

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

**CONSECUENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES DE REALIZAR CARRERAS  
AUTOMOVILÍSTICAS CLANDESTINAS, EN LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA**

**ANGELA MARIA GUDIEL MORAN**

**GUATEMALA, OCTUBRE DE 2013**

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

**CONSECUENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES DE REALIZAR  
CARRERAS AUTOMOVILÍSTICAS CLANDESTINAS, EN LA  
LEGISLACIÓN GUATEMALTECA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

**ANGELA MARIA GUDIEL MORAN**

Previo a conferírsele el grado académico de

**LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

Y los títulos profesionales de

**ABOGADA Y NOTARIA**

Guatemala, octubre de 2013

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

|             |        |                                  |
|-------------|--------|----------------------------------|
| DECANO:     | Lic.   | Avidán Ortiz Orellana            |
| VOCAL I :   | Lic.   | Mario Ismael Aguilar Elizardi    |
| VOCAL II    | Licda. | Rosario Gil Pérez                |
| VOCAL III:  | Lic.   | Luis Fernando López Díaz         |
| VOCAL IV:   | Br.    | Víctor Andrés Marroquín Mijangos |
| VOCAL V:    | Br.    | Rocael López González            |
| SECRETARIA: | Licda. | Rosario Gil Pérez                |

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN  
TÉCNICO PROFESIONAL**

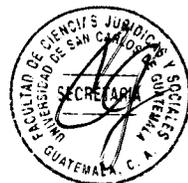
**PRIMERA FASE:**

|             |        |                            |
|-------------|--------|----------------------------|
| Presidente: | Lic.   | Jorge Mario Yupe Cárcamo   |
| Secretario: | Lic.   | Moises Raúl de León        |
| Vocal:      | Licda. | Magda Elizabeth Montenegro |

**SEGUNDA FASE:**

|             |        |                                  |
|-------------|--------|----------------------------------|
| Presidenta: | Licda. | Adela Lorena Pineda Herrera      |
| Secretaria: | Licda. | Marta Eugenia Valenzuela Bonilla |
| Vocal:      | Lic.   | Jhony Gutiérrez Castillo         |

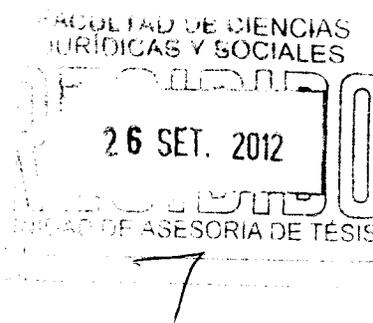
**RAZÓN:** "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis" (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).



**LIC. EMILIO GUTIERREZ CAMBRANES**  
**ABOGADO Y NOTARIO**  
44. Av. "A" 12-54 zona 14, Apto. 302, Ciudad de Guatemala  
Teléfonos 24126108/54126108

Guatemala, 26 de septiembre de 2012

**Doctor:**  
**Bonerge Amílcar Mejía Orellana**  
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis  
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales  
Universidad de San Carlos de Guatemala



**Estimado Dr. Mejía Orellana:**

Atendiendo al nombramiento de fecha doce de junio del año dos mil doce, donde se me nombra Asesor de Tesis de la Bachiller **ANGELA MARIA GUDIEL MORAN**, quien se identifica con carné estudiantil 200615713, y elaboró el trabajo de tesis intitulado **"CONSECUENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES DE REALIZAR CARRERAS AUTOMOVILÍSTICAS CLANDESTINAS, EN LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA"** manifestando las siguientes opiniones:

a) En relación al contenido científico y técnico de la presente tesis opino que cumple objetivamente con cada uno de los capítulos elaborados permitiendo un análisis concreto así como conceptos y definiciones que puedan determinar que existe falta de regulación de las consecuencias jurídicas y sociales de realizar carreras automovilísticas clandestinas, en la legislación guatemalteca.

b) La metodología cumple con los pasos necesarios en la deducción, como técnicas principales de investigación se utilizaron la bibliografía, investigación de campo, métodos de investigación deductiva y comparativa.



- c) La redacción de este trabajo es adecuada y jurídicamente correcta
- d) La contribución científica del trabajo de tesis en referencia, se centra en la propuesta de una utilización correcta de la legislación guatemalteca en cuanto a las carreras automovilísticas clandestinas.
- e) Las conclusiones y recomendaciones son congruentes con el contenido del trabajo de tesis, ya que son aporte al conocimiento del estudio del derecho
- f) En cuanto a la bibliografía empleada pude comprobar que la misma ha sido correcta y suficiente para el presente trabajo

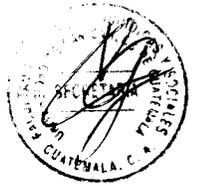
En mi calidad de Asesor y de conformidad con lo que establece el Artículo 32 del Normativo para la elaboración de tesis de la licenciatura en ciencias jurídicas y sociales y del examen general público, emito **DICTAMEN FAVORABLE** estimando que el trabajo de tesis cumple con todos los requisitos establecidos en el normativo respectivo, a efecto se continúe el trámite, se nombre revisor y se culmine su aprobación en el examen general público

Atentamente, me suscribo de usted.

**LIC. EMILIO GUTIERREZ CAMBRANES**  
**ABOGADO Y NOTARIO**

Asesor de tesis  
Colegiado: 8,219

*Dr. Emilio Gutiérrez Cambranes*  
ABOGADO Y NOTARIO



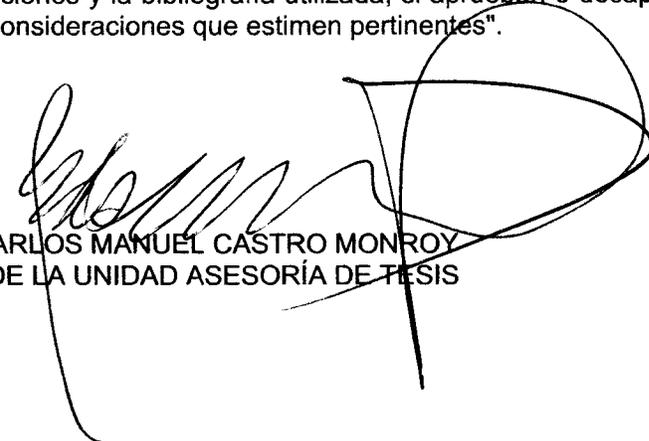
FACULTAD DE CIENCIAS  
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, zona 12  
GUATEMALA, C.A.

UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.  
Guatemala, 12 de marzo de 2013.

Atentamente, pase al LICENCIADO EDDY AUGUSTO AGUILAR MUÑOZ, para que proceda a revisar el trabajo de tesis de la estudiante ANGELA MARIA GUDIEL MORAN, intitulado: "CONSECUENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES DE REALIZAR CARRERAS AUTOMOVILÍSTICAS CLANDESTINAS, EN LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA".

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



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

cc.Unidad de Tesis  
BAMO/iy.



OFICINA JURÍDICA  
LIC. EDDY AUGUSTO AGUILAR MUÑOZ  
ABOGADO Y NOTARIO  
11 CALLE 4-52 ZONA 1, CIUDAD GUATEMALA TELEFONO: 22-32-39-16

Guatemala, 03 de mayo de 2013

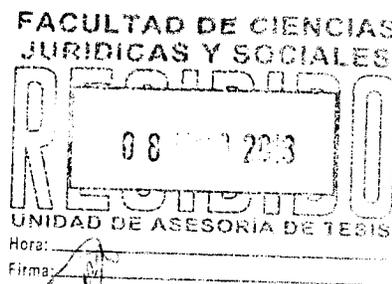
Doctor:

Bonerge Amílcar Mejía Orellana

Jefe de la Unidad Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la

Universidad de San Carlos de Guatemala



Respetable Dr. Mejía Orellana:

En cumplimiento de la resolución emitida por la Unidad de Asesoría de Tesis, con fecha doce de marzo de dos mil trece, procedí a **REVISAR** el trabajo de tesis de la Bachiller **ANGELA MARIA GUDIEL MORAN**, del trabajo de tesis intitulado **"CONSECUENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES DE REALIZAR CARRERAS AUTOMOVILÍSTICAS CLANDESTINAS, EN LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA"**.

a) El contenido científico y técnico del presente estudio constituye un aporte para el fortalecimiento de la normativa relacionada con el tema abordado. Siendo entonces que la presente tesis es congruente con el fin que persigue las consecuencias jurídicas y sociales al realizar carreras automovilísticas clandestinas, en la legislación guatemalteca; y es un valioso instrumento legal que apoya a que las familias



guatemaltecas tengan la posibilidad de tener menos accidentes de tránsito en cuanto a la velocidad de los automotores.

b) El trabajo de tesis ha sido elaborado utilizando los métodos deductivo, inductivo, analítico y jurídico; consecuencias; las técnicas de investigación utilizadas fueron las adecuadas; entre ellas la entrevista a la personas involucradas en estos hechos delictivos.

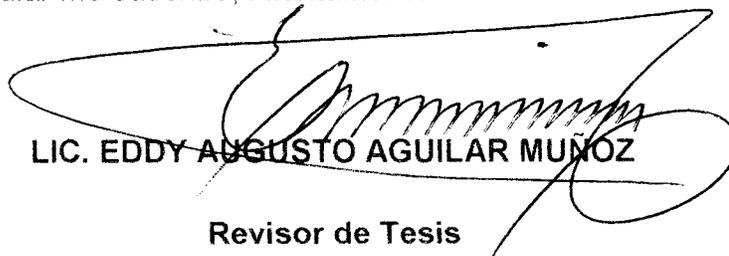
c) La redacción de este trabajo es adecuada y jurídicamente correcta.

d) Las conclusiones y recomendaciones son congruentes con el contenido del trabajo de tesis, ya que son aporte al conocimiento del estudio del derecho.

e) En cuanto a la bibliografía empleada pude comprobar que la misma ha sido correcta y suficiente para el presente trabajo.

En tal sentido el contenido del trabajo de tesis cumplió con los requisitos establecidos tanto de formas como de fondo exigidos por el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis en Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y Examen General Público, por lo que deviene procedente emitir **DICTAMEN FAVORABLE**, y a su vez pueda ser sometido a su discusión y aprobación en el examen publico establecido.

Sin otro particular me suscribo, Atentamente

  
**LIC. EDDY AUGUSTO AGUILAR MUÑOZ**  
**Revisor de Tesis**

**Colegiado No. 6,410**

*Lic. Eddy Augusto Aguilar Muñoz*  
**ABOGADO Y NOTARIO**



**USAC**  
**TRICENTENARIA**  
 Universidad de San Carlos de Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 06 de septiembre de 2013.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante ANGELA MARIA GUDIEL MORAN, titulado CONSECUENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES DE REALIZAR CARRERAS AUTOMOVILÍSTICAS CLANDESTINAS. EN LA LEGISLACIÓN GUATEMALTECA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RAMO/silh.

Lic. Avidán Ortiz Orellana  
**DECANO**



Rosario





## DEDICATORIA

### **A DIOS:**

Por su infinito amor, y ser guía en mi camino, por darme sabiduría, entendimiento e inteligencia para poder alcanzar una de mis metas más anheladas. Y a la Virgen María dulce Madre, fiel intercesora que acoges mis plegarias, me guías y me acompañas siempre.

### **A MIS PADRES:**

Baldomero Gudiel López y Ana Lesbia Morán de Gudiel, los seres más maravillosos que Dios me ha regalado, por haberme formado con carácter fuerte, de espíritu ganador y tener fe para alcanzar mis metas, los amo.

### **A MI ESPOSO:**

Edgar Estuardo Estrada Lemus, por tu apoyo incondicional, económico, moral y gracias por estar en todo momento conmigo, eres el ser más maravilloso que Dios puso en mi camino y este triunfo es para ti, sabes que te amo con todas las fuerzas del mundo.

### **A MI HIJO:**

Edgar Leonardo Estrada Gudiel, por iluminar nuestros días con tus sonrisas, tus locuras, y



gritos. Por llenar nuestra vida de tanta felicidad, energía, amor y ternura. Por sacrificarte dejándote solo en tus estudios, no poder jugar contigo, no poder tomarme el tiempo y conversar contigo, pero es por ti que quiero ser una profesional te amo con todo mi corazón.

**A MIS HERMANOS:**

Agustin, Luis, Estela, José, gracias por su cariño y apoyo ocupan un lugar en mi corazón, los quiero mucho.

**MUY ESPECIAL:**

A Leonardo, por su apoyo incondicional gracias por tu presencia y existencia tienes un valor incalculable en mi vida. Me siento muy orgullosa y feliz que seas mi hermano.

**A MIS SOBRINOS:**

Gracias por traer alegría a mi vida los quiero mucho.

**A MIS ABUELOS:**

Francisco Gudiel, (Q.E.P.D), Virginia López, (Q.E.P.D) Seferina Cerén y Arcadio Morán, por quererme tanto los quiero mucho.

**A MIS CUÑADOS (as):**

Gracias por todo su cariño.



**A MIS AMIGOS:**

Por todos y cada uno de los momentos compartidos, con mucho cariño.

**EN ESPECIAL:**

Lic. Edgar Lemus, Lic. Francisco Perén y Lic. Granados, por sus sabias enseñanzas y múltiples consejos que me han servido y me servirán de guía siempre en mi camino. Y Londy de la Rosa, por el apoyo incondicional y los múltiples consejos recibidos.

**ASESORES DE TESIS:**

Lic. José Godínez, Lic. Emilio Gutiérrez, Lic. Eddy Aguilar, Lic. William López, Licda. Claudia Ilse Gil, por su dedicación, paciencia y entrega en ayudarme a finalizar con éxito mi carrera Universitaria. De todo corazón muchas gracias.

**A :**

A la gloriosa Universidad de San Carlos de Guatemala, y especialmente a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales por acogerme como casa de estudios y a todos mis catedráticos por todo el conocimiento impartido. De todo corazón muchas gracias.



