vez revisada la lectura de la investigación presentada por el estudiante **DIMAS GUILLERMO RAMÍREZ GIL**, se establece que las conclusiones y recomendaciones, son acordes al tema investigado y al desarrollo de cada uno de los capítulos contenidos en el estudio jurídico elaborado, tanto en la normativa nacional como internacional.
6. Con respecto a la bibliografía utilizada, por el tema investigado se determina que la misma es la más adecuada, ya que se utilizaron obras de autores nacionales y extranjeros, y las disposiciones legales vigentes en materia de tránsito y municipal.

Por lo que considero que cumple con los requisitos, que para el efecto establece el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen Público, por lo anteriormente indicado procedo a emitir el presente dictamen de revisor en forma **FAVORABLE**, para que pueda continuar con el trámite correspondiente, previo a optar el grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales y los títulos profesionales de Abogado y Notario.

Sin otro particular me suscribo de usted,

Atentamente,

Lic. Víctor Hugo Girón Mejía
Abogado y Notario
Colegiado No. 5695

Victor Hugo Girón Mejía
Abogado y Notario

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
DE GUATEMALA



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

Edificio S-7, Ciudad Universitaria
Guatemala, Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.
Guatemala, veinticinco de abril de dos mil doce.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de el estudiante DIMAS GUILLERMO RAMÍREZ GIL, Titulado NECESIDAD DE IMPLEMENTAR PROGRAMAS DE EDUCACIÓN VIAL EN LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR LA MUNICIPALIDAD DE AMATITLÁN DEPARTAMENTO DE GUATEMALA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

LEGM/sllh



DEDICATORIA

- A DIOS:** Supremo creador del universo.
- A MIS PADRES:** Rosalio Ramírez Hernández y Amalia Gil Contreras (Q.E.P.D.) gracias por su ejemplo, trabajo y honestidad con mucho amor.
- A MI ESPOSA:** Patricia Godoy Morales por su amor y apoyo brindado.
- A Mis Hijos:** Diana Patricia, Francisco Guillermo y Lourdes Marizabel que este sea un ejemplo para ustedes con mucho amor.
- A MIS HERMANOS:** Por su apoyo y cariño fraternal en los momentos difíciles.
- A MI FAMILIA:** En general
- A MIS AMIGOS:** Quienes me han apoyado a lo largo de mi vida y mi carrera brindándome su amistad
- A:** La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, que me albergó y me concedió el gran honor de haber estado en sus aulas.
- A:** La tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala

ÍNDICE

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

CAPÍTULO I

1. El municipio de Amatlán	1
1.1. Etimología.....	3
1.2. Historia	3
1.3. Geografía y clima	5
1.4. Costumbres y Tradiciones	9
1.5. Organización social	18

CAPÍTULO II

2. Accidentes de Tránsito	21
2.1. Definición.....	22
2.2. Clasificación	25
2.2.1. Son Accidentes simples	26
2.2.2. Accidentes simples combinados	27
2.2.3 Accidentes múltiples.....	27
2.3. Causas	29
2.3.1. Son causas condicionantes.....	30
2.3.2 Causas desencadenantes	31
2.3.3 Causas perpetuantes	31
2.3.4 determinación de las causas	32

	Pág.
2.3.5. Causas relativas a la vía y al medio	34
2.3.6. Causas relativas al vehículo	35
2.3.7. Causas humanas	36
2.4 Polarización efectiva	37
2.5. Situación de fatiga	38
2.5.1 El estado del pavimento	40
2.5.2. Iluminación de las vías	42
2.6. Efectos	43
2.7. Actos ilícitos	47
2.7.1. El alcohol como principal responsable de accidentes de tránsito	48
2.7.2. Efectos del alcohol sobre la capacidad de conducción	48
2.7.3. Efectos sobre la visión	49
2.7.4. Efectos sobre el comportamiento y la conducta	49
2.8 Consecuencias jurídicas	51
2.8.1 Seguro obligatorio de responsabilidad civil	52

CAPÍTULO III

3. Policía Municipal de Tránsito	61
3.1. Definición de Policía Municipal de Tránsito	62
3.2. Objetivos de la Policía Nacional de Tránsito	63
3.3. Funciones de la Policía Municipal de Tránsito	64
3.4. Fundamento legal de la Policía Municipal de Tránsito	65
3.5. Ventajas y desventajas de la Policía Municipal de Tránsito	68

CAPÍTULO IV

	Pág.
4. Necesidad de implementar programas de educación vial en la prevención de accidentes de tránsito por la municipalidad de Amatitlán, departamento de Guatemala.	75
4.1 Aspectos generales.	75
4.1.1 Concepto de educación vial	77
4.1.2 Fundamento histórico de la educación vial	78
4.2. Programa de educación vial actual	83
4.3. Programa de educación vial por implementar	85
4.4. Ventajas de la implementación de un programa municipal de educación vial para los vecinos de Amatitlán.	86
CONCLUSIONES	91
RECOMENDACIONES	93
BIBLIOGRAFÍA	95

INTRODUCCIÓN

En Guatemala, ocurren múltiples accidentes de tránsito por diversas causas produciendo muertes, lesiones corporales y destrucción de vehículos, algunas de las causas que provocan dichos accidentes es la velocidad, el manejar en estado de ebriedad, desperfectos mecánicos y el desconocimiento en algunas oportunidades de las carreteras, entre otros.

Los accidentes de tránsito se provocan o son provocados siempre por el ser humano afectando en algunas oportunidades a los peatones que sin ir conduciendo sufren consecuencias dañinas para la salud, trabajo y su familia. Como consecuencia de lo antes señalado, es importante implementar programas de educación vial, para la prevención de accidentes de tránsito por las autoridades municipales del municipio de Amatitlán departamento de Guatemala, ya que en la actualidad existe policía de tránsito pero no programas de educación vial por lo que es necesario realizar un estudio jurídico, doctrinario y practico en materia de educación vial con el propósito de conocer las normas nacionales e internacionales en dicha materia.

La falta de un programa permanente en educación vial, también es una causa que genera en Guatemala que se provoquen accidentes de tránsito terrestre, tomando en consideración, que los peatones están expuestos a la negligencia o imprudencia de los pilotos automovilistas.

Además, en Guatemala existe, normativas jurídicas tendientes a la regulación del tránsito, para lo cual la Ley de Transito contenida en el decreto número 132-96 y el reglamento de la Ley de tránsito contenida en el acuerdo gubernativo 259-2002 que son las normativas jurídicas aplicables a la regularización y prevención de accidentes de tránsito.

Como consecuencia de los múltiples daños ocasionados por la diversidad de accidentes de tránsito ocurridos en el municipio de Amatitlán, departamento de Guatemala, es necesario que las autoridades municipales implementen una serie de programas en educación vial para que los vecinos de dicha comunidad transportistas y propietarios de vehículos puedan conocer las ventajas de una educación vehicular y sobre todo peatonal, con el propósito de minimizar los accidentes de tránsito.

El presente trabajo de investigación, se divide en cuatro capítulos los cuales se indican a continuación, el primero, inicia con el Municipio de Amatitlán, la historia del municipio antes mencionado, la geografía y el clima, las costumbres y tradiciones y la organización social del mismo; el segundo, indica lo relacionado a los accidentes de tránsito, algunas definiciones, la clasificación, las causas, la polarización efectiva, las situaciones de fatiga, los efectos, los actos ilícitos y las consecuencias jurídicas; el tercero, contiene lo relacionado a la Policía Municipal de tránsito, definición de Policía Municipal de Transito, los objetivos, las funciones, el fundamento legal, las ventajas y desventajas, el cuarto capítulo, hace referencia a la necesidad de implementar programas de educación vial en la prevención de accidentes de tránsito por la

Municipalidad de Amatitlán, Departamento de Guatemala, iniciando con los aspectos generales, los programas de educación vial actual, programas de educación vial por implementar y finalmente las ventajas de implementación de un programa municipal de Educación Vial para los Vecinos de Amatitlán.

Los métodos utilizados fueron el analítico y sintético y dentro de las principales técnicas, utilizadas fueron las bibliográficas, para la recopilación de documentos relacionados al tema en libros de texto, disposiciones legales, tanto de autores nacionales como de extranjeros, así como la utilización de tecnología como internet.

CAPÍTULO I

1. El municipio de Amatitlán.

El municipio de Amatitlán, se localiza a 27 kilómetros al Sur de la Ciudad de Guatemala con una altura aproximada de unos 1188 metros sobre el nivel del mar. Cuenta con varias de vías de acceso asfaltadas, la principal de ellas, es la carretera CA-9 o autopista al Pacífico, que conecta con la Ciudad Capital y municipios vecinos como Villa Nueva, Villa Canales, San Miguel Petapa, Mixco (en el Depto. de Guatemala), San Vicente Pacaya, Palín y Escuintla (en el Depto. de Escuintla).

Tomando en cuenta los censos poblacionales a partir de 1950, y de acuerdo con los datos presentados por el CEUR-USAC en febrero de 2007, el cronista Oscar Fajardo Gil realizó un estudio reciente que estima la población de Amatitlán en el año 2010: 100,456 en el área urbana y 20,595 en el área rural. Estas cifras, calculadas técnicamente en sus mínimos, ubicarían la población actual del municipio de Amatitlán, Guatemala, en 121,051 habitantes.

Algunos autores también designan a la Laguna de Amatitlán con el nombre de Yrulianapa pero sobre todas las demás ha prevalecido la toponimia Amatitlán que en la lengua Pipil quiere decir: “Ciudad de las Cartas o del Correo”, según la primitiva opinión de Gage y muchos otros historiadores, indica García Elgueta que el glifo de Amatitlán era un rollo de papel enlazado con un mecate, de manera que se ve la relación con las palabras carta y correo, pues los indios fabricaban una especie de papel con corteza del

árbol denominado ámate o amatle (Ficus Moraceae). Para otros autores Amatitlán significa simplemente “Cerco de Amates o Lugar rodeado de Amatles”, por la abundancia que había de estos árboles en las inmediaciones de la laguna, Chichoy es la palabra Cakchiquel que quiere decir “Junto a la Laguna”, en la obra de Thomas Gage se indica que Pampichi significa “ En o Dentro de las Flores” la palabra Tzacualpa en cambio va unida a la idea de muros derruidos o paredes arruinadas con que los indios designaban a muchos lugares que ya se encontraban abandonados en el momento de la conquista.

Finalmente “el 17 de Junio de 1586 dispone el ayuntamiento de la Ciudad de Guatemala que la Laguna de Yrulianapa, se le colocaran tapas para la conservación de los peces; el 10 de octubre de dicho año se prohíbe pescar en la laguna de Yrulianapa, por haber quedado incluida la nueva albarrada, en la época Colonial se llamó con el genérico de los Amatitlanes, no solo por el Valle y la Laguna de esta Ciudad, si no también el pueblo de San Cristóbal Amatitlán más conocido ahora como Palín población indígena de habla Pokomán situada a 12 Kilómetros de distancia. Por Decreto Legislativo del 28 de agosto de 1835, Amatitlán tiene la categoría administrativa e histórica de Ciudad (OFG). Es considerada como ciudad dormitorio, porque más del cincuenta por ciento de sus habitantes trabaja en la Ciudad de Guatemala y otras localidades cercanas, sin embargo, existen muchas industrias que desde la década de 1960 se instalaron en el municipio: Casimires de Amatitlán (Novatex), IMCA Tappan,

Jardines Mil Flores, pinturas Fuller, herramientas Collins, y transnacionales como Bayer y Cementos Tolteca entre las más importantes.”¹

1.1. Etimología

Aunque existen varias interpretaciones etimológicas, todas ellas coinciden en la raíz náhuatl generadora AMATL, vocablo que según el Dr. J. Guillermo Salazar, en sus artículos sobre el Señorío del Indio, es voz nahoa que significa papel.

El coronel Manuel García Elgueta opina que los habitantes precolombinos de la región, poqomames y pipiles, utilizaban la corteza y fibras de los árboles de amatle (*Ficus glabrata*) para escribir sus jeroglíficos y hacer sus pinturas, por lo que Amatitlán puede interpretarse como “Ciudad de las cartas, de las letras o del correo”. Los árboles de amatle eran abundantes en la región y aún ahora pueden encontrarse con facilidad. El glifo de Amatitlán era un rollo de papel atado con un mecatl. De tal manera que el nombre Amatitlán también se interpreta como “Lugar rodeado de amatles”.

Cabe aquí mencionar el hecho que en varios documentos aparece Amatitlán con el nombre de Chichoy voz cakchiquel que significa en el lugar de la laguna.

1.2. Historia

Según una reciente recopilación histórica de Oscar Fajardo Gil (Crónicas de Nuestro Pueblo, septiembre de 2009), Amatitlán era un importante asentamiento poqomam que

¹ <http://www.amatitlan.org>. **Biografía del municipio de Amatitlán**. Sección cultural. Pág. 3

formaba parte de una extensa región con Palín y los Petapas. Hacia 1520-25, cuando ocurrió la conquista del territorio guatemalteco por los españoles comandados por el capitán Pedro de Alvarado, el principal centro poqomam se ubicaba en la actual Chinautla, 12 kilómetros al norte de la actual capital. Después de la victoria española, la mayoría de poqomames fueron trasladados a un lugar llamado Santo Domingo de Mixco, 17 kilómetros al occidente del actual centro capitalino.

Según el cronista español Fuentes y Guzmán: Pampichí o Pampichín (cerca o dentro de las flores) estaba situado al pie de la montaña sobre la ribera meridional del lago. Resulta ser que el primitivo y original pueblo de los indios de Amatitlán sufrió dos traslaciones, la primera hacia Tzacualpa y la segunda hacia el valle donde se encuentra actualmente.

El segundo asiento de Amatitlán promediando el siglo XVII, después de haber estado en Pampichín, que pudo haber sido la actual finca y caserío Belén, fue en Zacualpa o Tzacualpa. Este paraje puede identificarse con toda precisión como el actual sitio arqueológico Amatitlán, al sur de la desembocadura del lago de Amatitlán que es el origen del río Michatoya, al oeste de El Morlón, al norte del puente La Gloria que antiguamente se llamaba del Molino, y al lado este de la actual ciudad cabecera, a unos 1,240 metros sobre el nivel del mar. Se cree necesario mencionar que la planicie en su cima se estima suficiente para haber dado cabida a la población que se calcula tuvo. Remesal, en el libro 11 capítulo IV de su historia, dice que el Presidente Cerrato hizo donación de la laguna de Amatitlán a los padres de Santo Domingo, y que fue fray

Jerónimo (o fray Diego) Martínez quien pasó el pueblo a donde está ahora, junto a otros de la comarca.

Se considera el 24 de junio de 1549 como la fecha de fundación de San Juan Amatitlán, cuando era Presidente don Alonzo López de Cerrato. Según Ernesto Chinchilla Aguilar, el fundador de Amatitlán fue Fray Diego Martínez. Por su parte, el historiador Guillermo Zúñiga Diéguez coincide en la fecha aunque señala que el encargado del traslado del poblado a donde se asienta actualmente estuvo a cargo de Fray Jerónimo Martínez.

En la Institución Smithsonian de Washington, DC, se encuentra el original del Libro de Cuentas del Pueblo de San Juan Amatitan, llevado simultáneamente en dos idiomas indígenas, poqomam y pipil, así como en español, firmado por Francisco, Ajtzib, racun Don Juan Ajval, o sea Francisco, escribiente o secretario del cacique, o señor de vasallos Don Juan. Las fechas que registra el "Libro de Cuentas" están comprendidas entre los años de 1559 a 1562; es decir, cuando la población ya reducida tendría una escasa década de desarrollo. Suministra valiosos datos sobre el sistema entonces vigente de los tributos, castigos pecuniarios y gastos de la comunidad.

