

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

**LOS EFECTOS NEGATIVOS DEL USO DE TELÉFONOS CELULARES AL
MOMENTO DE CONDUCIR UN VEHÍCULO AUTOMOTOR Y SUS CONSECUENCIAS
AL NO ESTAR REGULADO COMO DELITO DENTRO DEL DERECHO PENAL
GUATEMALTECO**

CELIA ESPERANZA FIGUERÓA FIGUERÓA

GUATEMALA, ABRIL DE 2018

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

**LOS EFECTOS NEGATIVOS DEL USO DE TELÉFONOS CELULARES AL
MOMENTO DE CONDUCIR UN VEHÍCULO AUTOMOTOR Y SUS CONSECUENCIAS
AL NO ESTAR REGULADO COMO DELITO DENTRO DEL DERECHO PENAL
GUATEMALTECO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

CELIA ESPERANZA FIGUERÓA FIGUERÓA

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, abril de 2018

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

DECANO:	Lic. Gustavo Bonilla
VOCAL I:	Lic. Luis Rodolfo Polanco Gil
VOCAL II:	Licda. Rosario Gil Pérez
VOCAL III:	Lic. Juan José Bolaños Mejía
VOCAL IV:	Br. Jhonathan Josué Mayorga Urrutia
VOCAL V:	Br. Freddy Noé Orellana Orellana
SECRETARIO:	Lic. Fernando Antonio Chacón Urizar

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

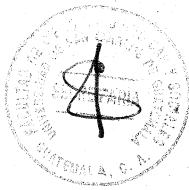
Primera Fase:

Presidente:	Lic. Ery Fernando Bamacá Pojoy
Vocal:	Lic. Harol Rafael Pérez Solórzano
Secretario:	Lic. Walter Ovidio Marroquín Vielman

Segunda Fase:

Presidente:	Licda. Blanca Maria Chocochic Ramos
Vocal:	Lic. Ronald David Ortiz Orante
Secretario:	Lic. José Efraín Ramírez Higueros

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).



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala, 25 de mayo de 2015.

Atentamente pase al (a) Profesional, JUAN MOISES GARCIA SANCHEZ
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
CELIA ESPERANZA FIGUERÓA FIGUERÓA, con carné 200411879,
 intitulado PROHIBICIÓN DE USO DE APARATOS ELECTRÓNICOS ESPECÍFICAMENTE TELÉFONOS
CELULARES AL MOMENTO DE CONDUCIR UN VEHÍCULO AUTOMOTOR Y QUE SE REGULE COMO DELITO
DENTRO DEL DERECHO PENAL GUATEMALTECO.

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

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

Adjunto encontrará el plan de tesis respectivo.

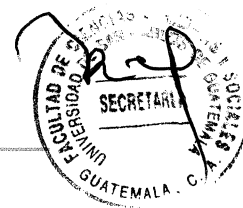

DR. BONERGE AMILCAR MEJÍA ORELLANA
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis

Fecha de recepción 25 / 05 / 2015 f) _____

Asesor(a)
 (Firma y Sello)

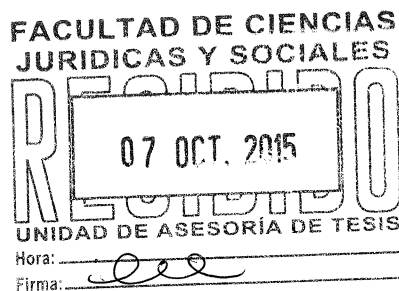

Lic. Juan Moisés García Sánchez
 ABOGADO Y NOTARIO





Guatemala, 31 de agosto de 2015

Dr. Bonerge Amilcar Mejía Orellana
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala



Apreciable Doctor:

Respetuosamente a usted informo sobre mi nombramiento como asesor de tesis de la bachiller **CELIA ESPERANZA FIGUERÓA FIGUERÓA** con carné: 200411879; es necesario hacer mención que el titulo inicial de esta tesis fue **PROHIBICIÓN DE USO DE APARATOS ELECTRÓNICOS ESPECÍFICAMENTE TELÉFONOS CELULARES, AL MOMENTO DE CONDUCIR UN VEHÍCULO AUTOMOTOR Y QUE SE REGULE COMO DELITO DENTRO DEL DERECHO PENAL GUATEMALTECO**; el cual fue modificado en algunas de sus palabras sustituyéndose las mismas, confirmando que el titulo ha quedado de la forma siguiente: **LOS EFECTOS NEGATIVOS DEL USO DE TELÉFONOS CELULARES AL MOMENTO DE CONDUCIR UN VEHÍCULO AUTOMOTOR Y SUS CONSECUENCIAS AL NO ESTAR REGULADO COMO DELITO DENTRO DEL DERECHO PENAL GUATEMALTECO**, declarando expresamente que no soy pariente de la bachiller dentro de los grados de ley; por lo que me complace manifestarle lo siguiente:

- a) Respecto al contenido científico y técnico de la tesis, en la misma se analizan aspectos legales importantes y de la actualidad; ya que trata sobre la necesidad de sancionar de una forma más drástica en el derecho penal guatemalteco, el uso de teléfonos móviles al momento de conducir un vehículo automotor, mientras se conduce en la vía pública, siendo este un tema sumamente innovador y de gran interés para su desarrollo.
- b) Los métodos utilizados en la investigación fueron el análisis, la inducción, la deducción y la síntesis; mediante los cuales la bachiller no sólo logró comprobar la hipótesis sino también analizó y expuso detalladamente los aspectos más relevantes relacionados con los efectos negativos y las consecuencias que se tienen en la actualidad con el uso de teléfonos celulares mientras se conduce en la vía pública y la forma en que actualmente la misma se sanciona, quedando obsoleta tal legislación.
- c) La redacción de la tesis es clara, concisa y explicativa, habiendo la bachiller utilizado un lenguaje técnico y comprensible para el lector; asimismo, hizo uso de las reglas ortográficas de la Real Academia Española.

LIC. JUAN MOISES GARCIA SANCHEZ
ABOGADO Y NOTARIO




- d) El informe final de la tesis es una gran contribución científica para la sociedad y para la legislación guatemalteca; puesto que es un tema muy importante que no ha sido investigado suficientemente. En todo caso puede servir como material de consulta para futuras investigaciones.
- e) En la conclusión discursiva, la bachiller expone sus puntos de vista sobre la problemática y a la vez recomienda la reforma al Código Penal Guatemalteco, en donde se sancione como delito el uso de dispositivos móviles, teléfonos celulares o análogos, al momento de conducir un vehículo automotor mientras se conduzca en la vía pública; con el objeto de disminuir accidentes de tránsito por esta causa o la combinación de está con otras prohibiciones establecidas en la ley.
- f) La bibliografía utilizada fue la adecuada al tema, en virtud que se consultaron exposiciones temáticas tanto de autores nacionales como de extranjeros.

La bachiller aceptó todas las sugerencias que le hice y realizó las correcciones necesarias para una mejor comprensión del tema; en todo caso, respeté sus opiniones y los aportes que planteó.

En base a lo anterior, hago de su conocimiento que la tesis cumple con todos los requisitos estipulados en el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público; por lo que apruebo el trabajo de investigación, emitiendo para el efecto **DICTAMEN FAVORABLE**, para que la misma continúe el trámite correspondiente.

Atentamente,


LIC. JUAN MOISES GARCIA SANCHEZ
ABOGADO Y NOTARIO
COLEGIADO: 9245

Lic. Juan Moisés García Sánchez
ABOGADO Y NOTARIO



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 05 de febrero de 2018.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante CELIA ESPERANZA FIGUERÓA FIGUERÓA, titulado LOS EFECTOS NEGATIVOS DEL USO DE TELÉFONOS CELULARES AL MOMENTO DE CONDUCIR UN VEHÍCULO AUTOMOTOR Y SUS CONSECUENCIAS AL NO ESTAR REGULADO COMO DELITO DENTRO DEL DERECHO PENAL GUATEMALTECO. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

RFOM/cpchp.

[Handwritten signature]
 SECRETARIO
 FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
 UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 GUATEMALA, C. A.

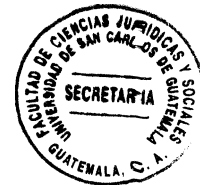
[Handwritten signature]
 DECANO
 FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
 UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
 GUATEMALA, C. A.





DEDICATORIA

- A DIOS:** Por darme la vida, bendecirme con sus bondades y por darme la oportunidad de alcanzar una meta más en mi vida profesional.
- A MIS PADRES:** Alfonso Manuel Figueróa Cano, por su gran amor eterno. QEPD., y Ramona Figueróa de Figueróa, por su apoyo incondicional y sabios consejos.
- A MI TIO:** Carlos Emilio Figueroa Cano, por su amor y apoyo incondicional, siendo un segundo padre en mi vida.
- A MI HIJO:** Daniel Alejandro, gracias por ser quien eres, por todo tu amor incondicional y tu entusiasmo para vivir.
- A MIS HERMANOS:** Sixto, por su cariño eterno. QEPD., Carlos, Américo, Nyria y Norma, con especial cariño, gracias por su apoyo.
- A MI FAMILIA:** Por su apoyo y cariño.
- A MIS AMIGOS:** Por su amistad y cariño.
- A MI ALMA MÁTER:** Universidad de San Carlos de Guatemala, por permitirme culminar mis estudios superiores y hacerme acreedora de formar parte del claustro de abogadas y notarias de la tricentenario USAC.



A MI FACULTAD:

De Ciencias Jurídicas y Sociales, mi eterno agradecimiento por ser parte de mi formación profesional.

A MIS MAESTROS:

Quienes en esta etapa de mi vida, influyeron y generaron con sus lecciones y experiencias que me formara como una persona competente y preparada para los retos que me depara la vida; a todos y a cada uno de ellos mi cariño, admiración y agradecimiento por compartir el pan del saber.