## ÍNDICE

|                   | <b>Pág.</b> |
|-------------------|-------------|
| Introducción..... | i           |

### CAPÍTULO I

|  |    |
|--|----|
| 1. La función del Estado en la protección ciudadana.....           | 1  |
| 1.1 Funciones del Estado guatemalteco.....                         | 1  |
| 1.2 Consideraciones fundamentales de la política de seguridad..... | 2  |
| 1.3 Definición de seguridad.....                                   | 2  |
| 1.4 La seguridad nacional desde el plano del sistema.....          | 3  |
| 1.5 Definición de seguridad nacional.....                          | 3  |
| 1.6 Objetivo de la seguridad nacional.....                         | 4  |
| 1.7 Estrategia de seguridad.....                                   | 4  |
| 1.8 El Sistema Nacional de Seguridad.....                          | 5  |
| 1.9 Situación actual de Guatemala.....                             | 7  |
| 1.10 Definición de Sistema Nacional de Seguridad.....              | 9  |
| 1.11 Objeto de la Ley Marco del Sistema Nacional de Seguridad..... | 9  |
| 1.12 Definición de Política Nacional de Seguridad.....             | 10 |
| 1.13 Definición de Agenda Nacional de Seguridad.....               | 11 |

### CAPÍTULO II

|   |    |
|---|----|
| 2. Las carreras automovilísticas en la sociedad guatemalteca y sociedades<br>extranjeras..... | 17 |
|---|----|



**Pág.**

|   |    |
|---|----|
| 2.1 Definición de automovilista.....                              | 17 |
| 2.2 Automóvil.....  | 17 |
| 2.3 Reglas básicas que debe tomar en cuenta un automovilista..... | 20 |
| 2.4 Velocidad.....  | 21 |
| 2.5 Cuadro comparativo de velocidades permitidas.....             | 21 |
| 2.6 Dentro de la municipalidad de Guatemala.....                  | 30 |
| 2.6.1 Descripción general.....                                    | 31 |
| 2.6.2 Visión y misión.....  | 32 |
| 2.6.3 Actividades que desarrolla.....                             | 32 |
| 2.6.4 Análisis de la situación actual.....                        | 33 |
| 2.6.5 Fortalezas.....   | 33 |
| 2.6.6 Descripción de procedimientos.....                          | 34 |

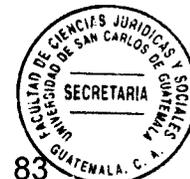
### **CAPÍTULO III**

|  |    |
|--|----|
| 3. La Historia de las carreras automovilísticas clandestinas.....                              | 37 |
| 3.1 Las carreras clandestinas.....   | 37 |
| 3.2 Comienzo de una carrera clandestina.....   | 39 |
| 3.3 Que beneficios obtiene las personas al participar.....                                     | 39 |
| 3.4 Que problemas se ocasionan al realizar esta práctica.....                                  | 40 |
| 3.5 Que es lo que influye para que las personas protagonicen las<br>carreras clandestinas..... | 41 |
| 3.6 Crece el gusto por la velocidad y el uso de vehículos modificados.....                     | 46 |

## CAPÍTULO IV

### 4. Consecuencias jurídicas y sociales de realizar carreras automovilísticas

|   |           |
|---|-----------|
| clandestinas, en la legislación guatemalteca.....   | 49        |
| 4.1 Análisis del trabajo de campo.....  | 59        |
| 4.2 La educación vial en Guatemala.....   | 65        |
| 4.3 Algunas consideraciones preliminares sobre la educación vial en Guatemala..               | 66        |
| 4.3.1 Señales preventivas.....  | 67        |
| 4.3.2 Señales restrictivas.....   | 67        |
| 4.3.3 Señales Informativas.....   | 68        |
| 4.4 Señalización de los agentes.....  | 68        |
| 4.4.1 Señales ópticas.....  | 68        |
| 4.4.2 Señales acústicas.....  | 69        |
| 4.5 Realidad guatemalteca en educación vial.....  | 69        |
| 4.5.1 Las escuelas de automovilismo en Guatemala y su incidencia en<br>la educación vial..... | 71        |
| <b>CONCLUSIONES.....</b>  | <b>81</b> |



**RECOMENDACIONES**..... 83

**BIBLIOGRAFÍA**..... 85



## INTRODUCCIÓN

El propósito de este trabajo de investigación, es establecer la importancia que tiene en la legislación nacional, la problemática que se suscita en las calles especialmente de la ciudad capital respecto a las carreras automovilísticas y sus consecuencias jurídicas. Indudablemente entre la población joven que tiene acceso a un vehículo, está difundiéndose la costumbre de participar en carreras de automóviles en las vías públicas. Parte de la sociedad guatemalteca ha sido espectadora de terribles accidentes que se dan por carreras clandestinas.

La investigación tiene como objetivos principales entre otros: Establecer la falta de aplicación de los límites de velocidad porque mayor sea la velocidad de un vehículo que se acerca a un peatón u otro conductor, más difícil será para éstos juzgar la distancia a la que se encuentra dicho vehículo. Fomentar una educación vial adecuada, lo cual implica la enseñanza a los menores de edad, del respeto a las señales de tránsito, de la forma correcta de caminar en las vías públicas, y en las aceras.

Con relación a la hipótesis planteada dentro del plan de investigación, se pudo comprobar que en la actualidad las consecuencias jurídicas relacionadas al tema, las cuales son la violación de la infracción de los reglamentos de tránsito y sus derivaciones.

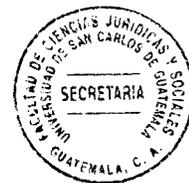
Se ha dividido esta tesis de la siguiente forma: en el capítulo primero, se desarrolla brevemente la función del Estado en la protección ciudadana y su ámbito jurídico; en el capítulo segundo, se hace referencia a las carreras automovilísticas en la sociedad guatemalteca y sociedad extranjera; en el capítulo tercero, se realiza una síntesis sobre las consecuencias jurídicas y sociales de realizar carreras automovilísticas clandestinas en la legislación guatemalteca; en el capítulo cuarto, se refiere



brevemente al análisis de las consecuencias jurídicas y sociales de realizar carreras automovilísticas clandestinas, en la legislación guatemalteca.

En cuanto a la metodología, para esta investigación se empleó el método analítico, que permite desplazar todo el conocimiento en partes, en relación a lo que establece la legislación nacional; respecto a lo contenido en la doctrina, la realidad y las leyes. Asimismo, se utilizó el método de la síntesis, que permitió analizar separadamente los fenómenos objeto del estudio; por ello, se descubrió la esencia del problema estudiado, en cuanto a las repercusiones que tiene el fenómeno y la necesidad de su adecuación jurídica legal. Dentro de las técnicas utilizadas, se utilizaron las bibliográficas y documentales, que permitieron recopilar y seleccionar adecuadamente el material de referencia, así también se utilizó el método analítico para estudiar y analizar la doctrina aplicable al caso.

Se concluye la investigación y, se hace referencia a las conclusiones y recomendaciones derivadas de la presente investigación, al final se describe la bibliografía que sustenta en la parte teórica del trabajo.



## CAPÍTULO I

### 1. La función del Estado en la protección ciudadana

El Estado, es una sociedad humana que se encuentra asentado dentro de un determinado territorio y sujeto por delegación a un poder soberano, quien estructura jurídicamente la sociedad estatal para la consecución del bien común de sus integrantes.

#### 1.1. Funciones del Estado guatemalteco

El Estado guatemalteco tiene varias funciones fundamentales, siendo las mismas las que a continuación se señalan:

- Brindar seguridad a la ciudadanía;
  
- Promoción del desarrollo social;
  
- Promoción del bienestar entre los y las habitantes de la República;
  
- Integración de los diversos elementos del Estado guatemalteco dentro de una visión de la población, del sistema político y del territorio.



## 1.2. Consideraciones fundamentales de la política de seguridad

La política de seguridad de un Estado, se formula en base a tres distintas consideraciones, siendo las mismas las que a continuación se dan a conocer:

- Concreción de intereses nacionales y de la visión de nación que se pretende construir;
- Prioridad y percepción de los riesgos, vulnerabilidades y amenazas que se tienen que enfrentar para la consecución de los intereses anotados;
- Condiciones tanto subjetivas como objetivas a partir de las que se pueden hacer funcionales los mecanismos encargados del control, prevención y resolución de las amenazas.

## 1.3. Definición de seguridad

“La seguridad, es la capacidad del Estado de dar respuesta efectiva a riesgos, amenazas y vulnerabilidades, y estar preparados para prevenirlos, contenerlos y enfrentarlos”.<sup>1</sup>

“La seguridad, es la condición de carácter aspiracional que identifica una situación de ausencia o disminución de riesgos para un determinado entorno social y natural”.

---

<sup>1</sup> Álvarez Diego. **Informe sobre la situación de seguridad**. Pág. 6.



#### 1.4. La seguridad nacional desde el plano del sistema

Desde el plano del sistema, la seguridad implica examinar las políticas, instituciones, normativas y los controles democráticos de la seguridad dentro del marco del Estado de derecho. La seguridad democrática “señala la condición de bienestar que se genera debido a la acción de desarrollo que se encarga de la promoción del Estado guatemalteco y de las políticas de desarrollo cuyas medidas específicas se encuentran destinadas a procurar la condición de bienestar de los y las ciudadanas guatemaltecas.”<sup>2</sup>

Es fundamental la existencia de una seguridad global e integral que se encuentre inspirada en la Constitución Política y que se resuma en la realización de acciones de carácter reactivo y preventivo que el Estado guatemalteco adopte para alcanzar los objetivos y los intereses nacionales frente a la existencia de cualquier amenaza, agresión o situación que debido a su naturaleza lesione o ponga en peligro al Estado de derecho, al sistema democrático, al crecimiento socio-económico, a la vigencia de los derechos humanos, al normal funcionamiento de las instituciones democráticas, a la conservación del medio ambiente, a la seguridad pública y a la cultura nacional y paz de la sociedad guatemalteca.

#### 1.5. Definición de seguridad nacional

“La seguridad nacional es la situación en la cual el Estado garantiza su independencia,

---

<sup>2</sup>Appiolaza Martín. **Sistema de seguridad**. Pág. 76.



soberanía, integridad y los derechos fundamentales de la población establecidos en la Constitución Política de la República”.

### **1.6. Objetivo de la seguridad nacional**

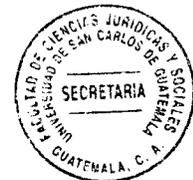
El objetivo general de la seguridad nacional, consiste en garantizar de manera permanente la continuidad de la Nación, del Estado en el cual se organiza y del territorio en el cual se asienta, dentro de un marco de paz, de bienestar y de desarrollo.

Las políticas esenciales son las siguientes:

- Preservación de la soberanía, independencia e integridad del territorio y de los intereses nacionales;
  
- Maximización de los recursos del Estado guatemalteco para mantener a Guatemala libre de amenazas.

### **1.7. Estrategia de seguridad**

La estrategia de seguridad, es de carácter preventivo. La acción militar mediante el Ejército de Guatemala consiste en el último recurso que utiliza el Estado guatemalteco para actuar en su defensa. Las fuerzas de seguridad especializadas, se encargan de hacer frente a las amenazas internas, comunes y a las que toman características



especiales como lo son el crimen organizado y la narcoactividad.

Guatemala es signataria de Convenios, Tratados y de Conferencias relacionadas con el tema de seguridad, los cuales obligan al país a que tenga que adecuar sus normas a las modernas concepciones y a los alcances de seguridad existentes en el hemisferio y en el mundo. El tratado marco de seguridad democrática, es constitutivo de los fundamentos jurídicos necesarios para la actualización de la temática abordada, de la agenda y de la institucionalidad de seguridad vista desde una perspectiva democrática en el país.

La condición democrática del orden político, se encarga de la determinación de que las instituciones se construyen en función de los intereses de la colectividad de la sociedad y en su defensa; debido a que el Estado guatemalteco existe para la sociedad. Las políticas de seguridad se limitan a proporcionar las medidas destinadas a contrarrestar las amenazas y los riesgos que se presenten relativos a las condiciones de *vulnerabilidad de la sociedad y de sus instituciones*.

### **1.8. El Sistema Nacional de Seguridad**

El Sistema Nacional de Seguridad, se encuentra vinculado con el concepto y con la agenda de seguridad. Se encarga de definir la política de seguridad de carácter general, de la cual se derivan políticas específicas.



El concepto de seguridad, “es constitutivo de la herramienta teórica desde la cual se determina la temática de la seguridad, la cual cuenta con derivaciones posteriores relativas a la forma de poder afrontar cualquier problema.”<sup>3</sup>

La agenda de seguridad se constituye, en Guatemala por la lista de los temas y de los problemas, amenazas y riesgos al bienestar de la sociedad, de las personas y de sus instituciones políticas; cuyos efectos es obligatorio controlar y que no se encuentran previstos en las políticas de desarrollo del país.

Solamente, la justicia puede plenamente reconstruir las instituciones y la sociedad guatemalteca. Es vital la reconstrucción de la sociedad, la eliminación de la delincuencia común y del crimen organizado. La seguridad es el marco necesario para lograr la reconstrucción de la sociedad guatemalteca. La verdad y la justicia son elementos que no tienen que faltar dentro de todo proceso. Solamente si se cuenta con los elementos anotados, se puede comenzar con solidez y certeza el proceso de reconciliación de la nación.

A pesar de que los partidos políticos de Guatemala, le otorgan reconocimiento a la existencia de temas de preocupación general como lo son la delincuencia y el deterioro del ambiente, la elaboración de la agenda de seguridad del país es una labor correspondiente a los actores nacionales.

---

<sup>3</sup>.Barrientos Pellecer César Ricardo. **Derecho procesal guatemalteco**. Pág.68.



Guatemala, tiene una participación activa en las acciones multilaterales en beneficio de la paz en el mundo, pero también se tiene que abstener de atender a las instancias unilaterales del exclusivo interés de las potencias.

### **1.9. Situación actual de Guatemala**

En Guatemala se vive un momento de incertidumbre y de zozobra en lo relativo a la seguridad y que se encuentra motivado, debido a las amenazas que lesionan al Estado y la debilidad de su institucionalidad democrática por lo cual es indispensable promover el bienestar y el desarrollo, lo cual generara acciones necesarias para la creación de un Sistema Nacional de Seguridad.

En la actualidad en el país, no se cuenta con un Consejo Nacional de Seguridad, que se encargue de proveer al Presidente de la República, así como también a los poderes del Estado la debida asesoría profesional, oportuna, colegiada y experta; lo cual representa una debilidad del Estado tanto para contrarrestar como para detectar amenazas tanto externas como internas para la debida integración, cohesión y dinamización de acciones encaminadas a alcanzar los objetivos nacionales.

La aprobación de la agenda legislativa de seguridad que se encuentra contenida en los Acuerdos de Paz, así como también la inclusión en ella de los acuerdos es de vital importancia para la determinación de la importancia con la cual cuenta la aplicación de un Sistema Nacional de Seguridad en Guatemala. Es fundamental la actividad del



Consejo Nacional de Seguridad, siendo dicho órgano del Estado, el encargado de planificar y ejecutar la seguridad nacional.

El mismo tiene que ser de carácter colegiado y su función debe ser la de asesorar y colaborar con el Presidente de la República de Guatemala, en la formulación y toma de decisiones políticas y estrategias en materia nacional de seguridad que se encarguen de garantizar los objetivos permanentes del Estado.

La implementación del Sistema Nacional de Seguridad en Guatemala, coadyuvante de la actualización del marco normativo e institucional; la seguridad significa estar libre de preocupaciones o problemas. Sentirse a salvo de cualquier daño que pueda ser causado por otras personas o circunstancias, así como poseer control sobre cualquier tipo de riesgos, amenazas o vulnerabilidad y estar preparado para prevenirlos, contenerlos y enfrentarlos.