1.3. Geografía y clima

El municipio de Amatitlán tiene una topografía irregular, quebrada en un 65%; con pequeños valles, el mayor de los cuales es ocupado por la cabecera municipal. Las alturas van desde 1,150 hasta 2,565 msnm. Según la clasificación taxonómica de

suelos de Simmons (1959), “los suelos de la cuenca y el Lago Amatitlán corresponden a las categorías taxonómicas III, V y VII, de vocación forestal.”²

La mayor parte del municipio es montañoso, solo la ciudad y el caserío El Rincón ocupan terreno plano, los demás poblados quedan sobre estribaciones montañosas. De las catorce aldeas, doce quedan en el margen oriental del Lago de Amatitlán y únicamente dos sobre el margen occidental: Las Trojes y Agua de las Minas.

- **Sierra**

Monterrico; Montañas: Limón, Santa María, El Filón, La Cerra, La Mujer dormida, Mal Paso, Silla de los Órganos; Cerros: El Morlón, Cardona, La Mariposa, El Limón, Corado, La Pipa, Palencia y Hoja de Queso.

- **Volcán pacaya**

Altitud de 2522 metros sobre el nivel del mar y se encuentra en el límite entre los municipios de Amatitlán (Depto. Guatemala) y San Vicente Pacaya (Escuintla). Existe registro de sus erupciones desde el año 1556. Su último ciclo de actividad eruptiva se reinició en 1961, después de 76 años de reposo. Erupciones recientes que han requerido medidas de emergencia: a) mayo de 1999; b) 16 enero de 2000, la cual fue considerada por varios medios de comunicación como la más fuerte de los últimos 50 años; c) marzo y abril de 2009, intensa actividad caracterizándose por fuertes retumbos. Según Luis Alberto Roque, un guía local de turismo, se podían contar hasta 20

² **Ibíd.** Pág. 5

detonaciones por minuto, cuando lo normal es que esta cantidad ocurra en periodos de cinco minutos. Agregó que el Pacaya se encuentra lanzando piedras y lava volcánica en el extremo sur, la cual puede ser observada desde el cerro Chino. Personeros de la Conred indicaron que en la parte sureste se formó un nuevo cráter, por lo que pelagra el caserío El Rodeo el cual se encuentra próximo a las faldas del volcán.

- **El lago de Amatitlán**

Hace más de 40 mil años, como producto de movimientos sísmicos y erupciones de los volcanes que rodean el valle de Amatitlán, se formó una gran cavidad y, dentro de ella, un impresionante lago que medía más de 40 kilómetros cuadrados de extensión. La erosión que durante miles de años ocasionó el correr de las aguas, más el efecto de los movimientos sísmicos, redujeron el lago que hoy conocemos a una extensión de 15 kilómetros cuadrados.

Un hecho histórico que marcó un rumbo decadente para el lago fue el traslado de la capital, en 1776, a su actual enclave. Esto dio origen a la explosión demográfica, con el consiguiente desorden en la utilización de los recursos: deforestación, mala utilización del suelo con fines agrícolas, distribución desordenada en el régimen de tenencia de la tierra e instalación dentro de la cuenca que desemboca en el lago de aproximadamente 1,000 industrias de diversa índole, sin plantas de tratamiento funcionando.

La construcción del relleno en 1881, con el propósito de dar paso al ferrocarril, dividió físicamente al lago en dos partes, limitando el flujo natural de sus aguas. La apertura de

la planta de generación de energía eléctrica La Laguna en la margen sur (1946) y el uso de sus aguas para hacer funcionar la central hidroeléctrica de Jurún Marinalá, han afectado considerablemente el comportamiento natural del lago. Ésta hidroeléctrica, administrada por el INDE, utiliza el lago como embalse mediante la colocación de compuertas, haciendo oscilar el nivel del agua de acuerdo a sus necesidades, hecho que afecta especialmente a las riberas y edificaciones instaladas en sus márgenes, causando igualmente diversos e irreparables daños a su cuerpo hídrico, con repercusiones en la flora y la fauna del lugar.

Se ha deforestado el 45% de los bosques originales y los restantes se encuentran en estado de explotación y deterioro, provocando problemas de erosión, sedimentación y disminución en la recarga de acuíferos.

Hacia 1996 se constituyó la Autoridad para el Manejo Sustentable de la Cuenca del Lago de Amatitlán (AMSA)², entidad que con el financiamiento gubernamental y de diferentes gobiernos de países amigos y organizaciones no gubernamentales, ha desarrollado proyectos como: instalación de biobarda, instalación de aireadores, extracción de algas, basura y vegetación invasiva, limpieza de playas, campañas informativas y de concientización, construcción de tanques de sedimentación, etc., obteniendo avances importantes en la recuperación de este recurso natural. Las aguas del lago de Amatitlán se empiezan a ver nuevamente limpias, lo que ha permitido la reproducción de diferentes especies de peces y con esto, el retorno de las aves migratorias.

- **Clima**

El municipio de Amatitlán se localiza en la zona de bosque subtropical templado húmedo (Holdridge), que varía según las estaciones de invierno y verano, e influye en la dirección e intensidad de las corrientes eólicas. Los vientos predominantes en el día son Nor-Noreste, y en las madrugadas el viento Sur. Su clima es seco en los meses de verano y húmedo en los meses de invierno, con temperaturas promedio de 26 a 30 grados centígrados. La época más lluviosa es en los meses de Junio a Septiembre; la precipitación pluvial se establece dentro del rango de 650 a 1500 mm al año.

1.4. Costumbres y tradiciones

Sin lugar a dudas Amatitlán es uno de los municipios de Guatemala con mayor diversidad de costumbres y tradiciones, muchas se remontan a los tiempos de la colonia y en general giran alrededor de la fe cristiana católica. Amatitlán es conocido como "Pueblo de los Tres Patronos" porque a lo largo del año se celebran 3 grandes fiestas en honor a distintos santos:

El primero o segundo lunes de enero se celebra el día principal del Tradicional Rezado en honor a la Virgen del Rosario de la parroquia San Juan Bautista; una de las más bellas imágenes de la Reina del Cielo, que data de 1696 cuando fue elaborada por el maestro Damián De la Vega, luego fue restaurada por primera vez en 1906 en los talleres del maestro Julio Dubois, y también fue objeto de una segunda restauración en los talleres de Cerebiem del Instituto de Historia y Antropología del Ministerio de Cultura

en el año 2006. Previo al lunes principal se efectúa el Novenario de la Virgen, en el que diariamente se reza el Rosario y se realizan procesiones por la noche, antes llamadas "albas" porque se hacían en la madrugada, que recorren distintos sectores de la ciudad. El domingo anterior se celebra Misa Mayor o Concelebrada y después distintos grupos ofrecen conciertos en Honor a la Patrona.

La mayor festividad es, sin lugar a dudas, la Tradicional y Bicentenario Feria de la Cruz en honor al Niño Dios de Amatlán, que se realiza entre la última semana de abril y la primera semana de mayo, siendo el día principal el 3 de mayo, cuando miles de personas del centro de la República y otros lugares acuden a este precioso paraíso "junto al azul del lago y bajo el azul del cielo, en un espejo entre montañas". Son electas las soberanas de la belleza femenina de Amatlán: Flor de Mayo, Flor Silvestre, Sirena del lago. Se realiza la Procesión Acuática desde 1947 y es considerada como una de las más coloridas y vistosas del continente americano. Se instala un escenario principal a la par del estadio municipal en donde se pueden apreciar paisajes espectaculares pintados por el reconocido muralista Carlos Santos Sacú. Se celebran varios bailes con los mejores grupos musicales. La Feria de la Cruz incluye una amplia variedad de actividades culturales, sociales, deportivas y religiosas.

El 24 de junio se celebra la festividad de San Juan Bautista, en cuya advocación se considera que fue fundado San Juan Amatlán en el año 1549.³

³ *Ibíd.* Pág. 8

- **Dulces de Amatitlán**

Cuando el azúcar se popularizó en los tiempos de la Colonia, la población se aficionó enormemente a los dulces y no es de extrañar que amatitlán se apegara rápidamente al azúcar ya que fue una de las primeras regiones del país en ver florecer los cultivos de la caña de azúcar, con este cultivo se desarrollaron los trapiches y los ingenios de azúcar siendo los de mayor fama los de amatitlán, para los años 1536 se inicia la artesanía dulcera de Amatitlán, con el apogeo de los ingenios de azúcar “El Molino o del Concejo” Donis Rosario y la Compañía, varía la producción de dulces que se elaboraban, actualmente se debe a la producción de azúcar en Amatitlán, con el paso del tiempo evolucionan los dulces, por lo que no faltaban en la mayoría de hogares de la sociedad Amatitlaneca, entre los dulces más famosos se encuentran; la pepitoria, el mazapán, bocadillos, chancaca, matagusano, y la famosa colación.

- **Las mengalas de Amatitlán:**

Eran mujeres solteras y jóvenes del pueblo centroamericano (Sirvientas) a finales del siglo XIX y principios del XX; en Guatemala las hubo aunque el término tuvo un significado clasicista pues en esa época se hablaba de Mengalas y Chanclas, La palabra Mengala es la contracción de Menga y Gala o sea de vestido lucido y elegante, su vestido está formado de una falda larga llamada: Enagua y llega hasta el tobillo con su cinturón (Faja) y cintas atrás y una abertura llamada Manera donde terminan dichas cintas amarándose hacia delante formando la cintura, La blusa llamada “Cotón” se caracteriza por ser de manga al codo estilo liza o guicoy adornada con finos encajes,

fustanes de dos o tres debajo de la falda, con una blusa cuadrada del lado derecho confeccionado con tela de Yervía y Organdí blanco.

Los chales o mantos los usaban para defenderse del frío o como complemento del vestido, el calzado era botín negro para los más acomodados económicamente, otras usaban sandalias y los más pobres descalzos, el pelo se usaba largo y trenzado con vistosos listones según el gusto de la dama, el maquillaje no se usaba y las joyas solamente aretes grandes de oro de 20 kilates, el traje que usaban las mengalas no es el traje típico de Amatlán, es una moda de vestir, durante los años de 1,890 a 1,944 que vino a ser sustituido por otras modas, las mengalas hicieron famosas los dulces típicos de nuestra región pues los vendían en la estación del ferrocarril y los viajeros recuerdan el alegre cantarín ofreciendo el condominio y la gasolina, este aún se escucha en algunas mujeres, que ofrecen en el lago, nuestros dulces.

El traje mengala actualmente ya no se usa, solamente en determinadas, ocasiones con el objeto de dar a conocer esta costumbre en el vestir, lo usan las jovencitas y las niñas, para interpretar coreografías, de las Mengalas de Amatlán, existen en Amatlán dos grupos folklóricos de Mengalas, siendo estas el grupo Estampamtl del Liceo Mixto San Juan quien obtuvo el primer lugar en el Festival de Cobán, así mismo las Mengalas del Adulto Mayor quienes participan en diferentes actividades culturales que se realizan en el interior de la República.

- **Amatitlán pueblo de tres patrones**

Todos los pueblos tiene solamente un Patrón, pero Amatitlán que siempre se ha distinguido, se ha dado el lujo de tener 3, los cuales son: Virgen del Rosario, San Juan Bautista, y el Niño Dios de Amatitlán.

- **Virgen del Rosario**

Es patrona de Amatitlán por devoción ya que está inclinada hacia ella; nos fue incluida por los dominicos Frailes de la orden de Santo Domingo de Guzmán, a quienes se les fue encomendada la administración apostólica de las tierras de Amatitlán; es así que se sabe que la imagen data del año 1,696 en que se contrató hechura con el ensamblador Damián de la Vega por lo que en este año 2003 cumple trescientos siete años. Su festividad particular tiene un rasgo que intriga a propios y extraños; su rezado se celebra con toda pompa siempre en un día Lunes como lo explica Doña Basilia Paredes Ferrer, cuyo abuelo Pablo Luna, le refirió que su padre tuvo la curiosidad de averiguar el origen de la costumbre y supo que lo hacia desde tiempos atrás, pues lo iniciaron de la siguiente manera: Viernes cubrían el altar para que no se viera la imagen y recordar así cuando no la tenían, Sábado arreglaban y adornaban el altar dándole la bienvenida porque un día sábado había llegado, Domingo, le hacían la celebración litúrgica, solemne homenaje como madre del pueblo, Lunes, la sacaban a las calles a que impartiera su bendición y desde entonces surgió esta fiesta que año con año se celebra en enero en Amatitlán, sin embargo cuentan los historiadores que en la Guerra del Lepanto (Guerra del Totoposte) el batallón de los Amatitlanecos fueron a la guerra y resulta que en plena batalla se atravesó entre bandos una mujer con una bandera

blanca en la mano y la guerra finalizó, regresando sin un solo rasguño por lo que lo consideraron un milagro y la elevación a la patrona de Amatitlán, por esa razón también se celebra el magno rezado en su honor el primer Lunes de cada enero recordando la venida de los combatientes amatitlanecos sin ningún rasguño por lo que consideraban un milagro y la elevación a la patrona de Amatitlán, por esa razón también se celebra el rezado en honor a la patrona, recordando la venida de los combatientes y la historia que al mismo tiempo que estaba realizando la guerra de la imagen de la virgen y como muchos feligreses han notado que Julio Dubois lo retocó un poco más negrita. La mejor muestra testimonial es que es la única imagen de América que tiene además del niño y el rosario una bandera de oro.

- **El niño Dios de Amatitlán**

Es patrón por tradición ya que la romería enlaza el pasado con el presente y nos proyecta al futuro, pues sabe que las peregrinaciones principiaron en Pampichin, donde apareció la imagen y estuvo por cerca de 200 años hasta que fue trasladada al templo parroquial (al principio del documento se encuentra toda la historia del niño Dios de Amatitlán)

Es totalmente equivocado llamar al Niño de Atocha a nuestro niño, ya que el niño de atocha: es una imagen que se venera en España, y además que en nada se parece el niño de Amatitlán, el error se originó en que alguien trajo estampas, de aquel niño y las vendió a la entrada de la iglesia de Amatitlán y entonces la gente se equivocó, recordemos que durante esa época no existía cámaras fotográficas en Guatemala.

- **San Juan Bautista**

Es el patrón de Amatlán por advocación, ya que nuestros antepasados nativos de estas tierras le llamaban Chichoy (Junto al lago) pero los españoles al fundar el poblado hispano lo bautizaron como San Juan Bautista de Amatlán, por haberlo fundado el 24 de Junio de 1,549, para formar un nuevo poblado juntaron 5 poblados que fueron: Tzacualpa, Chajil, Pampichin, Panquejochóm, el propio Chichoy y posiblemente el Salitre, desde antes de la llegada de los españoles ya la región se conocía como Amatlán, pero los comerciantes de Anahuac (México) le daban este nombre en vez de Chichoy.