Semánticamente, el concepto seguridad posee su origen en la palabra latina securus, es decir libre de preocupaciones o problemas, provenientes del término sine cura y que es equivalente a sin problemas o preocupaciones; por lo que; en su aceptación fundamental, el término seguridad hace referencia a estar libre de preocupaciones; a sentirse a salvo de cualquier daño que pueda ser causado por otros.

Por lo anterior, es que se debe concebir a la seguridad ciudadana como inseparable del pleno ejercicio de sus derechos y deberes políticos, económicos, sociales y culturales;

de los desequilibrios sociales y económicos, la pobreza y la pobreza extrema, la discriminación social y política, la corrupción, entre otros, pues todos ellos constituyen factores de riesgo y amenazas directas para la convivencia democrática, la paz social y la tranquilidad de la ciudadanía.

### **1.10. Definición de Sistema Nacional de Seguridad**

El Sistema Nacional de Seguridad, “es el marco instrumental, institucional y funcional a través del cual el Estado de Guatemala enfrenta los desafíos que en materia de seguridad se plantean.” <sup>4</sup>

El Sistema Nacional de Seguridad, constituye el conjunto de instrumentos, normativas, políticas, programas, planes, doctrinas, patrones de actuación propios de la administración pública; a los que se acompaña una serie de controles democráticos.

### **1.11. Objeto de la Ley Marco del Sistema Nacional de Seguridad**

El Artículo número 1 de la Ley Marco del Sistema Nacional de Seguridad regula el objeto de la misma al señalar lo siguiente:

“La Ley Marco del Sistema Nacional de Seguridad, tiene por objeto garantizar jurídica, orgánica y funcionalmente la coordinación y gestión de los Órganos del Estado y de sus instituciones para que, en forma integrada, sistematizada, eficiente y eficaz estén en

---

<sup>4</sup>. Cabanellas Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. Pág. 98.



capacidad de dar respuesta efectiva a amenazas, vulnerabilidades y riesgos, estar preparados para prevenirlos, enfrentarlos y contenerlos y así mantener al país libre de amenazas y cumplir con los objetivos nacionales en observancia de la Constitución Política de la República de Guatemala, la plena vigencia de los Derechos Humanos y los tratados internacionales ratificados por Guatemala en materia de seguridad”.

### **1.12. Definición de Política Nacional de Seguridad**

La Ley Marco del Sistema Nacional de Seguridad, regula la definición de Política Nacional de Seguridad en el Artículo número 3 señalando que:

“La Política Nacional de Seguridad, garantiza la condición de bienestar que se genera por la definición de políticas y acciones de desarrollo que promueve el Estado cuyas medidas están destinadas a procurar la condición de bienestar inspirada en la Constitución Política y que se resume en aquellas acciones de carácter preventivo o reactivo que el Estado debe adoptar para garantizar el logro de los intereses y objetivos nacionales frente a cualquier amenaza, agresión o situación que por su naturaleza ponga en peligro el Estado de Derecho, el sistema democrático, la vigencia de los derechos humanos, el crecimiento socioeconómico, el desarrollo integral de la persona humana, el normal funcionamiento de las instituciones democráticas, la conservación del medio ambiente, la seguridad pública, la cultura nacional y la paz social”.



### **1.13. Definición de agenda nacional de seguridad**

La definición de Agenda Nacional de Seguridad, se encuentra regulada en el Artículo número 4 de la Ley Marco del Sistema Nacional de Seguridad, el cual señala que: “La Agenda Nacional de Seguridad son todas las acciones de carácter preventivo o reactivo que el Estado impulsa para garantizar la seguridad nacional”.

La Constitución Política de la República de Guatemala, en el Artículo 2 establece que, “son deberes del Estado garantizarles a los habitantes la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona.”

El Estado de Guatemala, es soberano, es decir, que se encuentra organizado para garantizar a sus habitantes el goce de sus derechos y libertades, y su sistema como consecuencia, es republicano, democrático y representativo. Cuando se dice que es soberano, se refiere a que la soberanía radica en el pueblo quien la delega, para su ejercicio, en los Organismos Legislativo, Ejecutivo y Judicial. La subordinación de los mismos es prohibida.

La función pública como lo establece el Artículo 154 de la Constitución Política de la República de Guatemala establece “Los funcionarios son depositarios de la autoridad, responsables legalmente por su conducta oficial, sujetos a la ley y jamás superiores a ella. Los funcionarios y empleados públicos están al servicio del Estado y no de partido



político alguno. La función pública no es delegable, excepto en los casos señalados por la ley, y no podrá ejercerse sin prestar previamente juramento de fidelidad a la Constitución.”

La palabra seguridad, proviene de “seguro y este se refiere a un estado físico, mental, material de una persona son respecto al mundo que lo rodea. Es así como la definición de seguridad implica una forma de intervención en este caso, siendo un concepto sui generis, porque seguridad, conlleva previsión, y en este tema, también conlleva un estado seguro de la persona, que permite inferir que debe tratarse en el ámbito social, económico, cultural, político, legal.”<sup>5</sup>

La seguridad desde punto de vista jurídico, debe situarse en el marco del Derecho Constitucional. Como lo indica la legislación española, la seguridad jurídica “es la cualidad del ordenamiento que produce certeza y confianza en el ciudadano sobre lo que es Derecho en cada momento y sobre lo que, previsiblemente lo que será en el futuro.”<sup>6</sup>

La seguridad jurídica establece ese clima cívico de confianza en el orden jurídico, fundada en pautas razonables de previsibilidad, que es presupuesto y función de los estados de derecho. Supone el conocimiento de las normas vigentes, pero también una cierta estabilidad del ordenamiento.

---

<sup>5</sup> Bielsa R. **Compendio de derecho público**. Pág. 123

<sup>6</sup> Ossorio Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Pág 200.



La función del Estado de brindar seguridad, tiene que ver directamente con cada uno de los organismos que lo conforman, porque en el orden judicial la seguridad implica que los jueces y magistrados apliquen debidamente el derecho, independientemente de la actividad que realizan los demás operadores de la justicia, como en el caso del Ministerio Público y de la Defensa Pública Penal. Así también, en el orden legislativo, la seguridad conlleva que los diputados hagan o realicen bien su trabajo, en la emisión y creación de leyes que sean congruentes con la realidad.

En el orden de la función del ejecutivo, la seguridad, se determina por la función que realizan las autoridades en el orden de seguridad. El Artículo 182 de la Constitución Política de la República de Guatemala preceptúa: “El presidente de la república juntamente con los ministros, vice-ministros y demás funcionarios dependientes integran en el organismo Ejecutivo y tiene vedado favorecer a partido político”.

La seguridad, también puede concebirse dentro del ámbito de la seguridad ciudadana, con el deber del estado de proteger a la población de la delincuencia, cuya actividad se ejerce fundamentalmente por la Policía Nacional Civil.

El Estado de Guatemala, tiene la obligación de perseguir y prevenir el delito dentro del marco del respeto de los derechos humanos, brindando la debida atención a los temas relacionados con la seguridad ciudadana, delincuencia y violencia que lesionan



gravemente la vigencia del Estado de Derecho. La Constitución Política de la República de Guatemala en el Artículo número 1 regula que: “El Estado de Guatemala, se organiza para proteger a la persona y a la familia; su fin supremo es la realización del bien común”. Durante los últimos años se ha observado en el país una constante violación a los derechos fundamentales de los individuos, lo cual ha sido producto de la inseguridad ciudadana existente, así como también es común la existencia de actos de agresión, de intimidación y de hostigamientos patrocinados o bien tolerados por diversas esferas del Estado o por estructuras paralelas al mismo.

El Artículo número 2 de la Constitución Política de la República de Guatemala regula que: “Es deber del Estado garantizarle a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona”. En la actualidad la situación de la seguridad ciudadana se encuentra comprometida debido a la inexistencia de un cuerpo policial eficiente y por el respeto a los derechos humanos.

Es fundamental, que el cuerpo policial se dedique a otorgar la debida seguridad interna del país y además se tiene que favorecer por parte del Estado guatemalteco el acercamiento de la policía y los ciudadanos.

El Artículo número 3 de la Constitución Política de la República de Guatemala regula que: “El Estado garantiza y protege la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de la persona”. Es de importancia estudiar profundamente y presentar a la vez las estrategias necesarias para dar respuesta a los riesgos



prioritarios que enfrenta la sociedad guatemalteca determinando las recomendaciones correspondientes al Presidente de la República.

La Constitución Política de la República de Guatemala señala en el Artículo número 4 que: “En Guatemala todos los seres humanos son libres e iguales en dignidad y derechos. El hombre y la mujer, cualquiera que sea su estado civil, tienen iguales oportunidades y responsabilidades. Ninguna persona puede ser sometida a servidumbre ni a otra condición que menoscabe su dignidad. Los seres humanos deben guardar conducta fraternal entre sí.”

El Artículo número 5 de la Constitución Política de la República de Guatemala regula lo relacionado a la libertad de acción al señalar que: “Toda persona tiene derecho a hacer lo que la ley no prohíbe; no está obligada a acatar órdenes que no estén basadas en ley y emitidas conforme a ella. Tampoco podrá ser perseguida ni molestada por sus opiniones o por actos que no impliquen infracción a la misma”.





## CAPÍTULO II

### **2. Las carreras automovilísticas en la sociedad guatemalteca y sociedades extranjeras**

#### **2.1. Definición de automovilista**

“Es aquella persona que tiene el control del volante de un vehículo automotor puesto en circulación en la vía pública. Para entender bien el concepto de automovilista debemos de conocer que es un vehículo automotor.” <sup>7</sup>

#### **2.2. Automóvil**

Definición regulada en el Reglamento de Tránsito Decreto número 273-98, Artículo 7 numeral 12 “Vehículo automotor, de dos ejes, especialmente equipado y construido para el transporte de personas, con capacidad máxima de nueve ocupantes, su peso bruto máximo es de 3.5 toneladas métricas.”

Todas las personas que conducen un vehículo automotor han cumplido los requisitos establecidos en la Ley de Tránsito y su Reglamento, cumpliendo así sus fines de la aprobación de los exámenes teóricos y prácticos para la adquisición de su licencia de conducir, teniendo en cuenta de las responsabilidades civiles y penales.

---

<sup>7</sup> Microsoft © Encarta © 2007. © 1993--2006 **Microsoft Corporation**. (Guatemala, 15 de agosto de 2005)



El vehículo con el que se realice el aprendizaje, según como lo indica el reglamento de tránsito deberá cumplir con lo siguiente:

- a) Serán de los de tipo de uso corriente y correspondiente al tipo de licencia en cuestión, sin modificaciones que alteren sus condiciones normales de utilización o faciliten la visibilidad.
- b) Estarán provistos de embrague (clutch) y cambio de velocidades no automático ni semiautomático, exceptuándose los utilizados por discapacitados que no puedan operar el embrague y/o la palanca de velocidades y;
- c) Deberán encontrarse en buen estado de funcionamiento, provistos de toda la documentación reglamentaria.

Es necesario que también exista un acuerdo o reglamento para los automovilistas ya que en nuestra sociedad se puede decir que es una sociedad inculta con respecto a los automovilistas, ya que hay personas que no tienen el conocimiento necesario de respetar:

-Las señales de tránsito,

-A las personas que circulan en la vía pública;

-A las ambulancias que prestan un servicio de socorro a la población; y



-A las mismas autoridades de tránsito que no hacen hacer valer su autoridad para poder controlar el fluido vehicular que existe en nuestra población.

La realidad es que a parte de saber y tener los conocimientos necesarios para la conducción de un vehículo automotor es necesario saber controlar o manejar la situación en la vía pública ya que muchos automovilistas son personas imprudentes y negligentes al conducir un vehículo automotor, y ello provoca los accidentes automovilísticos poniendo en riesgo su vida y la de las demás personas qué necesidad hay si se puede controlar y concientizar a las personas de los riesgos que corren al perder el control.

En el país, tanto peatones como conductores de vehículos automotores han adoptado hábitos de incumplimiento de elementales normas de tránsito, con consecuencias dolorosas para la vida propia y ajena, sin contar con las pérdidas materiales provocadas, que es un diario vivir en nuestra ciudad y en todo el territorio nacional. El incumplimiento de normas y el desorden existentes en la administración del tránsito, han ocasionado unos problemas de grandes magnitudes que afecta a toda la población, pues basta con circular por las vías públicas para comprender que todos podemos ser *víctimas potenciales de algún hecho de tránsito.*

La falta de capacidad e idoneidad demostrada por las instituciones encargadas de la administración de tránsito por las vías públicas terrestre hacen reflejar la necesidad de la búsqueda de medidas legales, acordes a la realidad social, que tiendan a



proporcionarnos un tránsito fluido y seguro. Si estas personas o instituciones encargadas del tránsito y las escuelas de aprendizaje de tránsito tomaran conciencia del daño que provocan a la población con la implementación y vigencia las leyes sería diferente ya que las personas que conducen su vehículo automotor al circular en la vía pública estarían seguros que todos tienen el conocimiento necesario de la educación impartida por las instituciones encargadas, logrando con ello el objetivo primordial plasmada en nuestra Constitución Política de la República de Guatemala, que regula en su Artículo 1. “El Estado de Guatemala se organiza para proteger a la persona y a la familia, y su fin supremo es la realización del bien común”.

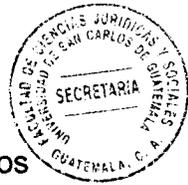
### **2.3. Reglas básicas que debe tomar en cuenta un automovilista**

Parte de la educación vial, que una persona debe de tomar en cuenta al momento de entrar a su vehículo: “es asegurarse de que las puertas estén bien cerradas y seguidamente ponerse el cinturón de seguridad. Los buenos hábitos personales harán un buen piloto que esté siempre alerta mirando hacia la vía que conduce, abarcando hacia los lados y no mantener la vista solamente sobre el capó, siendo previsor se podrá evitar colisiones o decisiones de último momento.”<sup>8</sup>

Asimismo que no cambie de carril constantemente, mantenerse siempre en el mismo carril y cuando se quiera cambiar a otro utilice la pida vías, mirar a su retrovisor y espejo lateral, pero antes de cambiar gire o voltee la cabeza para ver el lado donde se

---

<sup>8</sup> es.wikipedia.org/wiki/Seguridad\_vial. ( Guatemala 18 de septiembre de 2009).



ubicará. Este movimiento ha evitado innumerables accidentes y en países avanzados es regla obligatoria para todo conductor. No se pegue al vehículo que va delante de usted ya que esto no es correcto y ocasiona muchos accidentes automovilísticos.

## **2.4. Velocidad**

Según el Artículo 109 del Reglamento de la Ley de Tránsito, regula “que todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y tener en cuenta, además sus propias condiciones físicas y psíquicas, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad del vehículo a las mismas de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites del campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.”

El Artículo 119 del Reglamento en mención preceptúa que “se prohíbe entablar y realizar carreras, concursos, certámenes, competiciones de velocidad u otras pruebas deportivas en la vía pública, salvo que, excepcionalmente cuenten con el permiso correspondiente. Actualmente se tiene conocimiento que existen carreras clandestinas llamadas cuarto de millas llevadas a cabo por el Aeropuerto Internacional La Aurora.”

## **2.5. Cuadro comparativo de velocidades permitidas**

En autopistas 90 Km. Por hora.



En vías rápidas 80 Km. Por hora.

En arterias principales 60 Km. Por hora.

En arterias secundarias 50 Km. Por hora.

En caminos y vías locales 40 Km. por hora.

En vías residenciales de circulación controlada y zonas escolares 30 Km. Por hora.

Es necesario que todos los pilotos automovilistas tengan en cuenta a qué velocidad deben de conducir de acuerdo a las circunstancias en la que se encuentren, ya que no es lo mismo conducir en una ciudad que es transitada por miles de vehículos automotores, que en las vías donde hay menos circulación ya sea de peatones o de vehículos. Un factor identificado como la causa más recurrente de colisiones, choques y atropellamientos por vehículos de motor es el exceso de velocidad.

Las altas velocidades de los vehículos contribuyen a incrementar la posibilidad de inseguridad vial, porque se corre mayor riesgo de perder el control, el conductor cuenta con menos tiempo de reaccionar y el vehículo se vuelve menos estable. El desarrollo de altas velocidades aumenta la severidad de los accidentes. A 50 Km/h el riesgo de muerte para peatones es 8 veces más alto que a 30 Km/h. Si un vehículo colisiona con un peatón a 60 Km/h este probablemente muera.



Otro factor de riesgo plenamente identificado en el uso de la vía, es el consumo de alcohol. Como conductor o peatón, el estar embriagado incrementa la posibilidad de morir o resultar lesionado. El alcohol reduce la capacidad de acción y reacción de una persona, y por consiguiente su comportamiento en las vías será inseguro y peligroso, los niveles de alcohol en la sangre circulante, alteran la capacidad de reacción de las personas y de mantener el control sus movimientos o vehículos, según las investigaciones realizadas por la Organización Panamericana de la Salud -OPS- en Washington, DC, en el documento de seguridad vial un problema de política pública 2009.

Según el informe técnico del II foro de seguridad vial realizado el 25 y 26 de agosto de 2009, establece que: "En Guatemala, durante el año 2009, aparecen registrados 2,036 accidentes de tránsito y a causa de ellos murieron 532 personas, lo cual significa que por cada 100 accidentes 26 tuvieron resultados fatales, de esas muertes el 58% (311 del total) están comprendidas en la población de 20 a 59 años, es decir la población económicamente activa, lo que representa para el país, no solo pérdidas materiales, también costos sociales en términos de mano de obra calificada, orfandad, viudez, discapacidad, problemas de salud mental y desintegración de los núcleos familiares."

Entre las principales causas de accidentes de tránsito en Guatemala en el periodo 2009 está el exceso de velocidad 34%, la ebriedad del piloto 22%, la imprudencia del peatón 7%, la falta de mantenimiento 5% e ir distraído (celular) 4%, según consta en



estadísticas del sistema integral de atención en salud, departamento de Unidad de Gestión de Riesgo, del Ministerio de Salud.

Andrés Urrutia David, piloto de automovilismo, para que un guatemalteco llegue a desarrollar un verdadero nivel de competencia debe fijar su horizonte en las máximas escuelas de Europa o Estados Unidos', expresa el corredor Andrés Urrutia, cuyo sueño empezó a realizarse en un pickup. También nos habla sobre una fórmula que se atascó en Guatemala y sobre cuánto nos falta en el apasionante deporte motor. A los 20 años él vio la primera bandera verde, su primer bólido fue un pick up, pero esto no le impidió una abundante cosecha de triunfos que lo llevaron a lo máximo del automovilismo nacional, para fijarse un objetivo: ser piloto del más alto nivel.

Este ideal lo llevó por Europa y tras pulir sus destrezas al volante regresó a Guatemala con un proyecto para competir en formula Renault, pero la falta de apoyo y de afición por las carreras en el país impidieron que ese proyecto se cristalizase.

Hoy, ingeniero mecánico de profesión, Urrutia opina sobre la situación del automovilismo nacional, indicando que hay avances pero que aún falta mucho para asentar esa cultura en nuestro país.

¿Cómo se ha desarrollado este deporte en Guatemala?

Cuando yo me inicié, el piloto que quería competir lo hacía con fondos propios y con lo que tenía a mano iba armando su carro. Ahora ha cambiado bastante, pero sigue siendo un deporte que no jala audiencias o interés comercial como el fútbol. La primera



vez que competí lo hice en un pick up, luego convencí a mi mamá para que me prestara su BMW y así ganamos el campeonato por dos años.

¿Estamos muy atrasados en el tema de las carreras?

Tal vez no atrasados pero sí falta mucha información al respecto. En nuestro medio no están accesibles los conocimientos básicos indispensables para un piloto y se debe salir del país para obtenerlos. Las mejores escuelas están en Europa y algunas en Estados Unidos. A nivel país, yo diría que no hay cultura automovilística. Lo que hay es un pequeño grupo de personas aficionadas que por cuenta propia se han desarrollado en ellas, en las cuales cualquiera puede participar.

¿Qué se necesita para subir de nivel?

Para tener una figura como país automovilístico nos hace falta muchísimo. No es como en Inglaterra o Italia, en donde la gente vive el deporte motor con la misma intensidad con que nosotros vivimos el fútbol. Allá todo el mundo tiene su opinión sobre el automovilismo, sea buena o mala, grande o pequeña.

¿Cuál diría que es el mayor obstáculo?

Si tomamos en cuenta la realidad de nuestro país, no hay mercado para que las empresas se interesen, solo cierto grupo de la sociedad que tiene los medios para hacerlo puede participar en este deporte, porque es caro. Pero últimamente sí he visto que más empresas se involucran y ayudan a corredores a subir de categoría, con un equipo más profesional, pero sigue siendo un deporte exclusivo de un grupo muy



pequeño, es como decir polo guatemalteco, sencillamente no lo hay. Cuando yo regresé de Europa elaboré un proyecto para que Guatemala estuviera presente en la fórmula Renault, se necesitaban 350 mil dólares para apoyar el plan, pero no se logró.

¿Qué necesita un piloto para lograr ese alto rendimiento?

Bueno, primero hay que conocer el medio, las exigencias y los costos. Hay mucho que se desarrolla a través de conocimiento, experiencia y una preparación adecuada. Pero a esos niveles también se necesita algo de genética. Que todos podemos competir y mejorar sí, pero se llega a un punto en el cual se enfrentan ciertas limitaciones que no nos permiten llegar al alto nivel. Se necesitan características particulares.

¿Desde cuándo se debe empezar?

Lo ideal es que de pequeños se inicien en la categoría de Go karts. Es la mejor forma de empezar a correr y tiene una introducción de lleno a lo que es la competencia, la lucha contra otro para ganar posiciones en la pista. En Go karts se pueden absorber los conocimientos técnicos para comprender la física y la dinámica de un vehículo e ir subiendo niveles. Bajo tutela por supuesto... Una buena enseñanza también es importante, alguien que les enseñe como tutor. También es importante procurar aprender, leer y conocer sobre la vida del piloto de Fórmula 1. La mayor parte del conocimiento básico lo aprendí en los libros. Correr y competir no solo es cuestión de pasarla bien y ser rápido, sino hay que aprender y desarrollarse con el apoyo



adecuado. Y si se quiere llegar a un alto nivel, indudablemente se tendrá que salir de Guatemala.

¿Manejar rápido me hace apto para ser piloto de alto rendimiento?

Yo creo que esa pregunta hay que hacerla desde el contexto de nuestra realidad. Decir que manejamos rápido es muy relativo. ¿Qué es manejar rápido? Le voy a contar mi experiencia: lo que nosotros llamamos un piloto rápido en nuestro medio es algo que todavía es muy relativo. Yo pensaba que Ayrton Senna, que era el máximo piloto de nuestros tiempos, era un 100 y yo, porque había corrido y me había ido bastante bien, tal vez estaba en un 90. Me creía que manejaba excelentemente. Cuando tuve la oportunidad de ir dentro de un carro con un corredor profesional de nivel de Fórmula 1 me di cuenta de que ellos sí estaban en un 100 y yo estaba en un 60.

¿Qué consejo le daría a alguien interesado en correr?

Cualquier persona que maneja rápido en nuestro medio es alguien a quien le gusta la velocidad y que de alguna manera tiene cierta inclinación por ella. Yo le diría que participe lo más que pueda para ver si tiene las características innatas para llegar a un alto nivel. Pero es necesario que cuente con un programa adecuado de preparación para que le dé ese parámetro y entienda cuál es el nivel que quiere alcanzar.



Puntualmente, ¿qué hace falta en el país?

Muchas cosas, pero principalmente que la cultura se desarrolle con interés en la población. Se necesita infraestructura, regulaciones serias, patrocinadores, el apoyo del Estado y muchas piezas que no están en el tablero para jugar. De momento, creo que Guatemala nos permite tener un acercamiento al mundo del automovilismo de alto nivel. Los medios económicos son otra limitante. Hay muchos que tienen capacidades económicas y podrían desarrollarse, pero deben buscar en otro lugar. Si se pretende llegar a un alto nivel hay que salir al extranjero.

¿Considera que está cerrada la puerta para la fórmula 1?

El cree que puertas cerradas para que el guatemalteco llegue a un alto nivel no las hay. Sin embargo, sin duda no es el medio más adecuado para crecer y desarrollarse en el automovilismo.

Entonces, ¿cómo queda el país?

Guatemala puede ser un trampolín para saber si se tiene lo necesario para avanzar pero hay que migrar a donde haya cultura y desarrollo en el automovilismo. Al igual que yo, hubo otros que quisieron evolucionar en este sentido, pero nuestro nivel es relativamente amateur. Esto no es porque los pilotos sean malos, sino porque la competencia y la afluencia de público son muy limitadas. Muchos pilotos participan en competencias internacionales por cuenta propia, pero no en forma profesional. Se basan mucho en la pasión por el deporte y la velocidad. Así como los jamaquinos que quisieron competir en bobsled lo hicieron por sí solos y no porque su país les haya dado



una plataforma, en Guatemala un piloto que quiera llegar alto lo hará por sí solo porque el país no tiene el grado para brindarle el soporte necesario. En el futuro me gustaría ver pilotos guatemaltecos en lo más alto del podio.

Ya que existe la oportunidad de competir en este tipo de deporte no existe la necesidad de poner en riesgo la vida de los ciudadanos como de los conductores realizando estas prácticas innecesarias y riesgosas al mismo tiempo ya que no solo se pueden ocasionar daños y perjuicios patrimoniales sino llegar al extremo de lesionar la integridad física de las personas y el colmo sería dándole fallecimiento a las personas que simplemente son espectadoras de estas carreras clandestinas; ya que la mayoría de veces es a altas horas de la noche o de la madrugada, muchas competencias son por dinero o simplemente por saber quiénes es más hombre que el otro.

Durante los cinco primeros meses del año, la Policía Municipal de Tránsito –PMT- ha puesto en marcha una campaña para fomentar en los conductores diferentes aspectos sobre educación vial y especialmente controlar el exceso de velocidad en las calles.

Para ello, agentes de tránsito de la ciudad trabajan con radares móviles, que pueden instalarse en las principales arterias capitalinas, para actuar como un elemento disuasorio para impedir que los conductores excedan la velocidad permitida, según el bulevar, calzada o calle en donde circulen.

Estudios viales han comprobado que la velocidad es un factor que está directamente implicado en los accidentes de tránsito, ya que un vehículo que respeta los límites de



velocidad siempre tendrá más tiempo de reacción en caso de distracción o imprevistos en la vía.

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

Según el record de infracciones impuestas a conductores que exceden los límites de velocidad, hay conductores que reincidentemente han sido captados por los velocímetros de la Policía Municipal de Tránsito.

## **2.6. Dentro de la municipalidad de Guatemala**

El alcalde Municipal de Guatemala, en su calidad de representante legal del Municipio de Guatemala, por medio del oficio número 436-97 de fecha 15 de diciembre de 1997 solicita al Ministerio de Gobernación el traslado de la competencia de la administración de tránsito.



El Ministerio de Gobernación emite el Acuerdo Gubernativo Número 67-98 con fecha 11 de febrero de 1998, en donde acuerda delegar la competencia de la administración de tránsito, a la Municipalidad de Guatemala, exclusivamente dentro de su respectiva jurisdicción (ciudad capital).

El Consejo Municipal de la Ciudad de Guatemala, acuerda en su artículo primero con fecha 4 de marzo de 1998 crear dentro de la estructura administrativa municipal la actividad denominada Policía Municipal de Tránsito.

### **2.6.1. Descripción general**

La Policía Municipal de tránsito tiene una estructura jerárquica la cual tiene el siguiente orden:

- Alcalde Municipal.
- Director General.
- Director operativo.
- Intendente.
- Oficial.
- Sub oficial.
- Delegados.
- Delegados asistentes.
- Agentes.



## 2.6.2. Visión y misión

### • Visión

Lograr que en el Municipio de Guatemala, se tenga un tránsito vehicular y peatonal ordenado, mediante la labor profesional de la Policía Municipal de Tránsito; con la comprensión y educación vial de cada uno de los habitantes.

### • Misión

Realizar funciones especializadas, como agentes de la autoridad de tránsito, dentro del distrito Municipal de Guatemala y en consecuencia dirigir, controlar y administrar el tránsito conforme a la Ley y Reglamento de Tránsito.

## 2.6.3. Actividades que desarrolla

Dentro de las actividades básicas que le corresponden a la Policía Municipal de Tránsito están:

-Lograr una fluidez y circulación vehicular dentro del perímetro de la ciudad capital, que exista una verdadera seguridad vial.

-Imponer sanciones pecuniarias (en efectivo), recaudar el valor de las mismas y crear un fondo para uso exclusivo del diseño, mantenimiento y funcionamiento de las actividades de tránsito, incluyendo obras de infraestructura.



#### **2.6.4. Análisis de la situación actual**

Actualmente la Policía Municipal de Tránsito de la Municipalidad de Guatemala no cuenta con los manuales de funciones del personal y procedimientos operativos. La ausencia de un manual de funciones provoca incertidumbre, duplicidad de funciones y equivocaciones por parte del personal. Los procedimientos operativos solo están por escrito y de forma dispersa por lo que el conocimiento por parte del personal de nuevo ingreso es limitado. Se realizó el análisis de la problemática utilizando el método FODA, con el cual se obtuvieron los siguientes resultados:

#### **2.6.5. Fortalezas**

- Única entidad reguladora de transporte y tránsito del Municipio de Guatemala.
- Equipo de vigilancia del tráfico vehicular computarizado en tiempo real vía fibra óptica.
- Se cuenta con asesores técnicos para la capacitación del personal.
- Respaldo a los empleados con dotación de equipo de trabajo.
- Personal con experiencia en el ramo.
- Servicio de consulta en línea vía Internet, para el vecino.