- **Porque la feria de la cruz se le llama “Tradicional” y no titular**

Se llama Tradicional dada desde hace mucho tiempo y se ha transmitido de generación en generación; es una costumbre conservada en el pueblo amatitláneco que se sigue transmitiendo de padres a hijos, en forma del concepto tradición. La feria no es Titular: Porque para ello se tendría que realizar en la última semana de Junio y su día principal sería el 24, fecha que se celebra el nacimiento de San Juan Bautista, según el calendario Litúrgico y para los amatitlanecos, fecha de la fundación de la Ciudad ya que los españoles al fundar una ciudad le daban por nombre un santo Patrón desde el título oficial con que se dominó a la ciudad desde que fue fundada en 1,549 fue el de San Juan Amatlán, o sea el nombre propio de Amatlán. De modo en cuanto a Ferias se hace la Clasificación de: Tradicionales, Patronales y Titulares.

Ferias Tradicionales: Cuando estas se transmiten de generación en generación, en el caso de Amatitlán se señaló ampliamente este documento, debido al traslado del Niño Dios de Amatitlán de Pampichi hacia la Parroquia.

Ferias Patronales: Cuando se celebra en honor al santo patrón o patrona del lugar.

Ferias Titulares: Cuando se conmemora la fecha de la fundación del lugar.

Anotación especial: Si se toma en cuenta los cuatro elementos que tienen el título de la feria se consideran un caso muy especial en Guatemala: Tradicional y Bicentenario Feria de la Cruz en honor al Niño Dios de Amatitlán.

Tradicional: Porque ha sido transmitida y se realiza de generación en generación.

Bicentenario: Puesto que tiene más de 200 años de realizarse.

De la cruz: Porque en aquella época los padres dominicos quienes administraban la Iglesia Católica tenían líderes que les ayudaban en su labor de evangelización y la mayoría de hombres de Amatitlán en ese tiempo eran albañiles por lo que convencieron a los padres Dominicos que se realizara el día De la Cruz por ser este símbolo católico la patrona de ese gremio. En honor al niño Dios: Puesto que el centro de la Romería ha sido precisamente la Venerada Imagen del Niño Dios de Amatitlán

- **El Chirin es Cosa De Hombres**

Tomado del libro de Amatitlán 432 de Efraín Alfredo Guzmán Monasterio, el chirin es una fiesta campestre, pues es de advertirse que jamás se celebra en casa y durante muchísimo tiempo nunca participan las mujeres, pareciera que el chirin talvez de alguna ceremonia religiosa de los antepasados Pokomanes que por alguna razón sólo lo realizan los hombres, El Chirin es cosa tan especial que nunca se ha comercializado , el hombre ha tomado en la capital, y en otras partes un caldo de mariscos cualquiera , pero la cosa cambia porque el verdadero chirin se hace con especies propias del Lago como: Mojarras, siricas perezcas, jutes, cangrejos, gallina de patio, chorizos, verduras y otras cosas que por ser secretos del Estado, no se puede consignar en este trabajo de investigación, en un chirin no se sirven ningun otro tipo de guiso, y se sirve en escudilla de barro, y es obligado tomar unos cuantos tragos, para que no haga mal, también es interesante, indicar que los chirines nunca son ofrecidos por anfitriones, si no que se hacen por cooperación de la mayoría de las personas interesadas a deleitarse del famoso chirin, ya que cuando se organiza, a cada quien se le fija lo que debe aportar o lo que debe conseguir.

En el municipio de Amatitlan no hay mujeres que preparen el chirin, pero en cambio existen los famosos “Chirineros” encargados de preparar el chirin, no se ha podido averiguar el significado de chirin, pero muchos historiadores e investigadores se inclinan a creer que más bien el nombre de la reunión o ceremonia del delicioso guiso, fuese posible que no sea de Amatitlán, ya que lo que hacen es un simple caldo de mariscos, ya que no llena los requisitos de que aquí se cumplen para realizarlo.

- **Elementos de identidad de Amatlán.**

El árbol de pimiento: Se ha formado parte de la tradición de adornar con un fruto los sombreros de los romeristas con la guirnalda de pimiento, como señal de haber cumplido su visita al Niño de Amatlán.

El árbol de amatle: se le llama así porque lleva el nombre de Amatlán, si no que fue la materia prima de los Pokomames para fabricar el papel

Imagen del niño de Amatlán: a la que le concierne toda una tradición, en Amatlán.

El famoso chirin: Nuestra gastronomía única que le ha dado renombre a Amatlán.

La pepita: Dulce típico que representa la Tradición de Amatlán, que ha proporcionado el sustitutivo de los gentilicios Pepiteros

La mengala: Estampa ancestral que se debe conservar y fomentar con orgullo verdadero.

La ninfa: una bella flor que sólo se encuentra en la fuente de las Ninfas, que en realidad es un nenúfar que no debe confundirse con la lechuguilla, que tanto problemas ocasiona la Lago.

El lago: La más preciosa joya que Dios ha proporcionado, la cual debe ser mayor preocupación, con esfuerzo y parte de iniciativa de todos será recuperado.

Golosinas de Amatitlán y Amatitlán soñado: En Amatitlán se encuentran los famosos dulces típicos que representa la belleza del municipio, que son vendidos en el lago de Amatitlán, de los cuales se puede encontrar: la pepita, la pepitoria, el mazapán, bocadillos, chancaca, matagusano, y la famosa colación y muchos más. Dos canciones que todo Amatitlán debe llevar siempre en el alma.

1.5. Organización social

Casa de la Cultura "Domingo Estrada", fundada en enero de 1965 como Círculo Cultural. Por Acuerdo Ministerial 267 del 19 de agosto de 1994 se convirtió en Casa de la Cultura. Durante 44 años ha sido integrada por personas que colaboran en forma ad honorem en la tarea de promover la cultura. Sus actividades anuales más importantes son: Juegos Florales Nacionales (mayo), Juegos Florales Juveniles (agosto) y Copa de Oratoria José Antonio Larrazábal (septiembre). Se apoyan otras manifestaciones y actividades culturales según la disponibilidad de recursos.

XXIX Cía. de Bomberos Voluntarios, fundada en noviembre de 1975. Institución benemérita de rescate y asistencia en situaciones de emergencia: incendios, accidentes de tránsito, accidentes laborales, accidentes comunes, traslado de enfermos y gestantes a centros hospitalarios, atención en situación de desastres naturales.

Asociación Cristiana de Jóvenes, ACJ-YMCA llegó en abril de 1976 a Amatitlán por medio de un grupo de voluntarios uruguayos, argentinos y brasileños: Jorge Camors,

Arturo Duarte. Ha promovido la recreación y la formación integral de jóvenes, especialmente de áreas precarias. Sus instalaciones fueron construidas en un terreno municipal otorgado en usufructo en 1982, ubicado aproximadamente 50 metros al sur del puente de la Gloria sobre el río Michatoya.

CAPÍTULO II

2. Accidentes de tránsito

Un accidente de tránsito es el resultado de una distorsión de la armonía en el sistema usuario-vehículo-vía del transporte automotor y que tiene como consecuencia daños materiales o personales.

Los motivos por los cuales sucede el accidente pueden radicar en uno, dos o bien los tres componentes del mencionado sistema. Numerosa cantidad de factores relativos a esos tres componentes pueden influir en los accidentes; por lo tanto, su análisis y la determinación de las razones que los provocan, constituyen un problema de variable complejidad. De esta manera, las causas reales de un siniestro pueden ser numerosas y, a veces, difíciles de determinar.

Generalmente, los accidentes de tránsito son atribuidos al factor humano y se señala al conductor o al peatón como causante. Este enfoque tradicional es bastante subjetivo, ya que hay detalles que pueden contribuir para que, al transitar los vehículos por cualquier tramo o punto de una vía, el riesgo de siniestro sea mayor. Entre estos, se pueden mencionar irregularidades en la superficie de rodamiento, inadecuada rugosidad en ésta, mala iluminación de la vía, obstáculos en la calzada, ancho de los carriles, ausencia de espaldones, falta de una buena señalización, bombeo insuficiente, drenajes mal dispuestos, pendiente de la vía, condiciones climáticas de la zona, entre otros.

Para tratar de determinar las causas reales de los accidentes, se debe estudiar el problema por medio de un registro que permita al investigador interpretar, de una forma cercana a la realidad, el modo en que sucede el siniestro.

Así será posible establecer las razones que los accidentes tienen en común, para tratar de corregir el problema, disminuir su incidencia y, si es posible, eliminarla.

2.1. Definición

Cuando se pretende definir un concepto no solo es necesario tener en cuenta los elementos principales que deben estar contenidos en el resumen definitorio sino que es de importancia no limitarlo exageradamente, de manera que otros hechos que en esencia pertenecen a la definición, queden fuera de ella; por otra parte, las expresiones que se utilicen tienen que reflejar, por su alcance, el contenido exacto de lo que se quiere decir. A propósito de la expresión accidente de tránsito, muchos autores usan el vocablo accidente, en su expresión gramatical y jurídica, no refleja exactamente lo que se quiso decir.

Para el tratadista Manuel Ossorio accidente de tránsito es: “El que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico de vehículos.”⁴

⁴ Ossorio, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág. 345

En algunos países, especialmente en Italia, se usa la expresión análoga a Incidente, cuya significación lexicográfica se traduce en: “Cualquier hecho inesperado que sobreviene en el transcurso de un asunto y tiene algún enlace.”⁵ Este concepto tampoco es satisfactorio porque no supone necesariamente daños, lesiones u otros perjuicios sino simplemente el evento en circunstancias que esos factores deben estar comprendidos.

El léxico, castellano tiene un vocablo que se aproxima, al sentido, total de la acción y el resultado. “Siniestro, es la avería grave, la destrucción fortuita o pérdida importante que sufren las personas o la propiedad.”⁶ Este concepto comprende tanto el daño de las cosas como de las personas, cualesquiera sea su índole, extensión o intensidad y a la vez, carece del significado jurídico que tiene la expresión Accidente. Pero parece ser que Siniestro estuviese reservado sólo para grandes eventos, principalmente incendios, aún cuando en rigor la verdad el accidente de tránsito en la actualidad por su proliferación y perjuicios que ocasiona, es un verdadero siniestro, no sólo aplicando el concepto idiomático sino también el de común uso.

Para el Programa Interamericano de Estadísticas Básicas (PIEB), es el evento no intencional en que se ocasionan lesiones o muertes de personas o daños a la propiedad, en vías abiertas al tránsito público, y en el cual está comprometido por lo menos un vehículo a motor en transporte. Las innumerables definiciones, como acontece también en otros campos, en vez de proporcionar un concepto exacto

⁵ **Diccionario ilustrado de la lengua española.** Pág. 612.

⁶ **Diccionario ilustrado de la lengua española.** Pág. 1037

producen una indefinición del mismo pues para algunos tratadistas el accidente en el tránsito es una cosa y para otros, otra guardando sí, cierta semejanza.

Las definiciones entregadas contemplan también otros factores o elementos de escasa importancia que de alguna manera u otra están involucradas en todas ellas. Pareciera que la más próxima al concepto global y que presenta menos reparos es la designada en tercer término, con la particularidad de tener la amplitud suficiente para incluir en el concepto, otras situaciones que en el hecho son accidente y que sin embargo no se analizan con la profundidad requerida, que afectan directamente a la comunidad como un todo y que pareciera poderse incluir sólo por la amplitud de la definición y no como una demostración de que al formularse ésta, fueran tomadas en cuenta.

El concepto de accidente en el tránsito tradicionalmente, se ha entendido como limitado a aquellos eventos que de vez en cuando aparecen con caracteres alarmistas en los medios de comunicación cuando, por su trascendencia, impactan a la opinión pública, es corriente advertir que dichos órganos demuestran preocupación cuando sucede un hecho de gran envergadura y poco a poco se pierde el interés hasta que sobreviene otro accidente que cause alarma.

Este concepto restringido, tradicional tiene como fundamentos la propia indefinición, y el general desconocimiento acerca de hechos que también son accidentes en el tránsito en el amplio sentido de la expresión. Así, incluso estadísticamente, el accidente aparece como significado de los tipos usuales ya se trate de choques, colisiones, entre

otros. Pero, sin embargo, es indiscutible que el empleo directo de vehículos a motor produce efectos que debieran ser accidentes o accidentales y que sin ser una osadía, afectan en mayor medida a la comunidad en conjunto. Por ejemplo, las congestiones habituales tienen una notable incidencia en la salud pública y afecta a todos especialmente a los conductores que después de largas esperas, la mayoría de las veces innecesarias, se ven afectadas en su sistema nervioso. El tránsito mismo genera condiciones que afectan a la salud siendo las más importantes el ruido y la contaminación atmosférica, que son de tal entidad que merecen un estudio más acabado en un capítulo especial y que en el futuro tendrán que estar incluido en el acervo profesional de los especialistas en Investigación de Accidentes.

De lo dicho, queda como conclusión que existen accidentes que se podrían denominar directos y otros indirectos, haciendo la salvedad que la separación es una mera manera de centrar el estudio en los primeros más que una separación en cuanto a importancia, trascendencia o semántica. Algunos tratadistas se refieren a las situaciones que se comentaban denominándolos efectos nocivos del tránsito, lo que supone que el uso de vehículos siempre será nocivo en circunstancias que existe una gradación dentro de cualquier fenómeno que permite diferenciar cuando es más o menos nocivo o cuando el grado sea aceptable como no nocivo.

2.2. Clasificación

Existen varias formas de clasificar los accidentes y definir los distintos tipos que las clasificaciones contienen. Las ordenaciones más socorridas y conocidas separan los

diferentes tipos a partir del número de vehículos que intervienen en el accidente, de sus características, de su significación estadística, o por la gravedad que el caso reviste para las personas. Esta última no tiene una real importancia desde el punto de vista técnico porque la gravedad es sólo una consecuencia, un efecto de la causa que lo origina.

Para este modus operandi el accidente debe clasificarse en razón del resultado final, es decir, del accidente realmente ocurrido. En este sentido se diferencian de los accidentes simples, en que sólo interviene un vehículo, de los accidentes múltiples, en que interviene dos o más vehículos o un vehículo o más y un peatón.

2.2.1. Son accidentes simples

a) Despiste. Es la acción u efecto de perder la pista y se aplica al caso en que el vehículo abandona la calzada por la que transita contra o sin la voluntad de su conductor. El despiste es simple cuando no ocurre nada más que lo señalado; pero el despiste puede ser el origen de otro accidente de mayor entidad.

b) Tonel: Es la vuelta de costado que se produce cuando el vehículo se apoya sobre las ruedas de un lado para girar en el sentido transversal al de marcha. Esto, también se conoce como volcamiento o volcadura transversal. La posición final del tonel o volcadura transversal se indica en cuartos a la derecha o izquierda según sea el giro y se dice que ha quedado en 1/4 se queda sobre el costado inmediato a la posición

normal de rodaje; 2/4 si ha quedado sobre el techo; 3/4 si es sobre el costado contrario al del inicio del giro; 4/4 si dada la vuelta completa, queda otra vez en la posición normal de rodaje. Sucesivamente se puede seguir indicando cuartos, Según sean las vueltas y posiciones.

c) Vuelta de campana: Que es la volcadura en sentido longitudinal del vehículo, en que la posición final se manifiesta también de la manera descrita anteriormente.

d) Volteo: Es la precipitación a un plano inferior en que el vehículo, sin apoyo, gira en su sentido longitudinal cayendo sobre el techo.

e) Salto: Es la pérdida momentánea del contacto de las ruedas con el suelo precipitándose a un plano inferior pero cayendo en la posición de rodaje.

f) Caída: Es la pérdida del equilibrio cuando se trata de vehículos de dos ruedas o de peatones o de pasajeros.

g) Choque: Es el embestimiento de un vehículo contra un obstáculo inmóvil de la vía cercano a ella, que puede ser incluso otro vehículo con la condición que no se encuentra en movimiento.

h) Incendio: Es la destrucción total o parcial de un vehículo por medio del fuego.

i) Raspado: Es el roce violento de la parte del vehículo contra un obstáculo fijo.