## 2.6.6. Descripción de procedimientos

A continuación se describen los procedimientos operativos actuales.

- Ubicar a conductor alcohólico en operativo, solicitar documentos
- Si no se identifica conductor, multar por falta cometida.
- Realizar la prueba con el alcoholímetro y obtener resultado.
- Si el resultado es menor o igual a 0.03%, devolver documentos, finalizar procedimiento
- Si el resultado es mayor de 0.03%, realizar pruebas físicas y se aplica el criterio del agente, multar a conductor.
- Coordinar con un familiar o conocido para retirar vehículo y conductor.
- Si no se presenta familiar realizar pruebas físicas y aplicar criterio.

### ➤ Descripción del procedimiento

- Instalar operativo, verificar señales y límites de velocidad en el punto.
- Detectar con velocímetro vehículo a alta velocidad.



- Ingresar vehículo al operativo, solicitar documentos e informar motivo de detención a piloto, verificar solvencia vía radio.
- Si no está solvente vehículo, emitir boleta de infracción, consignar vehículo a predio.
- Si esta solvente vehículo, emitir boleta de infracción, incorporar vehículo a la circulación, agregar información a bitácora.

Una carrera ilegal “es una competición de automovilismo o motociclismo (no necesariamente con el formato de carrera) que se realiza sin el permiso de las autoridades. Esto suele hacer referencia a carreras realizadas en la vía pública, aunque incluye a las disputadas en propiedad privada sin el permiso del dueño del terreno. Los corredores realizan esta actividad para ganar respeto entre sus pares, sea para resolver una disputa o para simplemente exhibir las habilidades de conducción y las prestaciones de su vehículo. Se realiza con fines económicos, ya que es común la realización de apuestas de dinero o de los propios vehículos usados en la carrera.”<sup>9</sup>

Muchas personas participan de carreras ilegales cuando no tienen la posibilidad de participar de competiciones legales cerca de su sitio de residencia. Por esta razón, las autoridades a veces financian la construcción de autódromos y picódromos y patrocinan competiciones legales para evitar que ellas corran de manera ilegal. En cambio, otras

---

<sup>9</sup> es.wikipedia.org/wiki/Carrera\_ilegal. ( Guatemala, 12 de marzo de 2012 )



personas rechazan las carreras legales y prefieren vivir la sensación de enfrentar la ley e intentar salir indemne.

En algunas jurisdicciones, las carreras ilegales están penadas como una figura jurídica propia. En otro caso, los corredores ilegales pueden ser procesados por alterar el orden público, violar la propiedad privada y cometer infracciones viales tales como superar el límite de velocidad y circular contramano. También es común el robo de vehículos con el fin de ser preparados para carreras ilegales.

Por su carácter ilegal, este tipo de carreras son mucho más peligrosas que las legales. Como los corredores y los vehículos muchas veces carecen de equipamiento de seguridad, son más propensos a choques más graves. Además, la naturaleza de las carreras genera peligro de dañar la propiedad ajena, e incluso de lesionar otras personas en el caso de carreras en la vía públicas. Las carreras y la pasión por la velocidad hay una gran cantidad de jóvenes que lo que quieren es experimentar todo esto. Con fatales consecuencias atribuidas a la máxima velocidad.



## CAPÍTULO III

### 3. La historia de las carreras automovilísticas clandestinas

Las carreras clandestinas en general “es una práctica de carreras en la vía pública ilegal y que no se sanciona. Se trata de una contracultura que surgió a partir de la práctica de carreras callejeras y se popularizó en películas, programas de televisión y video juegos. Estas carreras principalmente se realizan entre dos coches, pero también pueden estar involucrados muchos vehículos y una multitud de observadores. Existen peligros importantes en las carreras callejeras y las repercusiones legales pueden costar el vehículo y la licencia del conductor.”<sup>10</sup>

#### 3.1. Las carreras clandestinas

A lo largo de la historia, la carrera clandestina data de los días de prohibición de la década de 1930. En algunas partes de Estados Unidos, los contrabandistas modifican sus vehículos para lograr mejorar la potencia y el manejo de sus motores y suspensión. Muchos historiadores sienten que la era de la prohibición en Estados Unidos también fue el origen de la carrera de automóviles en serie y de la carrera clandestina. La década de 1950 se vio el nacimiento completo de la carrera callejera, con películas de Hollywood como "Rebel Without a Cause", de 1955, que se asociaba con la angustia potente de la cultura de la juventud. Este emparejamiento de contracultura culminó con

---

<sup>10</sup> Instituto nacional de estadística. **Accidentes de tránsito**.2002.



la popular película de 1978, "Grease", que se caracterizó por una emocionante escena de una carrera callejera. Existen fuertes culturas de carrera en muchas partes del mundo. Algunas ciudades y áreas urbanas han sido clasificados como "lugares centrales" para carreras callejeras. Estos son los lugares en los que se coordinan las carreras, que se organizan y se programan con anticipación. Incluso se dice que los planificadores de carreras tienen que poner GPS monitoreados para detectar la presencia de patrullas. Estos lugares centrales para carreras callejeras también están asociados con apuestas ilegales y actividades de bandas clandestinas. El sur de California y Dallas son dos de los lugares más importantes para carreras callejeras en Estados Unidos. En California, existen más mercados para los fanáticos a las carreras que participan en este deporte de forma segura y legal.

Sin embargo, en Houston, las autoridades están luchando para controlar la cultura de las carreras en unas cuantas multas para sancionar las carreras. Los oficiales en Harris County reportaron la recepción de aproximadamente 100 llamadas de servicio relacionadas con carreras callejeras en su condado en 2007, muchas incluían accidentes fatales. Los lugares importantes como Tokio y Hong Kong para carreras callejeras han llamado la atención a nivel mundial. Sin embargo, su notoriedad se debe, de forma parcial, a los horripilantes y horroríficos accidentes que tipifican un lugar crítico en una carrera callejera.



### **3.2. Comienzo de una carrera clandestina**

Existen muy pocas reglas para realizar una carrera callejera pero existe un formato reconocible. Por lo general, los conductores se alinean mientras conducen a un límite de velocidad y esperan al resto de los competidores. A veces, un competidor sonará su claxon tres veces para comenzar la carrera. El líder elige el recorrido y el ganador se determina sólo por aventajar al resto de los competidores. Otra forma popular de señalar el inicio de una carrera es contratando a un espectador. Al igual que en la línea de arranque de carreras clandestinas, el espectador levanta su mano y señala el inicio bajando su gorra. Esta imagen ha dejado un eco en películas como "Heavenly Kid", y los videos musicales de ZZ Top, y se ha convertido en un símbolo reconocible de las carreras callejeras.

### **3.3. Que beneficios obtiene las personas al participar**

Algunos críticos de carreras clandestinas cuestionan el encanto de un deporte tan peligroso como este. Incluso, algunos participantes disfrutan de formar parte de un ambiente de carreras sin sanción como este, sin reglas o sin restricciones. Una comunidad de fanáticos automovilísticos puede crecer a partir de un lugar importante para carreras, que brinda una escena social para un grupo social vulnerable. No hay límites de edad, y las carreras callejeras pueden entretener a los jóvenes conductores que aún no son admitidos en bares y en clubs. Muchos conductores se enorgullecen de



las modificaciones que le hacen a sus autos y disfrutan de mostrar sus actualizaciones a los fanáticos de las carreras clandestinas.

Esto ha causado un aumento importante en la industria del mantenimiento automovilístico, ya que los conductores y los fanáticos gustan de comprar de más accesorios para sus recorridos. Las carreras clandestinas a menudo se producen apuestas tanto de los participantes como de los observadores. La mayoría de las apuestas de carrera son el resultado de los argumentos personales y las disputas que se entablan en el camino. Como premio, el ganador de la carrera obtiene efectivo o incluso puede ganar el vehículo de su oponente. Esto se conoce como "carrera de subidón", en donde el ganador se queda con el auto del perdedor como trofeo. Este tipo de carrera estuvo inspirada en la serie original de Channel Speed, "Pinks", en la que los participantes en la carrera se apropiaban del vehículo.

### **3.4. Que problemas se ocasionan al realizar esta práctica**

Las carreras clandestinas pueden ser peligrosas para los conductores y los espectadores. También tienen problemas con la legalidad y el desempeño de los vehículos de carrera en la vía pública. La mayoría de los autos de carreras callejeras no están equipados con jaulas antivuelco y con características de seguridad. La mayoría de los conductores no están entrenados y no cuentan con experiencia en carreras profesionales. También, el público que conduce de forma normal no está preparado para manejar y evitar una carrera callejera improvisada. Esto aumenta la probabilidad de colisiones y accidentes fatales. Pueden usar ropa amplia y desgastar los caminos y



las propiedades privadas en donde se realicen las carreras. Esto puede significar que las vallas, el pavimento y el asfalto tengan que ser reparados con el pago de impuestos.

Los lugares críticos de las carreras callejeras también pueden funcionar como casas de apuestas, en donde se cambian apuestas en dólares. Esto puede llevar a un aumento en la actividad pandillera y el robo de autos. Aunque las principales películas de Hollywood que representan a las carreras callejeras incluyen influencias criminales clandestinas de apuestas y pandillas callejeras. La policía tiene una política de tolerancia cero hacia las carreras callejeras ilegales. En casi todos los lugares críticos de carreras callejeras, las penalizaciones pueden incluir fuertes multas, ir a prisión y pérdida del vehículo.

### **3.5. Que es lo que influye para que las personas protagonicen las carreras clandestinas**

Toda la popularidad de la cultura de las carreras callejeras puede atribuirse de forma parcial a la representación de la cultura de las carreras callejeras en formas populares en medios como películas y videojuegos. Películas como "Nitro" y "Death Race 2000" tuvieron una gran influencia en las carreras callejeras, pero ninguna tuvo tanto impacto como la serie de "Fast and the Furious". Habiendo acumulado más de US\$80 millones de dólares durante los primeros 10 días, esta película fue muy exitosa. Los ejecutivos de la filmación presentaron anuncios en servicios públicos para impedir carreras callejeras ilegales pero no pudieron competir con el encanto de sus propias carreras



riesgosas y sus trucos callejeros. La película también presentó a los autores preferidos para carreras callejeras, como el Mitsubishi Eclipse y el Lancer Evolution. "Fast and the Furious" fue la guía para principiantes de la que se derivó el óxido nitroso, las apuestas ilegales y la caza policial. Los videojuegos como "Midnight Club", "Need for Speed" y "Grand Theft Auto" también comparten una popularidad y una responsabilidad similar. Están disponibles en varias plataformas y permiten a los jugadores modificar, robar y competir con sus autos. Incluso, la serie "Need for Speed" incorpora persecuciones policíacas y daños al vehículo en la misma secuencia. Existe un debate importante ya que de alguna forma estas carreras simuladas hacen caso omiso de la vida policíaca y de la propiedad, que afecta de forma negativa a los jugadores jóvenes. Aunque la mayoría de estos juegos no vienen con una etiqueta de advertencia, sus carreras callejeras a menudo se caracterizan por incluir robos de autos, lenguaje vulgar e incentivos en efectivo.

Las carreras clandestinas son una competición de automovilismo que se realiza sin el permiso de las autoridades. Suelen competir en la vía pública o propiedades privadas. Muchas personas realizan esta actividad para ganar respeto entre sus pares y no solo eso, sino también para su propio beneficio económico. Los corredores ilegales pueden ser procesados por alterar el orden público, violar la propiedad privada y cometer infracciones viales tales como superar el límite de velocidad y circular contramano. También es común el robo de vehículos con el fin de ser preparados para carreras ilegales.



Las carreras automovilísticas ilegales, en la actualidad, es una problemática que ha dejado mucho de qué hablar, en nuestro país ya empezó la lucha por eliminar todos los tipos de móviles y causas que agredan o amenacen la vida de las personas que directa o indirectamente están involucrados en la realización de los llamados piques callejeros o carrera de automóviles no autorizada que se hacen clandestinamente en la ciudad a altas horas de la noche, sin que haya control alguno que por lo menos disminuya el riesgo.

La realización de tales piques o carreras no autorizadas, donde no solo es la alta velocidad la que impera, sino que se ha ocasionado no solo daños materiales sino también personas lesionadas que muchas veces se ocasiona la muerte de los participantes de este deporte.

Este tema es demasiado importante ya que existen varios riesgos al correr en las calles y es un peligro para la gente que no está involucrada en estas carreras clandestinas sin embargo existen muchísimos jóvenes en todo el mundo que van a estas carreras a probar sus habilidades al volante y en este mundo existen un mundo de riesgo porque está en peligro la vida de los conductores porque también la mayoría de estos jóvenes que asisten a las carreras llevan alcohol y estos los pueden llevar a tener un accidente y causarles la muerte o a que llegue la policía y se los lleve detenidos y paguen los cargos de conducir en exceso de velocidad y en estado de ebriedad por eso te invito a que leas esta información y así sabrás sobre este tema de las carreras clandestinas.



Escuchar sobre carreras clandestinas nos lleva de inmediato a pensar en ilegalidad, peligro, patrullas, excesos y gente mal encarada cruzando apuestas que si no son respetadas, terminan en peleas campales, pero ¿cuál es la realidad de estas carreras clandestinas? Los arrancones están penalizados por ley, a pesar de eso, los jóvenes y no tan jóvenes de la ciudad y de otras comunidades se escabullen para organizar sus carreras en diferentes zonas de la capital mexiquense.

Esta actividad es una competencia en donde en un cuarto de milla, dos competidores se enfrentan mano a mano alcanzando una velocidad arriba de los 150 kilómetros por hora, poniendo en riesgo su vida y la de los espectadores, ya que combinan el alcohol con la velocidad.

En diferentes lugares de México como en la carretera, bulevares o el estacionamiento de centros comerciales, los automovilistas se organizan en la noche para localizar un lugar apropiado para ir a correr sus autos. Cerca de sesenta jóvenes, la mayoría hombres, conversan en grupos pasadas las 23 horas en una plaza semioscura, rodeados de sucursales bancarias y otros locales cerrados. Nada parece perturbar el ambiente. De pronto, algunos autos se mueven, prenden sus luces y sus motores suenan con una potencia inusual. Una carrera clandestina está por comenzar en la Costanera Norte. La plaza, que funciona como punto de encuentro de los aficionados a estas carreras, está ubicada en la rotonda Lo Curro, en la comuna de Vitacura.



A pesar del sigilo con que actúan los conductores antes de correr sus vehículos, estas competencias no pasan desapercibidas. Los días previos a la realización de las carreras se hacen públicos a través de las redes sociales y denuncias que presentan algunos vecinos. Así, es sabido que se efectúan los jueves desde fines de octubre. Según pudo comprobar este medio, esta semana no fue la excepción. Los participantes actúan con cautela. Los autos parten desde la plaza hacia la autopista y realizan los piques. Luego regresan al punto de partida y los conductores comentan la carrera, bebiendo cerveza.

Esperan unos instantes y salen otra vez. Mientras, grupos de jóvenes se agolpan en los puentes de la autopista para presenciar el espectáculo. La plaza funciona como una suerte de "pits", con tipos ataviados con overol de mecánico, revisando motores. El Mercurio captó, poco antes de la medianoche, una carrera en la que competían tres vehículos en la autopista a alta velocidad. Éstas llegarían hasta los 197 km/h. (ver foto superior). La mayoría de los autos no presentan características externas especiales. Sólo destacan algunas marcas más exclusivas, como Porsche o Mini Cooper. A la medianoche llegan vehículos de Carabineros a la plaza. Mientras los funcionarios policiales escanean las patentes, los conductores actúan con normalidad. Hacia la 1 de la madrugada decae la actividad en la plaza y se hace más difícil percibir la ruta de los conductores. Según informó la policía uniformada durante la semana, se han cursado 15 partes empadronados y se han identificado 24 conductores como los más habituales de estas carreras.



### **3.6. Crece el gusto por la velocidad y el uso de vehículos modificados**

Desde que se reabrió el autódromo para vehículos particulares, la cifra de guatemaltecos que invierte para comprar autos modificados se incrementó. El semestre pasado asistieron a la actividad 1,800 personas, que participaron en las carreras o como espectadores.

Las carreras clandestinas, en las que automóviles normales corren a gran velocidad en áreas urbanas, muchas veces contra vehículos modificados, es una práctica que se inició hace más de 10 años en el país. Se realizaban en la entrada al aeropuerto La Aurora, en la diagonal 6 de la zona 10, en el bulevar Liberación, entre otros. Ponían en riesgo a las personas”, comenta Steve Toppe, corredor profesional de aceleración y gerente del autódromo del km. 19.5 carretera a El Salvador. Juan Carlos Mejía, empresario que se dedica a la venta de equipos de sonido para carro, coincide con Toppe.

Explica que antes no existían lugares dedicados al deporte de la aceleración, por lo que los aficionados se reunían en diversos lugares que tuvieran rectas largas y probaban las modificaciones a sus vehículos. Durante la última etapa, fueron perseguidos por agentes de la Policía Municipal de Tránsito y por esto se redujo el grupo de corredores.



La disminución de accidentes viales, ocasionados por exceso de velocidad, se registró a partir de 2010, año en que se reabrió el autódromo. Amílcar Montejo, de la PMT, indica que se han reducido en un tercio los 1491 accidentes por velocidad reportados en el año 2000. “Ubicamos más de 30 puntos donde la gente corre, y por eso colocamos rotulación que advierte sobre monitoreos”, agrega.

Al estilo de los programas de televisión donde se reconstruyen vehículos para convertirlos en carros de competencia, en el país cada día crece más el número de personas que invierten su tiempo y dinero en la modificación de automóviles. Christian Mesarina es aficionado a los carros de carreras desde los 14 años cuando acompañaba a su padre al autódromo. Ahora, a los 20, corre con un Mustang Gt 5.0 turbo, que él mismo modificó y en el cual invierte todo su capital, aunque afirma que no se pone en riesgo al correr en la calle. “Prefiero correr en el autódromo, ya que es más seguro, aunque a veces me retan en la calle, no me gusta”, explica Mesarina.

Las estadísticas de subastas japonesas reportan que las ventas de carros usados con especificaciones asiáticas, normalmente de competencia, se han incrementado 42 por ciento en el país. Alejandro Miguel, importador de vehículos japoneses modificados, indica que sus ventas se han duplicado del año 2006 a la fecha. Los precios de los vehículos importados pueden oscilar entre Q40 mil y Q150 mil, y para tenerlos en aduana, hay que esperar alrededor de dos meses desde el momento que se compra en subasta. Edwin Deras, competidor aficionado de carreras nocturnas, confirma que cada mes conoce más jóvenes que poseen un vehículo JDM (siglas en inglés para Directo



del Mercado Japonés). Se ha llevado a cabo una reunión general de corredores de carros de calle modificados en el autódromo de carretera a El Salvador.

Estas se realizan cada seis meses y en esta oportunidad esperan más de 2 mil personas entre espectadores y competidores, comenta Julio Marroquín, organizador del evento y corredor de carros de calle modificados. A la última actividad asistieron 1,800 personas. Varios corredores y participantes de estos eventos se han organizado, y han creado portales en internet para anunciar eventos y compartir información sobre las modificaciones a sus vehículos y especificaciones sobre repuesto y aditamentos. Algunos sitios de los más visitados son [www.gtstreetracing.com](http://www.gtstreetracing.com) creado por Marroquín. Además, está [www.gtstreetracing.com](http://www.gtstreetracing.com), donde hay fotografías y videos de las competencias de hace varios años. Por aparte, está [www.club-aceleracion.com](http://www.club-aceleracion.com), sitio recomendado por Mesarina.



## CAPÍTULO IV

### **4. Consecuencias jurídicas y sociales de realizar carreras automovilísticas clandestinas, en la legislación guatemalteca**

El fenómeno de la accidentalidad vial se ha convertido en uno de los retos más importantes por resolver en los países. Desde el inicio de la comercialización del vehículo automotor en el año de 1896, se registró el primer herido y la primera víctima mortal por este tipo de eventos y luego de 100 años, se estima en más de treinta y cinco millones de personas muertas por causa de los accidentes de tránsito.

En la actualidad a nivel mundial los accidentes de tránsito se consolidan como uno de los principales problemas de salud pública, a tal punto que anualmente 1,3 millones de personas pierden la vida por estos eventos y más de 50 millones resultan lesionados, afectados o incapacitados por ello; muy por encima de situaciones como la gripa AH1N1, tan publicitada recientemente.

A principios del siglo XX, la adquisición de vehículos estaba marcada por un mercado reducido, limitado a personas cuya capacidad económica era tal que podrían responder por los daños y perjuicios propios y a terceros generados por el vehículo. Pero con la incorporación de modelos productivos industrializados, que permitieron masificar la producción y comercialización de los vehículos, los precios de los nuevos aparatos



cayeron a niveles en los cuales nuevos mercados pudieron acceder a ellos. Por lo que es necesario conocer las consecuencias, repercusiones, el comportamiento humano, el impacto en la población y en el sector de seguridad jurídica, de tal manera que contribuyan a implementar intervenciones específicas para lograr que toda persona propietaria de un automóvil, cuente de manera obligatoria con un seguro que cubra la responsabilidad civil.

El Estado debe garantizar la seguridad de las personas, tema que incluye entre otros, lo relativo a la circulación de personas y vehículos en la vía pública, especialmente en la época actual cuando el tránsito y los servicios relaciones se concentran en las ciudades.

El seguro de responsabilidad es de beneficio ya que la indemnización de daños y perjuicios afectan directamente el patrimonio del conductor y/o propietario del vehículo automotor.

La responsabilidad civil o reparación de daños, es un mecanismo legal establecido para el resarcimiento de los daños y los perjuicios, sus elementos estructurales básicos son la ilicitud y la culpabilidad, obviamente también requieren de un hecho humano o sea el daño y que exista relación de causalidad. Es determinante que se dé una conducta ilícita y culpable para hacer surgir la responsabilidad y por ende la indemnización, el



acto o hecho ilícito que da lugar a la responsabilidad es siempre el que provoco un quebrantamiento al orden jurídico, tomando en cuenta que ningún acto voluntario tendrá carácter de ilícito, consecuentemente a ninguna conducta ilícita podrá aplicarse ninguna sanción sino hubiera una sanción de ley que lo hubiera impuesto.

La culpabilidad que se suma a la ilicitud, denota el reproche de la conducta antijurídica y admite la culpa propiamente dicha que es la omisión de diligencias. De la ilicitud o culpabilidad surgen consecuencias las cuales serán parámetro de la indemnización, la cual irá incrementando en la medida en que haya mayor intensidad en la culpabilidad de la conducta del agente dañador o el que causa el daño las consecuencias pueden ser inmediatas, mediatas y causales.

El Código Civil en el Artículo 1645 establece; “que toda persona que cause daño o perjuicio sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima”.

Para que el daño sea indemnizado debe ser cierto. Por lo tanto no puede declararse la indemnización del daño si no ha sido probada su existencia por quien lo alega. El daño o los daños son la causa generadora de la Responsabilidad Civil, consisten en las pérdidas que el acreedor sufre en su patrimonio.



Equivale el menoscabo material o moral causado contraviniendo una norma jurídica que sufre una persona y del cual haya de responder otra.

Los daños se clasifican en:

- Daños morales: estos afectan el honor, las creencias, la dignidad estima social o salud física de las personas, estos no se pueden resarcir de forma pecuniaria.
- Daños materiales: afectan el patrimonio de quien los sufre, los mismos son susceptibles de ser indemnizados de forma pecuniaria o de resarcir.

Un supuesto factico inevitable que puede conformar la categoría jurídica del daño resarcible, el fenómeno primario básico para que acaezca el daño es la perdida de gobernabilidad del sistema de prevención; así el daño aparece en sus más diversas formulaciones, individuales y sociales.

El Código Civil guatemalteco Decreto Ley 106, establece en libro quinto, título VII, capítulo único que todo daño debe indemnizarse, daños tales como “el profesional es responsable de todos los daños y perjuicios que cause por ignorancia o negligencia inexcusable, los accidentes de trabajo de los cuales serán responsables los patrones, los medios de transporte, entre otros”. Daños que se transforman en responsabilidad Civil, los cuales son cubiertos por un Seguro que cubra la Responsabilidad Civil.



El seguro de responsabilidad civil tiene por objeto cubrir el riesgo existente al cual está expuesta toda persona individual o jurídica según lo establecido en el código civil.

La Responsabilidad civil y el seguro son conceptos íntimamente relacionados, pues este último constituye uno de los instrumentos para garantizar la reparación de las consecuencias dañosas de hechos generados de dicha responsabilidad. La parte fundamental del sistema de la responsabilidad penal está constituida por la teoría general del delito, la cual se ha ido modelando como un conjunto de conceptos de algún modo derivado de la ley penal, su pretensión es facilitar el análisis jurídico de un hecho acaecido, a través de la verificación en pasos sucesivos, cada uno de los cuales presupone el anterior y permite acaecer al siguiente.

La culpabilidad y el dolo son manifestaciones de la conducta humana, pero es necesario precisar que el delito imprudente por parte de los conductores de vehículos automotores.

No todos los casos en los que se actúa imprudentemente son castigados en el Derecho Penal. El principio de intervención mínima, fundamental del Derecho Penal Moderno, obliga al Estado a seleccionar a aquellos casos que afectan bienes jurídicos fundamentales, castigando las imprudencias que lesionan tales bienes jurídicos.



En estos ilícitos no existe ninguna intencionalidad por parte del sujeto activo, pero debe existir una persecución penal en su contra, buscando el resarcimiento para la las víctimas de la impericia, negligencia o imprudencia. Al momento de surgir un hecho de tránsito y el conductor y/o propietario cuenta con un seguro que cubra la Responsabilidad Civil, la aseguradora por medio de su Departamento Jurídico brindará asesoría legal, prestará asistencia de Declaración de Indagatoria, solicitud de otorgamiento de medida sustitutiva de libertad (arresto domiciliario o bien caución económica) siempre y cuando el mismo no haya incurrido en las condiciones que la ley prevé para no gozar de este beneficio, así mismo hará las gestiones necesarias para la devolución del vehículo y la licencia del conducir del asegurado y gestionará las actividades necesarias para el sobreseimiento del caso.

Según lo manifestado el seguro no elimina los daños y ni los delitos que se cometen en los hechos de tránsito, pero una prevención para los propietarios, conductores e incluso los ocupantes del vehículo.

Entre los múltiples factores que influyen en la producción de accidentes de tránsito, destaca la del ser humano como el de mayor peso, en la causalidad con el 91%, el vehículo reúne apenas un 3% mientras que el ambiente el restante 6%. Entre las grandes causas dependientes del factor humano destaca la imprudencia desatada por los participantes de los accidentes, presente en un 70% de los casos.



Se considera que debe hacerse conciencia a la gente (sobre todo a los pilotos del transporte extraurbano) de la necesidad de mantener una velocidad adecuada cuando conduce un vehículo, así como la distancia que debe mantener con los demás automotores ya que, los accidentes de tránsito traen como consecuencia un impacto negativo, tanto social como económico pues requiere de atención médica, discapacidades físicas o mentales, transitorias o permanentes y en su mayoría, la muerte de muchas personas.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) los accidentes de tránsito: “Son un flagelo que cada año afecta a millones de hombres mujeres y niños. Se calcula que en el 2002 este fenómeno se cobró 1.18 millones de víctimas fatales, y causó traumatismos a 50 millones de las cuales la décima parte quedó incapacitada de por vida. Indica que si la tendencia continúa, en 2020 el número de muertes y discapacidades por accidente de tránsito se convertirá en el tercer factor más importante de la lista de la OMS, como una de las principales causas que contribuyen a la mortalidad en el mundo, delante de la malaria, tuberculosis o el VIH/SIDA”.<sup>11</sup>

La conducción es una actividad compleja, compuesta de varias habilidades que se poseen en mayor o menor grado, y que pueden perfeccionarse a través de determinadas técnicas, si no se observan dan origen a los accidentes de tránsito; por lo que dentro de otras causas menciono las siguientes:

---

<sup>11</sup> Recuperado: 1.03.2004.<http://emetra.muniguate.com/article33.html>



a) La velocidad

Es considerada comúnmente como uno de los factores más determinantes en los accidentes con víctimas. En más de uno de cada tres accidentes, hay una velocidad inadecuada.

b) El alcohol y la conducción

El exceso de consumo de alcohol produce alteraciones físicas y psíquicas que perjudican gravemente a una conducción segura.

c) Distancia de seguridad

A pesar de que la norma establece que todo vehículo que circule detrás de otro habrá de hacerlo a una distancia que le permita detenerse en caso de frenazo brusco, sin colisionar con él, esto no se observa, principalmente por los pilotos del transporte extraurbano.

d) No frenar a tiempo

La práctica de la conducción requiere hacer uso regularmente del freno para disminuir nuestra velocidad, y a veces en determinadas ocasiones debemos un uso especial del mismo cuando surge una situación de riesgo que queremos evitar.



e) No seguir las reglas fundamentales de circulación

Desde la maniobra más sencilla hasta la que entraña más riesgo, es preciso seguir unas reglas básicas para garantizar una circulación más segura, a saber observar, advertir y ejecutar.

f) No prestar el servicio requerido en el vehículo

Algunos accidentes suceden por no comprobar todos los niveles del vehículo, como agua, aceite, líquido para el limpiaparabrisas o líquido de frenos.