2.2.2. Accidentes simples combinados

Es la producción sucesiva o simultánea de varios accidentes simples.

2.2.3. Accidentes múltiples

“Los accidentes múltiples pueden subdividirse en dos grandes grupos; los que ocurren, entre vehículos y peatones, y las colisiones que suponen el embestimiento de un vehículo a otro, estando ambos en movimiento. Los accidentes múltiples entre vehículo y peatón varían según la forma de producción;”⁷

a) Atropello: Nombre que se ha dado generalmente al accidente producido entre estos dos elementos, sin embargo se entiende que se distinguen de otros producidos entre los mismos elementos por la evolución normal que tienen las siguientes fases:

1) Impacto o Embestimiento: Momento en que el vehículo golpea o alcanza al peatón, que ha sido definido como el instante en el que viene aplicada la primera acción traumática del vehículo contra la persona. En esta fase se desecha como atropello el impacto o embestimiento del peatón contra el vehículo, lo que no es raro que ocurra.

⁷ Giraldo, Carlos. **Medicina forense**. Pág. 405 y 406

- 2) Caída: Es la pérdida del equilibrio del peatón a raíz del impacto, entendiéndose que aquél pierde la estabilidad y toma contacto con el suelo después de haber abandonado la posición vertical.
- 3) Acercamiento: Es la aproximación del vehículo alcanzando el cuerpo del peatón caído hasta tomar contacto con él.
- 4) Compresión o Aplastamiento: Es el hecho de pasar por lo menos una rueda por sobre el cuerpo caído. En ocasiones el aplastamiento se produce por las partes bajas del vehículo sin que alguna de las ruedas haya producido la compresión.
- 5) Arrastre: Es el desplazamiento del cuerpo del caído por las partes bajas del vehículo; el arrastre puede originarse aún antes del aplastamiento. En un atropello puede que no se den todas las fases.
- 6) Volteo: Este tipo de accidente se diferencia del atropello en que no existe una caída hacia delante del peatón, considerando el sentido de la dirección del móvil, sino que por efecto de la velocidad, acciones evasivas u otras circunstancias, el peatón es levantado por el impacto cayendo sobre el capot, parabrisas, techo o al suelo por la parte de atrás del vehículo; también se distinguen fases en su producción.
- 7) Colisión: Se designa con tal expresión a los accidentes que se producen entre dos vehículos en movimiento cuando sus trayectorias se encuentran. En esta familia de

accidentes la condición suficiente y necesaria es el movimiento en que deben encontrarse los vehículos.

- 8) Otros accidentes: Permite incluir como accidente de tránsito todo aquel que por sus características concuerde con la definición principal, haciendo abstracción del requisito de lugar.

2.3. Causas

La investigación de un hecho tiene como prioridad fundamental el encontrar la causa que lo originó y el efecto que se produjo. Una investigación puede no dar con la causa pero, sin embargo, ella siempre existirá pues, debido a la estrecha relación que existe con el efecto éste no podrá exteriorizarse sin causa. En otras ocasiones es posible ubicar la causa pero los medios de prueba no son suficientes para imputársela a persona determinada, como cuando se produce un accidente en un cruce semaforizado en que la causa va a estar radicada en la inobservancia a lo ordenado por las luces sin que se pueda definir, en algunos casos, quien las infringió.

Para poder imputar un hecho a persona determinada es necesario encontrar la causa que permita vincularla con el resultado. En doctrina existen diversas teorías acerca de la causalidad siendo las más importantes: “La teoría de la causa necesaria y la teoría de la equivalencia de las condiciones.”⁸. La primera de ellas sostiene que para establecer

⁸ Olano, Carlos. **Tratado técnico jurídico sobre accidentes de circulación y materias afines**. Pág. 303

cuál es la causa determinante tiene que encontrarse el factor regulador que determine el resultado y se basa en la acción final. La legislación penal chilena se ha inclinado por la teoría de la Equivalencia de las Condiciones, según la cual cualquier resultado que se produzca debe ser imputado al obrar de un agente determinado y, por consiguiente la causa es toda condición del resultado, de todas las condiciones capaces de producir las cadenas del mismo. Según esta teoría en la producción de un resultado intervienen distintas condiciones, todas equivalentes. Todas capaces de producirlo, pero hay una sola que realmente será la causa y es aquella que mediante una supresión mental hipotética va eliminando por etapas una a una las condiciones equivalentes hasta encontrar la que, sin ella, el hecho no se produce.

Conforme a esta última teoría se define como causa de un accidente “Cualquier comportamiento, acto o negligencia, sin el cual el accidente no se produce.”⁹. Sin embargo, pese a dejarse establecido que dentro de la equivalencia hay una condición que es la causa, existen otras condiciones que también están ligadas al resultado.

2.3.1. Son causas condicionantes

(Mediatas, remotas o indirectas) aquellas que en el tiempo, lugar o grado están separadas del resultado; se podría afirmar que en sí no son las responsables de que el hecho ocurra sino que es preciso que a ellas se unan las causas perpetuantes y, eventualmente, las desencadenantes. Siendo las causas condicionantes de mucha

⁹ **Ibíd.** Pág. 153

importancia y, en general, objeto de tratamiento multidisciplinario, el accidente no se llegaría a producir si a ellas no estuviesen unidas las perpetuantes.

Como ejemplo de lo dicho de este caso, de común ocurrencia en que personas preocupadas por problemas de orden afectivo, no prestan la atención necesaria y se ven involucradas en accidentes por no haber respetado una señal de tránsito que no advirtieron oportunamente.

2.3.2. Son causas desencadenantes

(Intermedias) aquellas que estando también separadas del resultado, hacen propicia de manera directa la causa perpetuante; ocupan un lugar intermedio entre las condicionantes y las perpetuantes. El espectro de las causas desencadenantes puede abarcar un amplio rango pero, en general, se trata de situaciones que imperan en un momento determinado y que facilitan la producción del hecho, como por ejemplo la existencia de mala visibilidad por nieblas; calzadas resbaladizas por presencia de un elemento deslizante como agua, aceites, petróleo, gravilla, entre otros.

2.3.3. Son causas perpetuantes

(Inmediatas, directas) aquellas que están directamente conectadas en tiempo, lugar y grado con el resultado. Se había dicho que para la teoría de la equivalencia de las condiciones hay una sola de ellas que puede considerarse causa pero existen

condiciones que no siendo consideradas causa están también directamente conectadas con el resultado; para poder diferenciarlas unas de otras se ha denominado causa basal a aquellas que hecha, la supresión mental hipotética, sin ella el hecho no se produce y, las otras condiciones, causas concurrentes.

2.3.4. Determinación de las causas

Una investigación objetiva necesariamente debe ser lo suficientemente amplia como para poder ubicar las causas condicionantes, desencadenantes y, por supuesto, las perpetuantes, y es el investigador, despojado de prejuicios, el que debe considerar si su investigación es lo suficientemente idónea para establecerlas, si es necesaria la asesoría de otros profesionales en la búsqueda de ellas o si debe reiniciar la investigación para obtener un grado de certeza óptimo.

Respecto a las causas perpetuantes, la separación entre basales y concurrentes presenta cierto grado de dificultad especialmente en investigadores que aún no adquieren la experiencia que dan los años de análisis de casos análogos, produciéndose cierta inclinación por dar la categoría de basal a la infracción reglamentaria o legal de mayor entidad; una investigación objetiva debe eliminar esta circunstancia inclinación puesto que no siempre se da que en la infracción considerada más grave radique aquella condición suficiente y necesaria para que el accidente se produzca. Este defecto puede aceptarse en personas carentes de especialización o de conocimientos sobre la materia y de hecho se ve comunmente en medios de

comunicación pero, es inaceptable en organismos encargados de cumplir el cometido investigativo.

Al respecto, en datos estadísticos se ubican como causas el hecho que una persona carezca de licencia para conducir, es posible que se quisiese decir que el hecho se produjo por inexperiencia, falta de habilidad u otra situación que se derive de la falta de licencia pero en todo caso ellas no podrán ser causas perpetuantes.

Algunas sentencias judiciales caen en el mismo error, desde el punto de vista técnico, de confundir el concepto de causa perpetuante basal y se ha condenado como causantes de accidentes a ebrios que no tuvieran otra participación que el ir conduciendo en ese estado y verse involucrado en un accidente de manera bastante secundaria.

Un método eficaz de obtener un grado deseable de certeza en la discriminación de causas, lo constituye la revisión y asesoría de otro investigador que no esté afectado por la investigación, porque pese a todo lo que ponga un investigador de su parte por sustraerse al medio, circunstancias y efectos del accidente, siempre, en mayor o menor medida, se verá alterado. La otra particularidad de este tipo de asesoría y revisión, lo constituye el hecho de permitir el descubrimiento a tiempo de fallas investigativas que se hacen costumbre por la repetición, o insuficiencia en la demostración de antecedentes.

La determinación de las causas debe estar exenta de apuros, ellas deben llegar como corolario de un análisis exhaustivo y decantado. Es de mayor importancia y trascendencia una buena investigación que supone una adecuada determinación de causas, que el cumplimiento apresurado de un plazo administrativo. Esto no quiere decir que se demore innecesariamente el término de la investigación especialmente cuando se trata de casos sin complejidad. Esto que parece tan obvio es a veces difícil de hacer entender y se presta para malas interpretaciones.

2.3.5. Causas relativas a la vía y al medio.

Según la doctrina generalmente aceptada, la ausencia de accidentes depende “del equilibrio en que se encuentran los factores de terreno, o más bien la vía incluyendo en el concepto las condiciones del medio, el vehículo y el factor humano.”¹⁰

Doctrinariamente el equilibrio obliga a la concurrencia copulativa de estos factores y basta que uno de ellos falle para que se rompa el esquema y empiece a actuar la falla como contrapeso.

El factor vía y medio, aparecen en la mayoría de las legislaciones de tránsito del mundo anuladas por preceptos de ellas que obligan al factor humano a adecuar su comportamiento a las variaciones que se le presenten como contrarias a la normalidad y aún a preveerlas.

¹⁰ **Ibíd. Pág. 154**

Esta manera jurídica de ver las cosas condicionan en gran medida las apreciaciones técnicas que se puedan tener al respecto y hace que las posibles anomalías del terreno se mantengan como causas perpetuas en contadas ocasiones.

La vía, al contrario de lo que muchos opinan, no es un elemento pasivo en el tránsito ni mucho menos en el accidente, influye directamente puesto que no sólo soporta el tránsito sino que aporta y a veces de manera considerable, factores que permiten el desplazamiento y detención de los móviles, así por ejemplo, el coeficiente de roce cinético depende fundamentalmente de la constitución y sección de los elementos expuestos al roce, del tipo, calidad de construcción y estado del suelo, entre otros.

La vía y el medio, obviamente entonces pueden ser causales perpetuas, se establece que influyen imprevistamente, debe ser analizada desde el punto de vista de la persona que se ve envuelta en el accidente, y desde el punto de vista del investigador y no del que redacta la fría disposición reglamentaria o del que detrás de su escritorio avanza sus juicios sin criterio técnico o prejuiciado por conocimientos obtenidos en fuentes diferentes a la de la metodología investigativa.

La vía y el medio pueden ser causas perpetuas como, por ejemplo, cuando en las carreteras donde se permite una velocidad mayor que el sector urbano, existen baches no señalizados o incorrectamente señalizados donde caen los vehículos, que luego se desvían y colisionan con otros o vuelcan; cuando un fenómeno atmosférico como una

ráfaga de viento de velocidad considerable produce un desvío del vehículo que no alcanza a ser compensado.

2.3.6. Causas relativas al vehículo.

Por las mismas razones aludidas en el párrafo anterior, las causas relativas a los vehículos en contadas ocasiones pueden ser perpetuantes. Las obligaciones reglamentarias o legales determinan que estos deben ser objetos de revisiones por parte del conductor antes de ponerlos en movimiento, de prever las posibles deficiencias y en corregir las que se observaren.

Pese a estas obligaciones suceden desperfectos que escapan a un proceso normal de revisión técnica y en mayor medida, del proceso de revisión superficial que hacer el conductor y aunque muchas de las fallas mecánicas que provocan accidentes son susceptibles de detectar con bastante antelación, como las fallas de freno en general, hay otras que al conductor le surgen imprevistamente, porque no está a su alcance poder detectarlas anticipadamente, como el desgaste por el uso de las partes y piezas. En Chile se dice que, en conjunto, las causas relativas a la vía y a los vehículos no alcanzan a producir el 5% de los accidentes, sin embargo estudios efectuados en Estados Unidos dan al factor vehículo tomado aisladamente, un 13% y en España un 14,9% de incidencia. Sí se considera que el Parque Automotriz Nacional supera en mucho la vestutez de los anteriores, se llega a la conclusión que existe una cifra bastante elevada encubierta por las disposiciones legales.

Sin perjuicio de lo dicho se debe considerar que el factor vehículo puede ser causa perpetuante cuando la falla resulta imprevista para el conductor.

2.3.7. Causas humanas.

Aún cuando lo dicho en los párrafos anteriores podría inducir un juicio contradictorio resulta indudable que la mayoría de los accidentes son productos de la negligencia o de la imprudencia, ambas sólo pueden ser relativas al factor humano, que participa en el tránsito con sus virtudes y defectos, con sus aptitudes, capacidades y limitaciones, ya sea que participe activamente como conductor o peatón, o pasivamente como pasajero.

Muchas pueden ser las causas condicionantes en que el factor humano juega un rol preponderante; sin pretender una enumeración que las contenga todas, ellas se pueden dividir en Somáticas y Síquicas.

a) Son causas somáticas: Aquellas que afectan al organismo del conductor y por ende a su capacidad general para conducir; entre ellas se encuentran los defectos físicos no compensados, que pueden presentarse en un tiempo relativamente corto en el lapso que media entre las renovaciones de licencia, como defectos visuales o acústicos, o que escapan al control que debe existir al otorgarse el documento habilitante para conducir, como la insuficiencia motora, entre otros. También entre ellas se encuentran los defectos orgánicos de carácter general, como cardiopatías,

epilepsias etc., no advertidas en su debido tiempo, y las alteraciones orgánicas transitorias tales como catarros, indigestiones, enfermedades ligeras.

b) Son causas síquicas: aquellas que afectan los estados de salud mental, como la inestabilidad emocional, toxicomanías y alcoholismo, actitudes antisociales peligrosas, conflictos personales, enfermedades mentales, falta de conocimientos y otras causas generales como indefensión frente a la rutina o al esfuerzo físico.

2.4. Polarización afectiva.

La conducción exige cierto grado de atención; la posible proximidad de los acontecimientos exigen un tipo de concentración adecuada en lo que, se está haciendo pero no se pretende con ello que la concentración sea de tal magnitud que sea exacerbada o total durante la conducción porque este tipo de concentración es efímera; tampoco es aceptable que se le preste a la conducción un nivel mínimo de atención.

La polarización afectiva puede entonces presentarse en dos niveles durante la conducción normal, como una concentración puntual, exacerbada, difícil de mantener y que no permite percibir la totalidad de las alternativas que se presentan en rededor, dirigiéndose sólo hacia un polo de atracción, o como una desatención generalizada a la conducción por problemas individuales de orden efectivos en que la atención se ve más afectada por ellos que por las circunstancias del tránsito, en que los sentidos se polarizan sobre aquel problema desentendiéndose de los demás.

Este último nivel puede producirse por múltiples factores, cada individuo puede reaccionar de muy distinta manera frente a ellos y pueden afectar a unos más y a otros menos, tales como desgracias familiares recientes, fracasos económicos y amorosos, problemas conyugales, laborales, etc.

La polarización afectiva puede constituir cualesquiera de las categorías de causas señaladas anteriormente, pero muchas de las causas perpetuantes tienen relación con la desatención a las condiciones del tránsito que se advierte en un exhaustivo análisis de terreno, principalmente.

2.5. Situaciones de fatiga

Así como la conducción exige un cierto grado de atención, de aptitudes, de competencia, de conocimientos etc., exige también cierta capacidad física que permita sobreponerse a niveles normales de requerimientos, especialmente en aquellos conductores que deben permanecer un determinado número de horas conduciendo o trabajando de cualquier modo para terminar conduciendo.

Además de presentarse en personas con gran carga de trabajo, la fatiga, el cansancio físico, se presenta en aquellos que pasan varias noches sin dormir o durmiendo mal, en aquellos que conducen después de abundantes comidas, en aquellos sometidos a la rutina de realizar con mucha frecuencia un mismo itinerario, en aquellos obligados a

conducir por grandes rectas sin variación del medio y en aquellos que conducen vehículos con mala ventilación interior o con exceso de calefacción según la época.

Todas estas circunstancias pueden llegar a ser causas perpetuantes y son particularmente productoras de graves consecuencias debido a que, en general, las situaciones de fatiga se presentan en personas que guían vehículos de grandes volúmenes y pesos por caminos o carreteras en que las velocidades permitidas superan con largueza las autorizadas en sectores urbanos. Para estas situaciones de fatiga hay un sólo remedio, eliminarlas por medio de un descanso adecuado.

Otras causas que influyen en los accidentes de tránsito: “Existe una cantidad bastante grande de factores que, aparte de la habilidad, condición anímica y física de los conductores, desempeñan un papel preponderante en los accidentes de tránsito. Entre los más comunes se encuentran el estado y condiciones de humedad del pavimento, estado general de la vía, ingestión de alcohol en los conductores, iluminación de la vía, hora, día de la semana, distancia de visibilidad, velocidad de diseño y velocidad de tránsito.”

2.5.1. Estado del pavimento:

Las condiciones en que se encuentre la vía pueden tener mucha influencia en el problema de los accidentes de tránsito. El estado de la superficie de rodamiento

repercute directamente sobre la "distancia de frenado"; esta es, el espacio que recorre el vehículo después de que el conductor aplica el freno.

Cuando una vía presenta un alto tránsito diario, su pavimento está sometido a un efecto de pulimento importante por efecto de la constante fricción entre éste y las llantas de los vehículos. Dicho problema se acentúa si una parte significativa de este tránsito lo constituyen autobuses y vehículos pesados. Los mismos, por medio de sus continuas paradas y puestas en marcha, hacen que las zonas de la superficie de rodamiento en que se realizan tales maniobras pierdan rugosidad con mayor rapidez que otras partes de la vía. En esos lugares, el pavimento presenta un elevado pulimento y por consiguiente, un coeficiente de rozamiento bajo. Esta situación hace que ahí, la distancia necesaria para frenar la marcha de un vehículo sea mayor que en otros sectores o puntos de la vía que no están sometidos a ese tránsito pesado y sus maniobras.

Merece mucha atención el hecho de que el coeficiente de rozamiento para un pavimento húmedo no es el mismo que para una superficie de rodamiento seca. Este alcanza cifras aproximadamente 40 % menores. Con la calzada húmeda, la "distancia de frenado" se incrementa.

Al observar la superficie de una vía, la misma pareciera que es plana. Si la observación se hace con detenimiento, se nota que ésta debe presentar una leve inclinación del centro hacia los márgenes. Dicha inclinación se denomina el "bombeo" de la vía.

Drenajes ineficientes y bombeo inadecuado propician la formación de una película de agua sobre el pavimento, con lo cual se presenta el fenómeno de hidropneumático que puede hacer que la distancia necesaria para frenar un vehículo, bajo esas circunstancias, aumente considerablemente con respecto a la condición de pavimento seco para una misma velocidad.

En Guatemala, la idiosincrasia de los conductores es tal que estos consideran ser muy solventes dentro de la actividad del manejo. El aspecto de la conducción después de haber ingerido bebidas alcohólicas no escapa a esa situación. No es extraño ver como al finalizar actividades sociales, hay personas que, luego de haber ingerido licor, manifiestan estar aptas para conducir un vehículo de regreso a su casa. Pruebas realizadas a gente que ha ingerido licor y que se considera en óptimas condiciones para desempeñar la función del manejo demuestran que, realmente, se presenta una clara disminución de su destreza para conducir. El alcohol produce un aumento en el tiempo de las fases de percepción y de decisión y además reduce la facultad de diferenciar la magnitud de los distintos estímulos que se presentan en la actividad del manejo.

Generalmente es en altas horas de la noche cuando las actividades sociales en salones de baile, discotecas, bares y otros centros llegan a su fin. Esto coincide con el lapso de menor tránsito y vías descongestionadas, por lo que los conductores que provienen de esos lugares prácticamente tienen a su disposición las calles. El reducido número de accidentes en los que por lo menos un conductor ha estado bajo los efectos del alcohol es consecuente con lo anterior.

2.5.2. Iluminación de las vías

La iluminación de las vías merece especial atención en el tránsito vehicular. Cuando la densidad de vehículos es alta, este aspecto adquiere mayor importancia y se constituye en un factor muy influyente en la seguridad de la vía. Acciones ejecutadas en otros países, para dotar las vías de un buen sistema de alumbrado, han demostrado que es posible, con esto, reducir hasta un 30% la incidencia nocturna de accidentes.

Hay varios criterios técnicos que son usados para evaluar la calidad del alumbrado, desde el punto de vista de la seguridad en el manejo. Entre los más importantes se tienen la eficiencia de la geometría de la instalación para la orientación visual, apariencia y rendimiento en color, nivel de luminancia y uniformidad del patrón de luminancia.

El criterio de eficiencia de la geometría de la instalación para la orientación visual consiste en ubicar la infraestructura y sus luminarias, de tal manera que transmitan al usuario una imagen que le ayude a identificar el curso de la vía.

El criterio de apariencia y rendimiento en color es algo que remite al tipo de luminaria que se empleará. Esto por cuanto los fabricantes ofrecen lámparas para alumbrado público que difieren en la composición espectral de la luz que emiten, con lo cual su apariencia de color y rendimiento de color son también distintos. Todo esto influye en el conductor en aspectos tan importantes como la distancia de visibilidad, agudeza visual,

rapidez de percepción, deslumbramiento molesto, recuperación al deslumbramiento y capacidad de distinguir los colores. Así es como para iluminar una carretera se recomienda emplear un tipo de luminaria diferente al de una vía urbana. El criterio de nivel de luminancia consiste en proveer a la vía de luz suficiente para que los conductores tengan seguridad de percepción.

La uniformidad del patrón de luminancia es la distribución de la luz, de tal manera que el contraste luz-sombra sea lo más bajo posible. Esto es que no haya puntos muy bien iluminados y puntos muy oscuros en la vía, sino una adecuada distribución de la luz.

2.6. Efectos

Recientemente la Organización Mundial de la Salud –OMS-, definió los accidentes de tránsito como una epidemia mundial y, por primera vez en su historia, los incluyó entre los problemas sanitarios de máxima preocupación. Pero, qué consecuencias tienen los accidentes en los sobrevivientes y en sus familiares, qué consecuencias tienen en los lesionados y cómo es la vida de una familia en la cual las víctimas quedan con secuelas para siempre.

En Guatemala no existen estadísticas para determinar cuántos guatemaltecos sufren secuelas temporales o permanentes a causa de los accidentes de tránsito. Ante esa magnitud de percances, el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social atiende unos 5,000 pacientes al año, de los cuales el 30 por ciento son víctimas de traumas severos.

De todo lo anterior, se cita la siguiente versión, Clodoveo Castro, de 69 años, es un claro ejemplo. Viajaba en su camión repartidor cuando un tráiler invadió su carril y lo embistió. Ya no supo más, hasta unos días después, cuando en el hospital recibió la noticia de que su esposa había muerto en el accidente y sus dos nietas, quienes viajaban con él, aún se encontraban internadas en estado grave.

Clodoveo vive una serie de complicaciones por el accidente. Para caminar requiere de un andador, tiene estrabismo en el ojo izquierdo, requirió un implante de cadera, sufrió cinco infartos y fue necesario practicarle varias cirugías debido a una lesión en el hígado. Su vida cambió por completo.

Julio Cortés también se suma a la lista de quienes sufren las secuelas de un accidente. El asistió a una fiesta y sus amigos lo invitaron a un par de copas. Luego decidió manejar para regresar a su casa. En una curva, sólo sintió que el carro se salió de la cinta asfáltica e impactó contra un árbol. Hoy, tres meses después, aún no ha logrado salir del Hospital General de Accidentes, del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, IGSS.

Su pierna izquierda debió ser amputada, a pesar de los esfuerzos de los médicos por salvarla. Una complicación en las múltiples fracturas provocó una infección en el hueso. Su pie derecho está sostenido con unos clavos hasta que sus huesos logren soldar y su mano derecha tiene varias fracturas. Difícilmente volveré a ser el mismo de antes, expresa, acostado en una camilla del IGSS, con la mirada perdida.

Para el doctor Arturo García Aquino, Jefe del Departamento de Traumatología y Ortopedia del Hospital de Accidentes del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, un buen porcentaje de las personas que sufren un trauma, como el caso de Jimena, tienen la suerte de rehabilitarse y salir adelante, pero otros deben cargar con muchas secuelas para toda la vida.

El doctor indicó que durante su carrera lo más doloroso para él ha sido ver cómo muchas de las víctimas que llegan a ese hospital, casi un 70 por ciento, son jóvenes entre 17 y 35 años quienes ven truncados sus sueños y futuro, pues presentan lesiones cerebrales que les dejan secuelas motoras, de lenguaje, cognitivas, amputaciones y lesiones musculares.

La rehabilitación es un proceso el cual puede durar desde un mes hasta un año o más dependiendo de las fracturas o traumas. Por ejemplo, un paciente con múltiples traumatismos, desde la cabeza hasta los miembros inferiores, tarda como mínimo un año para rehabilitarse después de la hospitalización.

Un accidente de tránsito, implica terapias físicas como entrenamiento de marcha, para fortalecer los miembros superiores o inferiores, terapias del habla y ocupacionales para recuperar habilidades y manipular objetos pequeños.

Sin embargo, a otros les es muy difícil recuperarse, pues han sufrido lesiones medulares o traumas craneoencefálicos que sólo el tiempo y las terapias pueden borrar,

aunque no siempre. Además de las pérdidas económicas, a los sobrevivientes y familiares les cambia la vida radicalmente. Todos ellos, según estudio elaborado por un grupo de expertos, padecen trastornos y sufrimientos, pérdida de interés, ataques de ansiedad, fobias, trastornos alimenticios, ira, resentimiento y sentimientos suicidas.

Los trastornos en el patrón de sueño y una creciente falta de confianza en la recuperación de una vida normal, es sobre todo cuando existe una incapacidad parcial o total para valerse por sí mismos. Muchos de ellos incrementan el consumo de productos psicotrópicos, como tranquilizantes y tabletas para dormir, y cuando pasan por la escena del suceso el pánico se apodera de ellos, generando angustia y desesperación.

De lo anterior se puede indicar que un accidente llega a afectar el aspecto físico de las personas y a su ser interno. De manera que la persona, acostumbrada a ciertos automatismos como caminar, hablar o comer, tiene que volver a funcionar muchas veces como bebé, pero siendo un adulto. Por otra parte, el propio accidentado atraviesa momentos de impotencia entre hacer o no hacer uso de los beneficios secundarios: el ser cuidado, protegido, atendido como un ser diferente y sentirse molesto, incómodo, hasta enojado por la dependencia, algo abruptamente nuevo para él y por tanto rechazado.

Esto puede llevarlo a tener exigencias desmedidas contra quienes lo cuidan y puede

activar deseos de venganza y sadismo, agrega la psicóloga. Ante ello debe requerir la ayuda de un profesional de la psicología, un psiquiatra o grupos de ayuda.

Un buen porcentaje de los pacientes ingresados al Instituto de Seguridad Social, logran salir de esa compleja etapa y aceptan el proceso de rehabilitación con la ayuda de un grupo multidisciplinario de profesionales. Este es el ejemplo de Maricela, de 28 años, quien luego de un accidente con un camión, sufrió un trauma craneoencefálico que la dejó con lesiones cerebrales. Tuvo que abandonar sus estudios y la esperanza de graduarse de ingeniera química. Hoy, con mucha dificultad, está aprendiendo a hablar y a caminar nuevamente.

2.7. Actos Ilícitos

Suponen el mayor porcentaje de las causas de los accidentes de tránsito, aquí no existe una causa involuntaria sino que la infracción se produce de una manera deseada aunque el efecto no se pretenda ni se quiera. Constituyen las verdaderas imprudencias que se manifiestan en una amplia gama de infracciones a las reglas vigentes y conocidas suficientemente sea por medio del aprendizaje o intuitivamente.

Es cierto, que en las infracciones pueden intervenir muy diversos factores como la propia polarización afectiva, y no siempre se infringe por el mero hecho de burlar la ley sino porque intervienen en la conducta otros elementos tales como el afán de notoriedad, el espíritu de fiesta, incluso la propia incompetencia.

Los principales actos ilícitos son los siguientes:

- a) No ceder derecho a vía a vehículos y peatones.
- b) No respetar señalización relativa al derecho a vía.
- c) Velocidades excesivas o no razonables y prudentes.
- d) Infracciones a normas por peatones.
- e) No estar atento a las condiciones del tránsito.
- f) Ebriedad o influencias del alcohol.
- g) Virajes antirreglamentarios.
- h) Adelantamientos indebidos.”¹¹

El Código Penal, contenido en el Decreto 17-73 del Congreso de la República, en el Artículo 158, regula que serán sancionados con multa de veinticinco a quinientos quetzales y prisión de dos a seis meses, quienes pusieren en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos en cualquiera de las siguientes maneras:

Alterando la seguridad del tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o destrucción, total o parcial, de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicadores de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos.

¹¹ Olano, Carlos. **Ob. Cit.** Pág. 245

2.7.1. El alcohol como principal responsable de accidentes de tránsito

La relación entre el alcohol y los accidentes es bien conocida, indistintamente del tipo de accidentes (laborales, de tráfico, etc.). Concretamente con relación a los accidentes de tráfico y de manera general se estima que el conducir bajo los efectos del alcohol es responsable del 30-50% de los accidentes con víctimas mortales, del 15 al 35% de los que causan lesiones graves, y del 10% de los que no causan lesiones.

2.7.2. Efectos del alcohol sobre la capacidad de conducción

Los efectos del alcohol sobre el organismo humano se conocen bien, el alcohol produce una depresión no selectiva del sistema nervioso central, deteriorando la función psicomotora, la percepción sensorial (vista y oído), modifica el comportamiento de la persona. En general, los efectos del alcohol son directamente proporcionales a su concentración en sangre: a mayor concentración mayor deterioro, efectos sobre la función psicomotora y sobre las capacidades del conductor.