En 1993 el Banco Mundial en su informe sobre desarrollo mundial estimó que las lesiones por accidentes de tránsito en la población económicamente activa, ocuparon el tercer lugar entre las principales causas de defunción. Desde la década de los ochenta, los accidentes de tránsito se han convertido en una de las principales causas de lesiones, invalidez y muerte en algunos países en vías de desarrollo, obligando a que este daño sea mirado como amenaza creciente a la salud del individuo y al desarrollo de las naciones.

a) Lesiones

Cada año 15 millones de personas sufren lesiones por efectos de accidentes de tránsito.



#### b) Desequilibrio familiar

Los accidentes traen consecuencias no solo económicas, sino también familiares, sociales y en la salud tanto el lesionado como al civilmente responsable, ya que muchas de las personas que sobreviven a las lesiones, padecen de algún tipo de discapacidad de por vida.

#### c) Tragedia y duelo para muchas familias

Se estima que cada año más de 5 millones de personas mueren por lesiones, principalmente por accidentes de tránsito producidos por vehículos automotores.

#### d) Consecuencias jurídicas

Surge la problemática jurídica que rodea al accidente de tránsito tales como la responsabilidad civil y penal, y las cuestiones interdependientes y derivadas -como el problema de la acción civil planteada en sede penal y el de las costas procesales.

La mayor culpa de los accidentes recae generalmente sobre los conductores. Estudios del Departamento de Tránsito, de la Policía Nacional Civil (PNC), revelan que 67 por ciento de percances se debe a errores humanos.



#### 4.1. Análisis del trabajo de campo

El intendente de la Policía Municipal de Tránsito (PMT) de la ciudad de Guatemala, Amílcar Montejo, informó que en los últimos meses han disminuido las carreras clandestinas; luego de informar eso se les realizaron las siguientes interrogantes:

¿Ustedes como autoridades competentes tiene un procedimiento establecido para tipificar el delito de carreras automovilísticas clandestinas?

Nosotros contamos, con el equipo técnico que nos ayuda a llevar a cabo la imposición de Multas y Sanciones al vehículo no a la persona, al momento de que infrinjan la ley de tránsito, también se determina a través de denuncias que hacen los vecinos del lugar donde se está llevando a cabo las carreras clandestinas, por estos medios realizamos la imposición de sanciones.

Ahora bien, si a consecuencia de realizar carreras automovilísticas clandestinas hay personas lesionadas o bien el fallecimiento de ellas, lo que nos compete a nosotros si hay alguna persona lesionada, es ir al lugar de los hechos y procedemos a llamar de inmediato a la policía Nacional Civil y llenamos un formulario y nos comunicamos a las Oficina Centrales de Emetra para que tomen nota del hecho, es lo único que nosotros hacemos de lo demás si la persona lesiona decide reclamar su curación daños



y perjuicio ya es en la vía civil pero ya es a petición de la persona lesionada, ya nosotros como autoridad de tránsito no nos compete dicha acción.

Si hay una persona fallecida, llamamos de inmediato a la policía Nacional Civil y al Ministerio público, que son las autoridades competentes. Nosotros solo realizamos llamada a la Central de Emetra y llenamos un formulario y si hay que ayudar en el control del tránsito ayudamos pero nos desligamos de lo que respecta a la persona los familiares deciden si llega a un acuerdo o demanda lo que si hacemos es sancionar el vehículo.

¿Dentro del reglamento de la ley de tránsito de Guatemala se encuentra tipificado el delito de carreras automovilísticas clandestinas?

No se encuentra tipificado el delito de carreras automovilísticas clandestinas, lo único que se encuentra tipificado son las infracciones y sanciones en sus artículos 180 al 192 del Reglamento de la ley de tránsito.

¿Según su experiencia ha aumentado o disminuido las carreras automovilísticas clandestinas?

A disminuido, antes del año 1999 se realizaban y diario recibíamos llamadas de los vecinos afectados y lográbamos sancionar a los vehículos, con el equipo que



nosotros contamos se ha logrado disminuir en gran cantidad y con la reforma que se dio en el año 2005 en el artículo 185 del reglamento de la ley de tránsito que las multas ahora son de un mil quetzales hasta veinticinco mil quetzales; las personas ahora ya piensan en realizar dichas carreras no se arriesgan a que les impongan una multa, creo que con esta reforma nos vino a ayudar a disminuir la realización de dichas carreras y ahora contamos con cámaras de vigilancia en toda la ciudad Capital; para poder determinar con facilidad si se está infringiendo la ley de tránsito.

Puedo mencionar, que los años de mayor impacto de realizar carreras automovilísticas clandestinas fueron del año 1999 a 2001; donde se dieron muchos hechos de tránsito y a causa de ello se daban personas lesionadas y fallecidas, pero con el control de vigilancia que contamos como autoridad competente para prevenir la comisión de dichas carreras.

A partir del año 2005 con la reforma al reglamento de la ley de tránsito se ha logrado disminuir, porque hoy en día es raro que recibamos denuncias por la realización de dichas carreras.

¿Cuentan ustedes con el equipo de vigilancia correcto para determinar si alguien está cometiendo este delito?

Nosotros contamos, con el equipo de vigilancia en toda la Ciudad Capital con



cámaras de vigilancia, por ello se ha logrado le podríamos disminuir las carreras automovilísticas clandestinas y con un equipo que se logra determinar si está corriendo con alta velocidad que se llama velocímetro.

En el Artículo 182 numeral 12 del reglamento, se imponen multas por no cumplir los límites de velocidad máxima con este equipo que contamos se logran imponer las multas y es por ellos que muchas personas ahora en día piensa en realizar dichas carreras porque hay un control muy estricto.

¿Qué recomendaciones daría para evitar que se continúe cometiendo este tipo de infracción?

La recomendación que puedo dar como autoridad, que protege que no se cometan hechos de tránsito y no se infrinja la ley de tránsito, que los vecinos del lugar donde se realicen carreras automovilísticas clandestinas denuncien de inmediato al Departamento de Transito, y que los padre de familia recomienden a sus hijos que tiene que respetar las señales de tránsito, la velocidad máxima y que si alguna persona lo invita a realizar carreras automovilísticas clandestinas lo informe de inmediato.

Lo que también se podría realizar son campañas de concientización a los que compiten realizando dichas carreras y a los que no las realizan más bien a los vecinos afectados para que denuncien para que ya no se sigan cometiendo delitos y ya no se siga afectando a la sociedad el bien común de toda la población.



¿Qué procedimiento utilizaría si el infractor es menor de edad?

El procedimiento que utilizaría, es proceder a llamar a los padres del menor de edad y verificar a nombre de quien está el vehículo, procedo a imponer multa por realizar dichas carreras, como si bien sabemos los menores lo que quieren es experimentar la adrenalina como ellos le llaman pero para la sociedad es un mal que no debería de existir

¿Existe alguna diferencia al momento de imponer la sanción si la persona es mayor de edad o menor de edad?

La diferencia que existe si es menor de edad, es de llamar a los padres o familiar que esté a cargo del menor y verificar a nombre de quien está el vehículo, para imponer la multa que le corresponderá cancelar a dueño del vehículo. Y si es mayor bueno a él se le informa de la infracción que se está cometiendo y procedemos a imponer la multa.

¿Dentro de que horario se puede establecer que se realizan dichas carreras?

Por lo general se realizan después de la media noche entre 12:00 horas a 2:00 de la mañana.



¿Qué zonas son las más afectadas al realizar las carreras automovilísticas clandestinas?

Las zonas que eran más afectadas, porque con la reforma al artículo 185 del reglamento de tránsito es raro cuando se realizan y son:

- La zona 10, 20 calle Boulevard los Próceres,
- Boulevard Vista hermosa,
- Calzada Atanasio Itzul,
- Anillo Periférico,
- Calzada Roosevelt,
- el Naranjo y
- Avenida Simeón Cañas zona 2 Hipódromo.

¿Cuál es su opinión respecto a la realización de las carreras automovilísticas clandestinas que se dan en la ciudad guatemala?

Para mí, es un mal social que llega a poner en riesgo a la persona que está realizando dicha carrera sino también a los demás personas; que van transitando determinado lugar. Puedo determinar que se puede evitar que se siga haciendo daño tanto a la persona que realiza dichas carreras, familiares y a toda la población, iniciando por los padres de familia a la buena formación de cómo conducir un vehículo y no ser uno más



de dañar a la población explicar que al realizar dichas carreras se está arriesgando a quitarse la vida el cómo conductor o a otras personas inocentes que transitan dicho lugar, pienso que la buena formación viene de los padres de familia.

En mi opinión, los vecinos de las zonas más afectadas, conformar comités de colonias para hacer campañas de concientización tanto para las personas que realizan dichas carreras como para toda la comunidad, para poder evitarlas o eliminarlas para el bien de toda una población y así mismo están ayudando a nosotros, como autoridades llamándonos para denunciar dichas acciones.

#### **4.2. La educación vial en Guatemala**

En lo concerniente a la educación vial en Guatemala, los únicos que reciben educación vial son los elementos encargados de seguridad de tránsito, y al respecto es necesario aclarar que, regular es con carácter general, ajustar, reglar o poner en orden una cosa. Con carácter específico en el tema que nos ocupa, regular la circulación es poner en orden el tránsito de los vehículos, por alguna de las circunstancias siguiente:

-Puntos conflictivos, por afluencia de vehículos o confluencia de varias vías, principalmente en proximidades de poblaciones, zonas industriales, turísticas, de ocio.



-Determinados tramos de carretera, que en marcadas fechas o días de la semana, se hace necesario dar el máximo de fluidez, dentro de la capacidad de la vía.

- En los casos de accidentes de circulación, inundaciones, desprendimientos que afectan a la vía u otras causas o circunstancias.

#### **4.3. Algunas consideraciones preliminares sobre la educación vial en Guatemala**

En el país la educación vial, es muy precaria, por que en los centros educativos, el Estado por medio del ministerio de educación no se preocupa por que los educadores implementen estos temas a los educandos, en si un estudiante no conoce que es educación vial, solo se da cuando una persona tiene el deseo de sacar licencia para conducir vehículo automotor, que se preocupa para conocer algo referente al tránsito, y entre lo que más se conoce es la señalización vial y la regulación del tránsito, tomando en cuenta que señalización: “Es el conjunto de directrices que tiene por objeto advertir e informar a los usuarios de la vía, ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación, en determinadas circunstancias de la vía o de la circulación”, Según las funciones que desempeñan las señales de tránsito y también de acuerdo a los convenios internacionales estas se clasifican de la siguiente forma:

- Señales preventivas.
- Señales restrictivas.



- Señales informativas.

#### **4.3.1. Señales preventivas**

- Advierten al usuario de la existencia de posibles peligros.
- Indican en forma correcta ciertas disposiciones legales.
- Determinan el derecho de paso de las corrientes de tránsito y el sentido de las vías.
- Guía a los usuarios en su recorrido.
- Forma: Rombo (algunas cambian y pueden encontrarse rectangulares y en su vértice su significado).
- Color: Fondo amarillo, con figura de color negro.
- Señal de alto: Por su especial importancia tiene forma, color y tamaño especial.
- Color: Fondo rojo con letras "ALTO" blancas (internacionalmente Stop).

#### **4.3.2. Señales restrictivas**

- Las señales restrictivas imponen ciertas limitaciones a la circulación.
- Forma: Rectángulo colocado verticalmente.
- Color: Fondo blanco, leyenda en negro y el mensaje principal está encerrado en un círculo de color rojo.



### **4.3.3. Señales informativas**

Las señales informativas tienen por objeto guiar al usuario de la vía y proporcionarle cualquier otra información que pueda ser de interés, se subdivide en:

- Indicadores de direcciones y carreteras.
- Localización de poblados, gasolineras.

### **4.4. Señalización de los agentes**

Las señales de los agentes que regulen la circulación serán siempre ejecutivas, se llevarán con suma energía y claridad para que no produzcan error en su interpretación, porque en función de la energía del agente, en nuestro caso el Policía Nacional Civil de Tránsito, transmitirá a los conductores la mayor o menor celeridad que se pretende imprimir a la circulación.

Las señales que pueden hacer los agentes encargados de la regulación de tránsito son las siguientes:

Señales ópticas y señales acústicas.

#### **4.4.1. Señales ópticas**

- Con el brazo.
- Con linternas.



- Con los propietarios del vehículo.

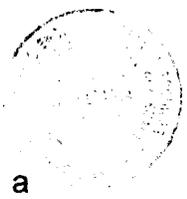
#### **4.4.2. Señales acústicas**

- Con el gorgorito.
- Con la megafonía del vehículo.

#### **4.5. Realidad guatemalteca en educación vial**

En Guatemala se registran entre veinte y veinticinco heridos, y tres fallecidos cada semana como resultado de los accidentes de tránsito. Pese a ello, la educación vial es un tema pendiente en nuestro país. Pero existe un movimiento que aboga porque desde la escuela primaria se instruya en esta destreza a los futuros pilotos. “Cuando vamos en el carro con mi papá, siempre se cruza la calle con el semáforo en anaranjado”, dice Antonio Méndez, un niño de 8 años, quien continuamente viaja con su padre.

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



Estos dos ejemplos ilustran por qué la organización mundial de la salud, OMS, sitúa a Guatemala como el cuarto país de América con el índice más alto de mortalidad vial, y con una escasa educación en el tema.

Esto preocupa a la licenciada Luz de Cabrera, instructora internacional de manejo defensivo, autorizada por el Consejo Nacional de Seguridad de Estados Unidos, pues asegura que el altísimo número de accidentes de tránsito que se producen en el país, es provocado por la falta de educación vial y por el escaso respeto a las normas. Hasta el momento este tema no pasa de ser un mero requisito, limitado a la enseñanza ocasional de las señales de tránsito en las escuelas de automovilismo, previo a obtener la licencia de conducir. Por eso esta profesional y muchos otros expertos coinciden en la necesidad de instruir a los niños, desde la educación primaria, pues ellos serán futuros pilotos.

Para la licenciada Alma Rosa de Tercero, directora del proyecto seguridad desde la educación, la educación vial debe ser una materia o disciplina escolar incluida en los programas educacionales vigentes, que tenga por objeto preparar a los niños para conducirse como peatones y futuros conductores.



La profesional encabeza un movimiento para crear el primer parque temático sobre seguridad vial, a donde los niños de escuelas y colegios puedan acudir para conocer de forma vivencial las normas y leyes de tránsito.

#### **4.5.1. Las escuelas de automovilismo en Guatemala, y su incidencia en la educación vial**

En nuestro país hay varias academias de automovilismo, de las cuales vale la pena mencionar las siguientes:

Academia y escuela de automovilismo Best.

Ruta 7, 7-30 Zona 4.

Guatemala, Guatemala.

Teléfonos: (502)23322834, (502)23326383, (502)23315114.

Escuela de automovilismo Milenium.

17 Av. 27-66 Z-5.

Guatemala, Guatemala.

Teléfonos: (502)23605602.

Escuela de automovilismo Daniel Cabrera.