Está perfectamente demostrado que el alcohol deteriora marcadamente la función psicomotora y la capacidad para conducir con seguridad. Quizás uno de los efectos más importantes, es que el alcohol aumenta el tiempo de reacción, es decir, aumenta el tiempo que tarda la persona, después de percibir plenamente las sensaciones y/o recibir información, en decidir qué debe hacer y cuándo actuar. Asimismo, el alcohol produce importantes efectos sobre la coordinación bimanual, deteriorándola, y sobre la

atención y la resistencia a la monotonía. En relación con este último aspecto, la atención es un factor decisivo, ya se trate de atención concentrada, o difusa. Además, se altera la capacidad para juzgar la velocidad, la distancia y la situación relativa del vehículo, así como la capacidad para seguir una trayectoria o hacer frente a una situación inesperada.

2.7.3. Efectos sobre la visión.

El alcohol produce importantes efectos sobre la visión, la acomodación y la capacidad para seguir objetos con la vista se deterioran, incluso con niveles bajos de alcohol en sangre. Bajo los efectos del alcohol el campo visual se reduce, se altera la visión periférica y se retrasa la recuperación de la vista después de la exposición al deslumbramiento.

2.7.4. Efectos sobre el comportamiento y la conducta.

El alcohol produce un efecto de sobrevaloración de la persona dando lugar a una mayor seguridad en sí mismo. Esto unido al deterioro de las funciones cognitivas, de lo que a veces el conductor no es consciente, ocasiona un mayor riesgo de accidente. Por otra parte, el alcohol puede alterar la conducta-comportamiento, y bajo sus efectos no son infrecuentes las reacciones de euforia, agresividad, conductas temerarias, entre otros.

2.7.5. La relación entre el alcohol y los accidentes de tráfico

Los efectos del alcohol sobre las distintas funciones relacionadas con el rendimiento psicomotor y la capacidad para conducir, así como el riesgo de sufrir un accidente de tráfico, varían principalmente según la edad, forma de consumo de alcohol (habitual, esporádico), la experiencia en la conducción de vehículos e incluso según el tipo de colisión.

A medida que aumenta la alcoholemia aumenta el riesgo de verse implicado en un accidente de tráfico. En los conductores inexpertos y en los que beben con poca frecuencia, el aumento del riesgo de accidente comienza con unos niveles mucho más bajos de alcohol en sangre, mientras que para los conductores más experimentados, y aquellos que beben de manera habitual, son necesarios niveles más elevados.

Los jóvenes, por distintas circunstancias, son particularmente vulnerables. Se estima que el riesgo relativo de sufrir un accidente mortal en los conductores con niveles de alcohol en sangre de 80 mg/100 ml es máximo entre los jóvenes de 16-17 años y entre los de 18-19 años.

Por otra parte, es bien conocido que el alcohol contribuye en la gravedad de las lesiones, es decir, tras un accidente de tráfico, el ocupante de un vehículo que se encuentre bajo los efectos del alcohol tiene tres veces más posibilidades de padecer

lesiones mortales que quién esté libre de alcohol, a igual severidad y circunstancias del accidente.

2.8. Consecuencias jurídicas

Se puede decir que la responsabilidad es, jurídicamente, la imputación de la culpa que conforme a la ley se hace a un individuo por la comisión de un hecho ilícito, esto es, un hecho que produce un daño a un tercero de manera injustificada. Es decir, una persona es responsable cuando comete una acción que ha ocasionado un perjuicio a otro.

El Código Penal, contenido en el Decreto 17-73 del Congreso de la República, en el Artículo 157, regula las responsabilidades: Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años:

- 1) Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.

- 2) Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas.

En caso de reincidencia, las sanciones de este Artículo se duplicarán.

Si como consecuencia de la conducta irregular resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los Tribunales aplicarán únicamente la infracción penal más gravemente sancionada.

Serán sancionados con el doble de la pena prevista, si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo en cualquiera de las circunstancias relacionadas con los incisos primero y segundo del párrafo primero del presente Artículo.

Guillermo Ospina Fernández, citado por Gustavo Raúl Meilij, comenta al respecto: “Esta responsabilidad se funda en el máximo postulado del Derecho cual es el de no perjudicar a otro injustamente (nemínem laedere) y que se traduce en el deber que pesa sobre toda persona, por el hecho de vivir en sociedad, de observar una conducta prudente y cuidadosa para que en el ejercicio de sus numerosas actividades y de sus derechos no lesione injustamente a otro, deber que incluye el leal y diligente cumplimiento de las obligaciones concretas, voluntariamente contraídas o impuesta por la ley. La violación de este deber compromete la responsabilidad del agente y le acarrea, en consecuencia, la obligación de indemnizar los daños causados. Se tiene, por tanto que el fundamento de equidad en que se apoya toda la institución de la responsabilidad civil es uno mismo, bien sea que se trate de sancionar un hecho ilícito que se ofrece cuando una persona dolosamente o por negligencia perjudica el derecho ajeno, sin estar particularmente obligado a satisfacerlo, o bien, cuando estándolo no ejecuta la prestación a su cargo destinada a la satisfacción de tal derecho.”¹²

¹² Meilij, Gustavo. **Efectos jurídicos de los accidentes de tránsito**. Pág. 78

2.8.1. Seguro obligatorio de responsabilidad civil

Es innegable que los vehículos terrestres pueden causar daño. Las lesiones y defunciones provocadas por la circulación de vehículos constituyen uno de los problemas más graves de salud pública; ello ha dado lugar a múltiples esfuerzos en materia de prevención, mejora en la asistencia a las víctimas, gestación de proyectos y legislación. Sin embargo, el número de accidentes generados por el tránsito vehicular es cada día mayor, con alta morbilidad, estos accidentes representan la causa más importante de secuelas traumáticas.

Las colisiones de vehículos entre sí y de estos con peatones pueden generar responsabilidad civil, penal y administrativa. La responsabilidad civil se configura con la concurrencia de una serie de elementos, como el daño en la persona de alguien o en las cosas de su dominio o posesión causado por la acción u omisión intencional o negligente de una persona física o los dependientes de una persona jurídica. Probado el nexo causal, la obligación indemnizatoria se extiende al conductor y al propietario del vehículo en forma solidaria.

La responsabilidad penal surge toda vez que el accionar de una persona se encuadra en una conducta descrita como punible en los códigos o disposiciones criminales. Las colisiones vehiculares suelen producir lesiones o muerte que son tipos legales sancionados y, con distintos agravantes y atenuantes, pueden dar lugar a las penas de prisión o reclusión.

Existe también una responsabilidad administrativa ante las autoridades de tránsito por transgredir las normas respectivas, la que puede ocasionar sanciones que van desde multas, suspensión y pérdida de la licencia hasta la retención del vehículo. El riesgo generador de responsabilidad civil es susceptible de ser asegurado, no así la responsabilidad penal.

Dentro de la teoría general de la responsabilidad civil, el automotor es considerado un objeto riesgoso y, en consecuencia, quien crea el riesgo debe soportar el costo o responder por las consecuencias del riesgo creado. Una forma de liberarse del riesgo o de la incertidumbre de causar un daño es traspasarlo a otro a cambio del pago de una suma de dinero por medio de lo que se denomina contrato de seguro. Dicho seguro puede ser obligatorio, cuando es exigido por las autoridades como una condición para poder circular, o voluntario cuando es contratado sin que medie exigencia legal.

El seguro tiene por fin que la víctima reciba una compensación a través del desplazamiento del costo de los daños del causante asegurado a una compañía de seguros hasta el límite de lo que hubieran pactado en el contrato de seguro de responsabilidad civil voluntario o hasta el límite fijado por las normas en el caso del seguro obligatorio.

La importancia social del seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que producen daños es indudable. En principio, soluciona el problema de la insolvencia o solvencia limitada de gran parte de los causantes potenciales de daños

para compensar integralmente a las víctimas. Además, tal insolvencia afecta la economía de los servicios de salud que tienen que brindar atención a los lesionados que no cuentan con seguro médico.

La mayoría de los países de la región contemplan un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que generan daños; es el caso de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela. El Uruguay no cuenta con un seguro obligatorio y no se encontraron normas al respecto en Cuba, Haití, Honduras y el Paraguay.

Los seguros obligatorios suelen tener un precio único, pero en Costa Rica por ejemplo, el Instituto Nacional del Seguro clasifica los vehículos por riesgo y establece una prima variable. En general, esos seguros operan con topes máximo e independientemente de la culpa del conductor responsable del siniestro. Por lo común, cubren responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados y, a veces, cubren daños materiales en forma limitada. En todos los casos incluyen gastos médicos, también hasta un límite establecido. El sistema de topes máximos de compensación no implica que la víctima no pueda demandar al causante del daño o al propietario del vehículo por el monto restante hasta cubrir el total.

Todos los seguros garantizan un mínimo de riesgo cubierto pero, pese a lo que las normas prescriben, el funcionamiento de los seguros no es siempre eficiente ni cubren

todas las necesidades reparatorias de las víctimas potenciales cuando se consideran las particularidades del tránsito terrestre en la región. El problema fundamental es el bajo índice de automotores asegurados, la circulación de vehículos con pólizas vencidas y la situación de las víctimas abandonadas por conductores que no es posible identificar.

Dichos problemas han sido encarados sólo por Colombia y Costa Rica, que establecen un sistema de compensación para las víctimas de vehículos no asegurados o con póliza vencida, y por Bolivia, el Brasil y Colombia, que cubren parte de los gastos ocasionados a las víctimas de vehículos dados a la fuga.

En relación con el funcionamiento efectivo de los seguros obligatorios consagrados en normas legales, cabe destacar que la vigencia del Seguro Único de Vehículos Automotores en México, que debió haber comenzado en 1998, ha sido pospuesta indefinidamente. Lo propio sucede en Panamá, donde el seguro fue establecido en 1993. En el Ecuador, El Salvador, Guatemala y Nicaragua no ha sido posible encontrar datos sobre la vigencia efectiva de los seguros obligatorios

CAPÍTULO III

3. Policía Municipal de Tránsito

En todos los países, el órgano que regula el ordenamiento del tránsito vehicular, es la policía de tránsito, que es la institución encargada de mantener el orden y control en todo lo referente al tránsito y transporte, en función de promover el balance y armonía en la vía pública y con su sistema de control vehicular, busca prevenir accidentes y evitar que se cometa delitos y violaciones a las leyes, reglamentos, normas, estatutos y disposiciones legales establecidas para tales efectos. Siendo su objetivo principal el ordenamiento del tránsito en cualquier ciudad, país, nación y/o localidad.

Para el cumplimiento de su función y objetivos, la policía de tránsito, define y establece, de acuerdo a las características que presenta, el tránsito en su localidad específica y respectiva, las políticas, normas legales y reglamentos adecuados; así como los programas y acciones a seguir con el propósito de brindar seguridad ciudadana y control vehicular a favor de la sociedad en general. Velando porque se respeten las leyes de tránsito y los derechos viales de los pobladores de cada ciudad, región y localidad respectiva.

En Guatemala, la policía de tránsito, es regida por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional del Ministerio de Gobernación y sus funciones están determinadas, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 5. Del Decreto Ley 132-96. Del Congreso de la República, y Reglamento de tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-

98, Título II de la Ley de Tránsito con respecto a la autoridad de tránsito. Dirigido a la Entidad Reguladora de Transporte y Tránsito.

Por lo tanto, para conocer al respecto de la institución que controla el ordenamiento de tránsito vehicular local; en este capítulo se hace referencia a todo lo relativo con la definición, objetivos, funciones, fundamento legal de la Policía de Tránsito terrestre. Así como se dan a conocer algunas de las ventajas y desventajas que representan para una población y localidad determinada, el hecho de contar con un órgano de Policía de Tránsito terrestre que vele por el buen funcionamiento del tránsito así como por el cumplimiento de los reglamentos y estatutos, para el ejercicio y mantenimiento de la Ley de Tránsito establecida.

3.1. Definición de Policía Municipal de Tránsito

La Dirección de Policía y Tránsito, es un cuerpo encargado de mantener la paz, la tranquilidad y el orden público, el tránsito y transporte, la salubridad y el equilibrio ecológico, la armonía social, la prevención en la comisión de los delitos y la violación de las Leyes, Reglamentos y demás disposiciones.

La Dirección de Policía y Tránsito, tendrá por tanto atribuciones normativas operativas y de supervisión. La atribución normativa consiste, en el diseño y definición de políticas, programas y acciones a ejecutar en los campos de prevención e investigación de los

delitos, siniestros, vialidad y tránsito, sistemas de alarma, radiocomunicación y participación ciudadana.

3.2. Objetivos de la Policía Municipal de Tránsito

El principal objetivo de la policía municipal de tránsito es el ordenamiento, así como el control del tránsito vehicular, con el fin de prestar un servicio eficiente, a favor de la sociedad; siendo los principales propósitos de dicha institución los que a continuación se mencionan:

- a) Ordenar el tránsito, y lograr la agilización del transporte en todas las calles así como vela por el buen funcionamiento del sistema de red vial, en todos los departamentos, municipios y distintas regiones del país donde se hace necesario el control del flujo vehicular.
- b) Evitar accidentes de tránsito, ejerciendo el debido control.
- c) Evitar el congestionamiento y embotellamientos vehiculares en las carreteras y vías teniendo el control debido de las vías
- d) Velar porque se respeten las leyes de tránsito en relación con los pilotos y peatones.
- e) Velar porque se respeten los derechos viales de los transeúntes
- f) Velar porque se respeten los derechos viales de los pilotos, conductores y transportistas.

g) Tomar control de la viabilidad del flujo vehicular, especialmente en las horas de mayor concentración de vehículos, a través de los sistemas de comunicación que existan entre las autoridades de tránsito

h) Ofrecer seguridad, tranquilidad y confianza tanto a peatones como a conductores que circulan por las distintas carreteras y vías del país y de manera especial en el presente caso, del municipio de Amatlán.

3.3. Funciones de la policía municipal de tránsito.

A este respecto se establece, en el Artículo 5. Del Decreto Ley 132-96. Facultades, en el cual se determina lo siguiente: Se establecen las funciones que corresponden ejecutar y aplicar, al Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional del Ministerio de Gobernación la referida ley e indica que para el efecto el cuerpo de la policía de tránsito, está facultado para lo siguiente:

- a) Planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional;
- b) Elaborar el reglamento para la aplicación de la presente ley;
- c) Organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito;
- d) Emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir;
- e) Organizar, llevar el registro de conductores;
- f) Organizar, llevar y actualizar el registro de vehículos;
- g) Diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos;

h) Recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta ley y disponer de ellos conforme a la misma:

i) Aplicar las sanciones previstas en esta ley;

j) Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional vial; y

k) Todas las funciones otorgadas por la ley y las que le asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito.

3.4. Fundamento legal de la policía municipal de tránsito.

El fundamento legal de la policía de tránsito, se encuentra en la Ley de Tránsito Decreto 132-96 del Congreso de la República, y Reglamento de tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98 Título II de la autoridad de tránsito. Dirigido a la Entidad Reguladora de Transporte y Tránsito.

Dentro de sus principales fundamentos se mencionan los siguientes como prioritarios en el Título II de la Ley de Tránsito:

Artículo 6. Organización. El Ministerio de Gobernación mediante acuerdo gubernativo organizará el departamento de tránsito, el que será dirigido por un jefe y un subjefe nombrados por el titular del ramo, a propuesta del Director General de la Policía Nacional, contará con las dependencias y delegaciones que sean necesarias para el debido cumplimiento de la ley.