6 C 14-38 Z-11 Colonia Carabanchel.



Guatemala, Guatemala.

Teléfonos: (502)24728344.

Fax: (502)2472834464.

El proceso es algo que se desarrolla en el tiempo. El proceso puede estar formado por hechos o actos, de esa cuenta, el proceso puede ser natural o intencional; es natural cuando fuerzas naturales dan inicio, desarrollan y ponen fin al proceso, a través de hechos; en cambio, si el proceso se inicia, se desarrolla y finaliza por la voluntad humana; estamos en presencia de un proceso intencional, formado por actos. Al referirnos al proceso en forma específica, estamos hablando de un proceso jurisdiccional, cuyo estudio corresponde al Derecho Procesal; y, dentro de la clasificación de procesos, encontramos al proceso penal, que es que nos interesa.

De Pina Vara define al proceso como: “conjunto de actos regulados por la ley y realizados con la finalidad de alcanzar la aplicación judicial del derecho objetivo y la satisfacción consiguiente del interés legalmente tutelado en el caso concreto, mediante la decisión del Juez competente.”<sup>12</sup>

Al referirnos a la ordenación y desenvolvimiento del proceso. La verdad material o histórica, que es una verdad de hecho, se averigua en el proceso penal, tomando en

---

<sup>12</sup> De Pina Vara, Mauricio. **El proceso**. Pág. 78.



cuenta la investigación de la verdad está dominada por un interés público, la investigación de los hechos tipificados como delitos está encomendada al Estado, a través de sus instituciones preestablecidas. De conformidad con el Código Procesal Penal, Decreto número 51-92 del Congreso de la República de Guatemala, estas instituciones son:

El Ministerio Público, que es la institución encargada de la investigación, y los juzgados de primera instancia; que controlan esa investigación al ser de interés público, la investigación de la verdad es necesario que la misma sea cristalina clara y sin limitaciones.

En el presente trabajo de investigación se quiere dejar bien claro que no existe procedimiento especial en materia de tránsito ya que deben crearse procedimientos y tribunales especiales para los hechos de tránsito ya que las autoridades encargadas de legislar sólo se han preocupado por lo general y no en lo específico. Pues el responsable de un hecho culposo no debe estar en las mismas cárceles en que se encuentran delincuentes peligrosos, sino que se debe tener lugar especial para evitar que se conviertan en delincuentes habituales o peligrosos. Y para dejar algo para los estudiantes de esta carrera describiremos las formas del proceso penal que se utilizarán cuando no se llegue a los arreglos conciliatorios por medio del principio de oportunidad o convención.



Según el Artículo 109 del Reglamento de la Ley de Tránsito, regula que todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y tener en cuenta, además sus propias condiciones físicas y psíquicas, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad del vehículo a las mismas de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites del campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.

El Artículo 119 del Reglamento en mención preceptúa que se prohíbe entablar y realizar carreras, concursos, certámenes, competiciones de velocidad u otras pruebas deportivas en la vía pública, salvo que, excepcionalmente cuenten con el permiso correspondiente. Actualmente se tiene conocimiento que existen carreras clandestinas llamadas cuarto de millas llevadas a cabo por el Aeropuerto Internacional La Aurora.

Un factor identificado como la causa más recurrente de colisiones, choques y atropellamientos por vehículos de motor es el exceso de velocidad. Según Roadpeace el primer accidente de tránsito en el mundo que generó la primera muerte por esta causa, ocurrió, porque el vehículo posiblemente iba a 12,8 km/h, cuando debería ir a 6,4 km/h.



Las altas velocidades de los vehículos contribuyen a incrementar la posibilidad de inseguridad vial, porque se corre mayor riesgo de perder el control, el conductor cuenta con menos tiempo de reaccionar y el vehículo se vuelve menos estable. El desarrollo de altas velocidades aumenta la severidad de los accidentes: A 50 Km/h el riesgo de muerte para peatones es 8 veces más alto que a 30 Km/h. Si un vehículo colisiona con un peatón a 60 Km/h este probablemente muera.

Otro factor de riesgo plenamente identificado en el uso de la vía, es el consumo de alcohol. Como conductor o peatón, el estar embriagado incrementa la posibilidad de morir o resultar lesionado. El alcohol reduce la capacidad de acción y reacción de una persona, y por consiguiente su comportamiento en las vías será inseguro y peligroso, los niveles de alcohol en la sangre circulante, alteran la capacidad de reacción de las personas y de mantener el control sus movimientos o vehículos, según las investigaciones realizadas por la Organización Panamericana de la Salud -OPS- en Washington, DC, en el documento de seguridad vial un problema de política pública 2004.

Según el informe técnico del II foro de seguridad vial realizado el 25 y 26 de agosto de 2005, establece que: "En Guatemala, durante el año 2003, aparecen registrados 2,036 accidentes de tránsito y a causa de ellos murieron 532 personas, lo cual significa que por cada 100 accidentes 26 tuvieron resultados fatales, de esas muertes el 58% (311 del total) están comprendidas en la población de 20 a 59 años, es decir la población



económicamente activa, lo que representa para el país, no solo pérdidas materiales, también costos sociales en términos de mano de obra calificada, orfandad, viudez, discapacidad, problemas de salud mental y desintegración de los núcleos familiares.”

Entre las principales causas de accidentes de tránsito en Guatemala en el periodo 2003 está el exceso de velocidad 34%, la ebriedad del piloto 22%, la imprudencia del peatón 7%, la falta de mantenimiento 5% e ir distraído (celular) 4%, según consta en estadísticas del sistema integral de atención en salud, departamento de Unidad de Gestión de Riesgo, del Ministerio de Salud. Las estadísticas de accidentes automovilísticos en el transcurso del año 2007 son alarmantes. Los mismos han enlutado a muchos hogares costarricenses, y son una de las principales causas de muerte de este país.

Es lamentable que para el período en mención, las estadísticas reportaron un promedio de dos muertes al día. La problemática relacionada con los accidentes de tránsito en Guatemala alcanza niveles dramáticos, no solo para las familias que pierden un ser querido, sino para aquellos niños adolescentes y adultos, que sobreviven a un accidente de tránsito, pero quedan con secuelas graves y permanentes, que les impiden disfrutar de una vida plena en el futuro.



De acuerdo a los datos del Consejo de Seguridad Vial, el grupo etéreo mas afectado, es precisamente el correspondiente a los años de la alta productividad de las personas de 15-45 años. Los accidentes en su mayoría se pueden prevenir, ya que los factores condicionantes se asocian a malas condiciones del vehículo, a factores intrínsecos del conductor (habilidad, condición emocional y física, presencia de distractores), a la poca visibilidad en las carreteras, a la ingesta de alcohol, al exceso de velocidad y a las malas condiciones de la carreteras, en las que intervienen la mala iluminación, el ancho de los carriles, la ausencia de espaldones, la mala señalización, y las condiciones climáticas de la zona.

De acuerdo con las estadísticas nacionales dentro de los factores asociados a muertes en accidentes de tránsito, se identifico como causa principal al exceso de velocidad, y como los siguientes en importancia: alcohol, imprudencia de los peatones, adelantamiento indebido, imprudencia del conductor, imprudencia del ciclista, y falla mecánica.

Muchos accidentes de tránsito se pueden evitar o mitigar sus consecuencias, mediante la aplicación de técnicas de la ingeniería vial. En el país se ha identificado por ejemplo la incorrecta colocación de barandas, para evitar que un vehículo se vaya al guindo. Tal y como están colocadas, en vez de minimizar los accidentes, son un obstáculo que incrementa la severidad del accidente. Además hay muy poca señalización, elemento que si se corrige, es una medida muy barata que puede prevenir muchos accidentes.



Tal es el caso de rótulos que indiquen: ir más despacio, peligro, curva adelante, altos, etc. También se ha probado que las señales de tránsito existentes, han perdido la calidad de reflexión que pueden tener en las noches.

Es bien conocido que los niveles de alcohol en sangre disminuyen la capacidad para la conducción, porque se altera el tiempo de reacción ante el peligro. El exceso de velocidad es otra causa importante. Diversas investigaciones han revelado que el ángulo de visión, de quién conduce un vehículo es inversamente proporcional a la velocidad a la que se desplaza, con lo cual muchos de los posibles peligros quedan fuera del campo visual del conductor. La presencia de distracciones, como el uso de teléfonos celulares, volumen del equipo de radio exageradamente alto, o realizar varias acciones a la vez, como conducir, fumar o maquillarse son también causas de accidentes. La prevención de los accidentes de tránsito es un asunto que a todos nos concierne, y en el cual los ciudadanos y el gobierno deben actuar con la mayor responsabilidad.

En el caso de los ciudadanos se debe fomentar una educación vial adecuada, lo cual implica la enseñanza a los menores, del respeto a las señales de tránsito, de la forma correcta de caminar en las vías públicas, y de cómo utilizar las aceras, puentes peatonales y zonas de seguridad, es el peatón el que ha llevado la peor parte en los accidentes de tránsito durante los últimos siete años. El estado en su afán por disminuir



la inseguridad en las vías, está desplegando en las calles, oficiales de tránsito adicionales, con el fin de ejercer mayor prevención.

Urge además de leyes más severas, pues está demostrado que con regulaciones más estrictas, bajan los accidentes de tránsito. Deben mejorarse las vías para poder llegar y salir más rápido del sitio del accidente, y agilizar el tránsito, ya que muchas veces las presas aumentan el tiempo para la atención, lo cual atenta contra la vida de los pacientes. Los conductores por su parte, deben tomar las medidas de protección mínimas como usar el cinturón de seguridad, las bolsas de protección y los dispositivos especiales para protección de los niños.

El empleo del cinturón de seguridad reduce el riesgo de muerte y de lesiones graves en un 45 %. El exceso de velocidad reduce el tiempo que tiene el conductor ante un imprevisto, tiempo que le permite evitar un accidente mediante alguna acción evasiva, como por ejemplo frenar.

Al superar el límite de velocidad para la que fue diseñada la vía, se deterioran aspectos como la estabilidad del vehículo y la visibilidad del conductor, reduciéndose por ejemplo, la distancia hasta donde puede ver el camino. Mientras mayor sea la velocidad de un vehículo que se acerca a un peatón u otro conductor, más difícil será para éstos juzgar la distancia a la que se encuentra dicho vehículo.





## CONCLUSIONES

1. Los accidentes de tránsito constituyen un reto para el Estado debido a que, la gran mayoría de personas que resultan lesionadas en un hecho de este tipo, son atendidas en la red de hospitales nacionales, lo cual de alguna manera constituye un desgaste económico para el mismo Estado.
2. En la legislación relativa al tránsito, no existe una norma que regule la cancelación de licencias de conducir a las personas adultas, que ya no se encuentran en condiciones de manejar determinado tipo de vehículo y, que por ende, protagonizan accidentes de tránsito desprotegiéndose así a lo que dice la carta magna en cuanto a la libre locomoción, vida, integridad física y patrimonio de los seres humanos.
3. En Guatemala, muchas personas pueden manejar pero realizarlo adecuadamente, es difícil ya que debe tener los conocimientos, habilidades y actitudes que el conductor debe poner en práctica para identificar lo que necesita saber en un momento dado, buscar efectivamente la información que esto requiere, determinar si esta es pertinente para responder a sus necesidades y finalmente convertirla en conocimiento útil para solucionar problemas reales de la vida cotidiana.





## RECOMENDACIONES

1. En Guatemala, se debe establecer como norma de carácter obligatorio, la contratación de un seguro que cubra daños a favor de terceros, puesto que derivado de la ausencia de estos, quedan en muchos casos desprotegidos quienes sufren deterioro en su patrimonio; así como la propuesta de regular las compañías de seguros para que los brinden sin exclusión de determinado tipo de vehículo, puesto que la negativa de cobertura es en muchos casos el factor determinante.
2. La implementación de una adecuada regulación y establecimiento efectivo de las normas de señalización de tránsito internacional, pueden contribuir positivamente a la reducción de los accidentes, por lo cual el Ministerio de Gobernación, por medio del Departamento de Tránsito, debe convertirse en un ente facilitador para las municipalidades y en contralor del cumplimiento de tales normativas.
3. Que el Ministerio de Educación y el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, coordinen acciones para la enseñanza de una educación vial, con el fin de darle cumplimiento a lo establecido en el Artículo 46 de la Ley de Tránsito.





## BIBLIOGRAFÍA

BARRIENTOS PELLECCER, César Ricardo. **Derecho procesal guatemalteco**. 2da. ed. Guatemala, Guatemala: Ed. Magna Terra, 1995.

BIELSA, R. **Compendio de derecho público**. Buenos Aires, Argentina: Ed. De Palma. 1952.

CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario jurídico elemental**. 14<sup>a</sup>. ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, 2000.

DE LEON VELASCO, Héctor Aníbal. **Derecho penal guatemalteco**. 11<sup>a</sup>. ed. Guatemala, Guatemala: Ed. Llerena. 1999.

DE MATA VELA, José Francisco. **Derecho penal guatemalteco**. 11<sup>a</sup>. ed. Guatemala, Guatemala: Ed. Llerena. 1999.

Instituto Nacional de Estadística. **Accidentes de tránsito**. 1era. ed. Guatemala, Guatemala: Ed. Sonya, 2002.

JIMENEZ DE ASÚA. **Tratado de derecho penal**. 2da. ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Macagno Landa y Cía. 1945.

Microsoft ® **Encarta** ® 2007. © 1993--2006 Microsoft Corporation.

MM Océano. **Diccionario ilustrado**. Madrid, España: Ed. Milenio. 2000.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. 2da. ed. Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta. 1984.



PAZ ARRIOLA, José Antonio. **Los delitos culposos por accidentes de tránsito en la legislación penal.** 1ra. ed.; San Marcos del Saucillo. España: Ed Lucecita. 2000.

SOLARES SINCLAIR, Diana. **Accidentes de tránsito en la ciudad capital de Guatemala.** 1ra. ed.; Guatemala, Guatemala: Ed. Mar y Arena. 1977.

SOLÍS OVALLE, René Eduardo. **Detención domiciliar por accidentes de tránsito, conforme el actual Código Procesal Penal.** Guatemala, Guatemala: (s.e.) 2002.

#### **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 Número 106. 1964.

**Código Penal.** Congreso de la República de Guatemala. Decreto Número 17-73. 1973.

**Código Procesal Civil y Mercantil.** Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala. Decreto Ley Número 107. 1964.

**Código Procesal Penal.** Congreso de la República de Guatemala. Decreto Número 51-92. 1994.

**Ley del Organismo Judicial.** Congreso de la República de Guatemala Decreto Número 2-89. 1989.



**Ley Orgánica del Ministerio Público.** Congreso de la República de Guatemala  
Decreto Número 40-94. 1994.

**Ley de Tránsito.** Congreso de la República de Guatemala Decreto Número 132-96.  
1996.

**Reglamento de Tránsito.** Congreso de la República de Guatemala Acuerdo  
Gubernativo 273-98. 1998.