También mediante acuerdo ministerial se creará y organizará la policía de tránsito como parte integrante de la Policía Nacional, y con funciones especializadas de tránsito a la cual le corresponderá aplicar la presente ley y por lo tanto sus integrantes están facultados para dirigir el tránsito y aplicar las sanciones instituidas en esta ley.

Artículo 7. Traslado y Contratación de Funciones. El Ministerio de Gobernación podrá trasladar o contratar funciones que se competen al Departamento de Tránsito con las entidades públicas o privadas, mediante la suscripción de un convenio pero el ministerio se reservará el derecho de dar por terminada esta relación en cualquier tiempo sin responsabilidad alguna de su parte, por incumplimiento o incapacidad de la otra parte o por motivos de seguridad nacional.

Las funciones que se trasladen o contraten conforme la ley están sujetas al cumplimiento de las disposiciones legales de tránsito y al control del Ministerio de Gobernación y/o municipalidad correspondiente según el caso.

Artículo 8. Del ejercicio de funciones de tránsito por las municipalidades. El Organismo Ejecutivo mediante acuerdo gubernativo, podrá trasladar la competencia de la administración de tránsito a las municipalidades de la República que se encuentren en condiciones de realizar dicha función eficientemente dentro de su jurisdicción y acrediten como mínimo, los extremos señalados en este Artículo.

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

Para que el Organismo Ejecutivo pueda delegar la competencia de tránsito a una municipalidad, es necesario que ésta así lo solicite y manifieste formalmente contar con los recursos necesarios para desempeñar dicha función. Así mismo, se responsabiliza por su ejercicio y mantenimiento, dictará los reglamentos y/u ordenanzas necesarias para el efecto y creará un departamento específico de policía municipal de tránsito si careciere del mismo.

Artículo 9. Ejercicio conjunto. Dos o más municipalidades podrán solicitar les sean trasladadas en forma conjunta funciones de la administración de tránsito. En sus respectivas circunscripciones municipales, con el fin de alcanzar objetivos comunes. En este caso las municipalidades interesadas suscribirán, previamente, un convenio de compromiso entre si y luego solicitarán al Ministerio de Gobernación el traslado de funciones.

Artículo 10. Contratación de Servicios. Mediante contrato aprobado por acuerdo ministerial o por acuerdo municipal, el Ministerio de Gobernación o las municipalidades según el caso, podrán contratar o subcontratar servicios de personas individuales o jurídicas, públicas o privadas, para hacerse cargo de la prestación de servicios de policía y/o de la administración y fiscalización del tránsito.

Artículo 11. Autoridad de Tránsito en Carreteras y Caminos. El Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, ejercerá la autoridad de tránsito en todas las carreteras nacionales y departamentales, así como en las carreteras municipales y en los caminos de herradura y vecinales, cuya administración no haya sido trasladada a las municipalidades.

3.5. Ventajas y desventajas de la policía de tránsito

La policía de tránsito se responsabiliza por el ejercicio y buen funcionamiento del tránsito en las carreteras nacionales y departamentales, carreteras municipales y caminos vecinales y es el ente encargado del ejercicio y mantenimiento de la Ley de Tránsito, así como del cumplimiento de sus reglamentos y ordenanzas, de acuerdo a lo indicado en el Artículo 11 de la referida Ley. Lo anterior representa una ventaja, si la policía de tránsito ejerce sus funciones eficientemente dentro de su jurisdicción y acreditada conforme lo señalado en la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República Título II de la autoridad de Tránsito. Dirigido a la Entidad Reguladora de Transporte y Tránsito.

Por lo tanto contar con policía de tránsito representa una gran ventaja cuando sus integrantes quienes están facultados para dirigir el tránsito y aplicar las sanciones instituidas en la respectiva Ley, lo hacen con profesionalismo, responsabilidad, de manera efectiva y eficaz, siendo un aliciente para el ciudadano al ejercer su autoridad con compromiso y eficiencia. Ya que la policía de tránsito, es el ente encargado de dirigir y coordinar, administrar, controlar, organizar el tránsito vehicular, el plan y sistema vial y velar porque se cumpla la Ley de Tránsito, otorgando y dando el respeto debido al ciudadano que conduce vehículos y que transita por la red vial de cada ciudad o comunidad.

No obstante, la policía de tránsito representa una desventaja cuando los agentes encargados del control adecuado del tránsito vehicular, asumen su cargo demostrando exceso de autoridad, prepotencia y favoreciendo a sus intereses personales, lo cual representa un abuso al ciudadano, ya que dicho proceder por parte de dicho ente reflejaría abuso de poder.

3.5.1 Actividades que Realiza la Policía Municipal de Tránsito en Amatlán.

Departamento de Policía Municipal de Tránsito

Función:

La Policía Municipal de Tránsito, ordena y regula la circulación vehicular dentro y fuera del municipio de Amatlán.

La P.M.T. presta servicios en distintas actividades tales como: ferias, procesiones, actividades educativas, eventos religiosos y deportivos.

Resguarda la seguridad ciudadana y de los trabajadores municipales con el cierre de las calles en trabajos realizados por la municipalidad, Covial y Provia.

Los miembros de la Policía Municipal de Tránsito, conscientes de que realizan un servicio público, deberán comportarse con el decoro, honestidad, honradez y dignidad que requiere la función encomendada y la consideración debida a la comunidad.

Deberán evitar en el ejercicio de su actuación profesional, cualquier práctica que se considere arbitraria o discriminatoria que entrañe violencia física o moral.

Tendrán prohibido pedir, exigir, admitir o recibir ya sea directamente o por personas intermediarias, regalo, gratificación o ventaja por razón de sus funciones o servicios prestados,

Los elementos de la Policía Municipal de tránsito, tienen el deber de dedicar plenamente su actividad a la función policial, debiendo intervenir siempre y cuando se hallare de servicio en defensa de la ley y la seguridad ciudadana.

Los miembros de la Policía Municipal de Tránsito, se abstendrán de actuar en interés personal de realizar actos que desprestigien, impidan o menoscaben el normal cumplimiento de sus funciones.

Todos los miembros de la Policía Municipal de Tránsito tienen el deber de prometer acatamiento a las normas, reglamentos, acuerdos y demás disposiciones legales, al tomar posesión del cargo.

Deberán velar por el cumplimiento de las leyes, oponerse a cualquier acto que entrañe la violación de las mismas y actuar para impedirla, cualquiera que fuera el infractor y circunstancia

En el cumplimiento de sus funciones deberá servir a todos los ciudadanos, con imparcialidad, integridad y dignidad, sin discriminación alguna, por razón de sexo, religión, lenguaje, opinión, lugar de nacimiento, cualquiera otra condición, circunstancia personal o social. En particular deberán abstenerse de todo acto de corrupción y oponerse a él resueltamente, dando cuenta de tales hechos al jefe inmediato superior.

Los miembros de la Policía Municipal de Tránsito, deberán estar sujetos a los principios de jerarquía y subordinación, observando en todo momento el respeto debido a autoridades y superiores acatando sus órdenes con disciplina. En ningún caso la obediencia debida, podrá amparar órdenes que entrañen la ejecución de actos que constituyen delitos o sean contrarios a las leyes vigentes.

Actividades:

- Orientación vial al peatón y conductores, tanto Amatitlanecos como visitantes. Apoyo a entidades públicas y privadas. Se retiran entes callejeros que obstaculizan la vía pública o espacios peatonales. Coordina con el departamento de Obras Municipales la colocación de ventas callejeras que obstaculizan la vía pública o espacios peatonales. Coordina con el Departamento de Obras Municipales la colocación de túmulos, amparados en la ley ya que todo piloto de motocicleta debe llevar casco protector y chaleco reflectivo.
- Verificar que las áreas públicas no sean utilizadas como estacionamientos de automotores. Además los agentes de la Policía Municipal de Tránsito están capacitados para prestar primeros auxilios en caso de accidentes, así como orientar a los visitantes acerca de las direcciones, siempre con un gesto amable.
- Supervisar y regular el tránsito en el municipio de Amatitlán y aldeas, caseríos y vías públicas; que pertenezcan a dicho municipio donde la Policía Municipal de Tránsito aun tenga competencia.
- Montaje de operativos varios. (alcoholímetros, carreras clandestinas, transporte pesado, etc.).
- Operativos de control de buses y taxis.
- Apoyo a eventos socioculturales, recreativos y deportivos.
- Ejecución de planes operativos y órdenes de servicio.
- Apoyo a infraestructura, señalización y cambios de vía.

- Prevención de accidentes y orientación a los conductores; en los cambios efectuados por la comuna.

Proyectos a desarrollar la municipalidad de Amatitlán para el año 2011.

- Complementar señalización vertical de lugares con prohibición para estacionarse
- Señalización Amarillo/Negro para áreas de carga y descarga de buses.
Establecer paradas específicas para buses urbanos y extraurbanos.
- Capacitar, a más personal para aumentar el número de agentes para el municipio.
- Colocación de semáforos en calles y avenidas para mejorar la circulación vehicular.
- Sincronización de semáforos en calles y avenidas para mejorar la circulación.
- Adquisición de un mínimo de tres cepos. Esto para ubicar en área de línea roja.
- Colocación de rótulos de no estacionarse en parada de buses horizontal.
- Mejorar el nivel de servicio dirigido hacia la comunidad con la visión de elevar el profesionalismo y la efectividad de la Policía Municipal de Tránsito.

CAPÍTULO IV

4. Necesidad de implementar programas de educación vial en la prevención de accidentes de tránsito por la Municipalidad de Amatitlán, departamento de Guatemala.

4.1. Aspectos generales

El tráfico es un fenómeno sociológico que impregna masivamente a todos los sectores de la sociedad actual. Es difícil concebir que alguien no esté afectado por él en sus diferentes aspectos, bien como peatón, como conductor o como usuario de los distintos medios de transporte.

Los niños/as no son ajenos a este fenómeno y prácticamente desde que nacen están inmersos en él; en los primeros años de su vida acompañados de sus padres, madres u otras personas adultas, y posteriormente sin compañía, según avanzan en edad y ganan en autonomía personal.

Las especiales y complejas características del tráfico y el alto riesgo que esto supone para la infancia hacen que el índice de siniestralidad en niños menores de 6 años sea elevado. Los accidentes de tráfico constituyen ser una de las primeras causas de mortalidad infantil (0-5 años) en los países industrializados.

La necesidad de tener en cuenta todos los aspectos relacionados con la educación vial desde las primeras edades, que hagan disminuir el riesgo a sufrir un accidente. Es conveniente ponerlos en práctica lo más precozmente posible, siendo imprescindible el trabajo de padres, madres o adultos que diariamente realizan los trayectos con los niños. En ocasiones no se ponen en práctica los conocimientos que se poseen sobre este tema, se desconoce o no se concede la importancia que puede tener una apropiada educación vial desde edades tempranas.

Este período de la vida del niño es especialmente importante para la formación de hábitos y actitudes, soliendo ser estos muy estables. Se producen grandes avances en el desarrollo psicomotor, social y afectivo, y en especial, algunos aspectos de ellos que inciden de forma importante en el desenvolvimiento e integración en el tráfico.

Así por ejemplo, algunas características serían:

- a) Avance en la coordinación motora y en el control de su propio cuerpo, permitiendo la manipulación y exploración del medio.
- b) Desarrollo de habilidades perceptivas, lo que hace que le sea más fácil observar de forma más precisa lo que ocurre a su alrededor, pudiendo desarrollar técnicas y estrategias de representación.
- c) Mejora de la capacidad de atención voluntaria y de observación, aumentando de esta manera la curiosidad y la motivación por las cosas que suceden en su entorno.

Por otra parte, esta edad evolucionan los procesos de socialización lo que hace que su campo relacional se amplíe, se comunique mejor con sus compañeros y compañeras, estableciendo relaciones y participando por si sólo en el tráfico o en algunas ocasiones, en compañía de otros niños y niñas.

Estos avances unidos a la madurez general que se produce en esta edad, hace que éste sea un momento ideal para poner en marcha programas de educación vial, lo que evitará que se afiancen comportamientos erróneos y lo que es peor, que se produzcan accidentes por no haber aprendido y practicado conductas adecuadas.

4.1.1. Concepto de educación vial

Para que los niños y niñas aprendan a conducirse educadamente en la vía pública, es importante que identifiquen a qué se le que se llama Educación Vial. Esta puede verse como parte de la educación social general, dado que persigue los objetivos de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, calidad de vida, respeto por el medio ambiente y seguridad vial, siendo una eficaz base de la actuación ciudadana.

En la sociedad actual, el fenómeno circulatorio, genera problemas además de ventajas y progreso, rapidez y comodidad y este es el principal motivo de los accidentes de tráfico, siendo el factor humano su principal causante, tanto por causas provocadas por los conductores como por los viandantes o peatones.

Para afrontar este problema de salud pública, una de las líneas de actuación imprescindible es la educación en valores viales en los ciudadanos, especialmente en los futuros ciudadanos, es decir los niños y las niñas que las y los maestros educan. Un concepto que implica algo más que el puro conocimiento de normas y señales de circulación.

4.1.2. Fundamento histórico de la educación vial

Las disposiciones relativas a la Educación Vial se encuentran en las disposiciones legales de la Ley de Tránsito mismas que para el efecto se indican a continuación:

1. Título II. La Ley de Tránsito

La ley de Tránsito Título II, de la Autoridad de Tránsito, Artículo 5. Facultades. Inciso (j).

Diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema nacional de educación vial; y todas las funciones otorgadas por la ley y las que asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito.

Artículo 11. Autoridad de tránsito en carreteras y caminos. El Ministerio de Gobernación, por Intermedio del departamento de tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional, ejercerá la autoridad de tránsito en todas las carreteras nacionales y

departamentales, así como en las 9 carreteras municipales y en los caminos de herradura y vecinales, cuya administración no haya sido trasladada a las municipalidades.

2. Título III. Del Tránsito de personas

Artículo 12. Derecho de vía. Las personas tienen prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas, terrestres y acuáticas, siempre que lo hagan en las zonas de seguridad y ejerciten su derecho por el lugar en la oportunidad, forma y modo que normen los reglamentos.

Artículo 13. Límite de la responsabilidad. En el caso que un vehículo atropelle a una persona en la vía pública que cuente con zonas de seguridad, fuera de estas, el conductor estará exento de toda responsabilidad, siempre y cuando estuviere conduciendo conforme las leyes aplicables.

3. Título IV. De los conductores

Artículo 14. Licencia de conducir. La licencia de conducir es el documento emitido por el departamento de tránsito de la Policía Nacional que autoriza a una persona para conducir un vehículo, de acuerdo con esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables. En consecuencia, habilita e identifica a su titular como conductor, quien

está obligado a portar la licencia de conducir siempre que conduzca un vehículo y exhibirla a la autoridad cuando le sea requerida.

"Para la obtención de la primera licencia de conducir vehículos automotores terrestres se requiere:

- a) Llenar el formulario correspondiente.
- b) Presentarse personalmente.
- c) En caso de mayores de edad, presentar original de la cédula de vecindad y entregar fotocopia completa de la misma.
- d) En caso de personas que tengan dieciséis o más años de edad sin haber alcanzado la mayoría, presentar certificación de la partida de nacimiento y autorización por escrito con firma legalizada de quien ejerza la patria potestad, en la que deberá declarar bajo juramento hacerse cargo de las responsabilidades civiles que pudieren ocasionarse.
- e) Pagar el valor correspondiente.
- f) Presentar el número de fotos que requiere la autoridad o en su caso presentarse a la toma de fotos.
- g) Presentar constancia de haber aprobado los exámenes teóricos y prácticos que determine el reglamento, emitida por las entidades aprobadas. para el efecto por el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil del Ministerio de Gobernación.
- h) Presentar certificado de examen de la vista, expedido dentro de los seis meses anteriores a la fecha de su presentación.

Para renovar o reponer una licencia de conducir se requiere: En caso de renovación, presentar la licencia vencida y llenar los requisitos indicados para la obtención de la primera licencia, con excepción de lo indicado en el inciso g).

En caso de reposición por extravío o robo, presentar certificación de la denuncia presentada ante la autoridad competente.

El examen de la vista necesario para la obtención, renovación y reposición de licencias de conducir, deberá ser realizado por un profesional especializado en la materia.

Todo lo demás relacionado con la suspensión, cancelación, tipos, medios, materiales y procedimientos relacionados con las licencias de conducir lo fijará el reglamento respectivo."

Artículo 15. De la conducción. Para conducir un vehículo por la vía pública es necesario que el conductor reúna los requisitos siguientes:

- a) Estar habilitado mediante licencia de conducir extendida por la autoridad correspondiente;
- b) Encontrarse en el pleno goce de sus capacidades civiles, mentales y volitivas; y
- c) Conducir el vehículo en la vía pública por el lugar, en la oportunidad, modo, forma y dentro de las velocidades establecidas conforme esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables.

4. Título V. De los vehículos

Artículo 18. De los vehículos. Por vehículo se entiende cualquier medio de transporte terrestre o acuático que circula permanente u ocasionalmente por la vía pública, sea para el transporte de personas o carga o bien los destinados a actividades especiales y para el efecto debe reunir los requisitos siguientes:

- a) Contar con tarjeta y placa de circulación vigente; o permiso vigente extendido por autoridad competente.
- b) Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes, de acuerdo con los reglamentos,
- c) Estar provisto de los dispositivos necesarios para no producir humo negro ni ningún otro tipo de contaminación ambiental, conforme las leyes y reglamentos de la materia;
- d) Los vehículos usados por personas discapacitadas deberán estar debidamente adaptados y equipados para ser conducidos bajo estrictas condiciones de seguridad.
- e) Todo vehículo está sujeto a las verificaciones periódicas que fijen las autoridades de tránsito.

5. Título VI. Vía pública

Artículo 23. Vía pública. La vía pública se utilizará única y exclusivamente para el tránsito y circulación de personas y vehículos, cuyos derechos se ejercerán conforme

las disposiciones de esta ley y sus reglamentos. Está terminantemente prohibida lo siguiente:

- a) Obstaculizar, cerrar o limitar, transitoria o permanentemente la vía pública, en perjuicio de la circulación de personas y vehículos, salvo autorización previa y expresa de la autoridad;
- b) Colocar o mantener en la vía pública signos, de marcaciones o elementos de marcaciones que limiten o alteren las señales de tránsito:
- c) Alterar, destruir, deteriorar o remover señales de tránsito;
- d) Colocar en los signos de tránsito anuncios o propaganda de cualquier índole; salvo autorización expresa de la autoridad correspondiente.

4.2 Programas de educación vial actual

El crecimiento poblacional de un determinado municipio, en este caso Amatitlán requiere de una serie de estudios por parte de la Corporación Municipal; mismos que se deberán tomar en consideración fundamentalmente en el ordenamiento territorial y sobre los trabajos necesarios de infraestructura, no sólo en la reparación sino en la apertura de nuevos caminos vecinales y transitorios para que los vehículos puedan desplazarse con mayor facilidad y por ende los habitantes tengan las vías de acceso para utilización del transporte sea este colectivo o vehicular en su caso. De esa cuenta la mayoría de la población que utilizan diariamente las vías de comunicación se ven en la necesidad de afrontar algunos imprevistos como cierres de carreteras hundimientos,

accidentes de tránsito terrestre, averías de vehículos u otras causas que impiden la libre transición de los mismos. Tomando en consideración la necesidad de educar a la población en materia de transporte colectivo y vehicular es necesario implementar programas de educación vial, algo que es necesario y vital no sólo en el municipio de Amatitlán sino que a nivel nacional, tomando en cuenta el congestionamiento que producen diversas vías de acceso a la ciudad de Guatemala provenientes del interior del país, en ese sentido la educación vial viene a ser un mecanismo facilitador para los conductores y principalmente para los peatones quienes deben de conocer los aspectos teóricos y legales referentes al tránsito para lo cual un programa de educación vial no sólo promovería ampliar los conocimientos por parte de los vecinos sino también ayudaría en la prevención de accidentes y de ahí la importancia de su implementación, todo ello dependerá de la voluntad política que tengan las autoridades municipales ya que de ellos depende brindar seguridad y administrar toda la actividad de un municipio, tomando como referencia que en otras localidades o comunidades los programas de educación vial han facilitado la circulación de los medios de transporte y contribuido al ornato de ciertos lugares.

El programa de educación vial conlleva una serie de estudios previo a su implementación, ya que existe un compromiso comunitario no sólo de la enseñanza vial, sino en la implementación de dicho programa prácticamente para todos los habitantes del municipio de Amatitlán y una de las formas de mayor aceptación es enseñando aspectos de tránsito a la población de temprana edad; es decir a nivel educativo, a nivel de primaria, nivel básico y diversificado, así como a los pilotos automovilistas y

pilotos de transporte urbano y extraurbano, pilotos de servicio de taxi; para que el programa obtenga los alcances y beneficios deseados debe estar involucrada la población en general.

4.3. Programas de educación vial por implementar

Tomando en consideración la necesidad de la población, las autoridades que ejercen el gobierno municipal en el municipio de Amatitlán han iniciado a preparar algunos documentos para la elaboración y desarrollo de programas en materia de tránsito, sin embargo, hasta la presente fecha no se ha realizado ninguno por diversos motivos, siendo el principal la falta de presupuesto ya que implementar un programa representa una inversión a largo plazo ya que los mismos generalmente son de carácter permanente o se programan en forma anual, generando egresos para la municipalidad, el municipio y es el presupuesto el punto de partida para dicha implementación.

A pesar de la necesidad existente en el municipio de Amatitlán para implementar un programa de educación vial, están en la fase de elaboración de manuales respectivos, esperando que las nuevas autoridades electas como consecuencia del proceso electoral demuestren y cumplan los ofrecimientos de campaña con un aspecto tan vital como lo es educar a la población en materia de tránsito.

Hoy en día, se ha determinado la inexistencia de programas implementados y por implementar ya que las autoridades administrativas y funcionarios de la corporación

municipal actual únicamente señalan o indican que está en estudio y pendiente de aprobación dichos programas lo que la población considera falta de voluntad política para su ejecución y de allí la necesidad e implementarlo por las nuevas autoridades municipales electas

4.4. Ventajas de la implementación de un programa municipal de educación vial para los vecinos de Amatitlán

Indudablemente implementar un programa municipal en materia de educación vial representa una serie de ventajas directas para la población en general e indirectas para los pilotos automovilistas, sean éstos del transporte urbano, extraurbano, taxistas, transporte pesado y pilotos particulares quienes deberán de conocer los aspectos teóricos y prácticos inicialmente de la Ley de Tránsito y su reglamento, luego las disposiciones municipales vigentes en materia de tránsito y el contenido del manual de capacitación en educación vial dirigida para los vecinos del municipio de Amatitlán respectivamente.

La educación vial debe de tener un acompañamiento constante para evaluar las ventajas de la implementación por parte de las autoridades municipales para analizar los cambios que estimen necesarios como consecuencia de la implementación realizada ya que sólo de esta forma se podrá educar a la población en su conjunto, sean estos automovilistas o peatones y de allí la importancia y las ventajas que representa la planificación y ejecución de la educación vial en Guatemala.

A nivel nacional, es importante indicar que son mínimos o escasos los municipios en los cuales se han implementado un programa de educación vial por lo que las ventajas que representa y los beneficios para la probación son múltiples.

Con respecto al tema de la presente investigación jurídica, es importante señalar que la educación vial, es necesaria para la población guatemalteca, ya que es considerada una obligación municipal tomando en cuenta que en diversos municipios del territorio nacional, existe policía municipal de tránsito, tomando en cuenta que esto es permitido por el Código Municipal y avalado por la Corporación Municipal, de esa cuenta los estudios, implementación, y funcionamiento de dicha autoridad de tránsito tiende no solo a regular o normar el aspecto vehicular de una determinada región, sino también, crea obligaciones municipales en el sentido de elaborar las políticas públicas no solo del control del tránsito sino de la prevención de accidentes y de allí la importancia que genera el presente estudio.

Son muchos los municipios en Guatemala que cuentan desde hace algún tiempo con policía municipal de tránsito, quienes han tenido bastante aceptación de la sociedad a la que prestan el servicio principalmente en el reordenamiento vehicular, facilitando que los vecinos puedan circular en sus vehículos automotores y también el transporte urbano y extraurbano, tomando en consideración que existe aumento vehicular en determinadas áreas y horas y de allí la importancia de la prestación del servicio por dicha política municipal de tránsito.

En cuanto a la incidencia que ha tenido los programas de educación vial existe un marco de referencia como lo es la policía municipal de tránsito de la ciudad de Guatemala, la municipalidad de Mixco, Villa Nueva y de la ciudad de antigua Guatemala entre otras, quienes han promovido no solo campañas de publicidad con la finalidad que la población se entere sino también han impartido charlas a toda la población de determinadas edades con la finalidad de ir generando una cultura de la enseñanza vial además. Esto es importante, considera el investigador que se debe realizar a nivel escolar, ya que los alumnos del nivel primario conocen de la prestan de los servicios públicos y en buena medida la policía municipal de tránsito se logra identificar con ellos.

Por otra parte, muchas empresas tuvieron que modificar un poco la jornada de trabajo, tomando en consideración que el tránsito vehicular en horas determinadas también perjudicó a algunos trabajadores que se deben desplazar entre diez y quince kilómetros de su residencia al lugar de trabajo, lo anterior fue como consecuencia de la ampliación de ejes vehiculares del transporte urbano denominado transmetro que modifico algunos horarios de algunos trabajadores, ya que la prestación del servicio antes mencionado es eficiente y perjudicial para los propietarios de vehículos automotores, al contar con una vía exclusiva lo que generalmente aglomera a determinadas horas el tránsito vehicular.

Además, la educación vial específicamente para el municipio de Amatitlán no solo es necesaria sino también fundamental , tomando en cuenta el crecimiento poblacional y

las necesidades que demandan dicho servicio, ya que el incremento de vehículos y de transporte pesado ha generado que la policía municipal de tránsito modifique ciertas vías para facilitar el mismo y de allí la importancia de la enseñanza vial a la población para minimizar los accidentes de tránsito ocurridos, razón por la cual se desarrolló el presente estudio, con el propósito de dar a conocer las ventajas de dicha implementación no solo para las autoridades municipales que presiden el gobierno municipal sino también para la población que diariamente tránsito por dicho municipio.

CONCLUSIONES

1. El Municipio de Amatitlán, representa un área turística dentro de la ciudad de Guatemala lo que constituye una fuente de ingresos económicos para muchas personas, como es el caso de las que trabajan dentro del servicio público de transporte urbano y extraurbano, sin embargo actualmente no existe un programa por parte de las autoridades municipales para promover la educación vial.
2. Los accidentes de tránsito terrestre, se cometen por diversos factores siendo los principales la impericia, imprudencia y negligencia del piloto así como conducir bajo efectos de alcohol o estupefacientes provocando limitaciones a la libre locomoción de los vecinos e interrumpiendo sus actividades rutinarias.
3. La Policía Municipal de tránsito del municipio de Amatitlán, tiene como función esencial el ordenamiento vehicular, programando para el efecto a diferentes agentes en determinadas vías vehiculares con la finalidad de realizar y facilitar la libre locomoción de los peatones así como la actividad vehicular, sin embargo los pilotos afrontan la problemática de que no existe señalización en determinadas vías de acceso.
4. La enseñanza de la educación vial, es una ventaja para la población en general y particularmente para los propietarios de vehículos automotrices y de carga pesada que diariamente, ocupan las vías vehiculares del municipio de Amatitlán, la

implementación representa minimizar los accidentes de tránsito terrestre y educar a los transeúntes en materia de tránsito.

RECOMENDACIONES

1. La corporación municipal de Amatitlán, para resolver el congestionamiento vehicular que se ocasiona diariamente, debe de programar y ejecutar un programa permanente en educación vial, con la finalidad que los habitantes conozcan y pongan en práctica conocimientos relacionados a los medios de transporte y peatonal.
2. Es necesario implementar políticas públicas, en materia de prevención de accidentes así como la capacitación y educación para los pilotos buscando de esta manera minimizar los accidentes de tránsito principalmente los ocurridos en el municipio de Amatitlán.
3. Para un efectivo ordenamiento vehicular, la Policía Municipal de Tránsito de Amatitlán, debe de programar reuniones, charlas, planes, programas y proyectos tendientes a concientizar a la población en aspectos de la actividad de tránsito principalmente en materia de educación vial.
4. Las autoridades encargadas de la administración municipal en Amatitlán, deben contemplar en su programa de gobierno las actividades encaminadas a educar en materia de tránsito a la población, principalmente en la prevención de accidentes garantizando la libre locomoción tanto a vecinos como transeúntes.

BIBLIOGRAFÍA

DICCIONARIO ILUSTRADO **De la lengua española**. Barcelona: Editorial Océano, 2005

GIRALDO, Carlos. **Medicina forense**. Medellín, Colombia: Señal Editora, 1996.

HARRIS, Marvin. **Medios de transporte**. Madrid: Ediciones SM, 2004

MEILIJ, Gustavo **Efectos jurídicos de los accidentes de tránsito**. Buenos Aires: Ediciones Ariel, 1978.

MORA ZARATE, Néstor Oswaldo. **Accidente de tránsito, aspecto penal**. Bogotá: Editorial Temis, 1975.

MORAN Felipe. **Accidente de tránsito, aspecto penal**. Bogotá: Editorial Temis, 1975.

Municipalidad de Amatitlán. <http://www.amatitlan.org>. **Biografía del municipio de Amatitlán**. Sección cultural. Fecha de acceso 28 de julio 2011.

OLANO VALDERRAMA, Carlos Alberto. **Tratado técnico jurídico sobre accidentes de circulación y materias afines**. Bogotá: Editorial Librería del Profesional, 2003.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales**. Buenos Aires: Editorial Heliasta, 2000.

PLAZA AMANCIO Luis. **Tributación del automóvil y otros Medios de Transporte**. España: Editorial Arazandi, 2005.

TAMAYO, JARAMILLO Javier. **La Indemnización de Perjuicios en el Proceso Penal**. Medellín, Colombia: Biblioteca Jurídica Diké, 1998.

Legislación:

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

Código Civil, Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto-Ley 106, 1964.

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

Código Penal. Congreso de la República de Guatemala Decreto número 17-73, 1973

Código Procesal Penal, Congreso de la República de Guatemala. Decreto número 51-92, 1992.

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

Reglamento de la Ley de Tránsito, Acuerdo Gubernativo número 273-98, 1998 de la República de Guatemala.

Reglamento del Servicio de Transporte Extraurbano de Pasajeros por carretera Acuerdo Gubernativo número 42-94, 1994 de la República de Guatemala.

Se traslada la competencia de la administración de tránsito a la municipalidad de Amatitlán, de conformidad con la resolución número 00601 del Ministerio de Gobernación. Acuerdo Gubernativo número 366-2005 de la República de Guatemala.