PRESENTACIÓN

El ordenamiento constitucional guatemalteco regula como un deber del Estado garantizar a los habitantes de la república la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona.

La presente investigación tiene un enfoque de carácter jurídico social, que tiene por objeto determinar los efectos negativos y sus consecuencias al hacer uso de teléfonos celulares al momento de conducir un vehículo automotor en la vía pública, la cual se sanciona en la actualidad con una multa de cien quetzales, sanción que se hace obsoleta de acuerdo a la realidad nacional y el avance de la tecnología; centrando está investigación dentro de la ciencia del derecho penal, ya que se pretende demostrar la necesidad que sea sancionado de una forma más drástica dentro del derecho penal guatemalteco.

Para lo cual se ha desarrollado una investigación cualitativa en el Departamento de Guatemala, pero analizado de alguna forma el incremento de accidentes de tránsito por esta causa en el interior del país durante los años 2015 y 2016; derivado del alto índice de accidentes de tránsito que han sido provocados por el uso inadecuado de teléfonos móviles tanto para hablar como enviar y recibir mensajes de texto, consultar y hacer uso de las redes sociales, durante la conducción de un vehículo automotor; resaltando también dentro de la misma investigación como sujetos a las personas que conducen bajo esta condición y las víctimas que resultan lesionadas como consecuencia de esta mala práctica en la actualidad.



HIPÓTESIS

La hipótesis se fundamenta en que se hace necesaria actualizar la legislación en cuanto a la prohibición del uso de teléfonos celulares al momento de conducir un vehículo automotor mientras se conduce en la vía pública, ya que se continúan incrementando los accidentes de tránsito por esa causa o la combinación de la misma con otras prohibiciones contenidas en la ley de tránsito, sus consecuencias y los efectos negativos que los mismos tienen en la actualidad.



COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS

Luego del análisis investigativo, se pudo comprobar la hipótesis; en virtud que actualmente la sanción que señala el Reglamento de la Ley de Tránsito, por hacer uso de teléfonos celulares al momento de conducir un vehículo automotor en la vía pública, es de cien quetzales, sin ninguna otra responsabilidad por parte del infractor, quedando obsoleta a la realidad, debido al incremento en los accidentes de tránsito por esta causa o la combinación de la misma con otras prohibiciones contenidas en la Ley de Tránsito, así como el aumento en el número de personas lesionadas y fallecidas por esta causa.

Los métodos que fueron utilizados para comprobar la hipótesis fueron el método analítico y sintético, derivado de ello se analizó la legislación vigente en Guatemala, siendo insuficiente en la actualidad ya que solamente regula sanciones económicas de bajo valor; también se utilizó el método deductivo, mediante el desarrollo de la investigación se demuestra que se hace necesario una reforma en el Código Penal guatemalteco.



ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i

CAPÍTULO I

1. La seguridad vial.....	1
1.1. La seguridad, nociones generales.....	1
1.2. Vía, nociones generales.....	6
1.3. Antecedentes.....	7
1.4. Antecedentes históricos en el mundo de la seguridad vial.....	11
1.5. Antecedentes históricos en Guatemala de la seguridad vial.....	12
1.6. Definiciones de seguridad vial.....	15
1.7. Tipos de seguridad vial.....	18

CAPÍTULO II

2. De los sujetos que intervienen para la regulación del tránsito en Guatemala.....	25
2.1. El Estado.....	25
2.1.1. Ministerio de Gobernación.....	26
2.1.2. Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil.....	27
2.2. Municipalidad de Guatemala.....	29
2.2.1. Juzgados de asuntos municipales.....	31
2.2.2. Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana.....	32
2.2.3. Superintendencia de Transporte Público Colectivo y Urbano.....	33
2.2.4. Policía Municipal de Tránsito.....	34
2.3. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.....	35
2.3.1. Dirección General de Caminos.....	36
2.3.2. Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL).....	37



	Pág.
2.3.3. Dirección General de Transportes.....	38
2.3.4. Comisión Multisectorial de Seguridad en Transporte Colectivo Terrestre.....	39
2.4. Congreso de la República de Guatemala.....	40
2.5. Del sector privado.....	42
2.5.1. De la tercerización en la emisión de licencias de conducir en Guatemala.....	44
2.5.2. Consejo de Prevención de Accidentes y Educación Vial (COPREVE).....	47

CAPÍTULO III

3. Análisis de los efectos negativos del uso de teléfonos celulares al momento de conducir un vehículo automotor y sus consecuencias al no estar regulado como delito dentro del derecho penal guatemalteco.....	49
3.1. Aspectos considerativos.....	49
3.2. Efectos negativos del uso de teléfono celular en la conducción de un vehículo automotor.....	52
3.3. Análisis estadístico de los accidentes de tránsito en la ciudad de Guatemala, durante los años 2015 y 2016.....	54
3.4. Necesidad de que sea regulado como delito dentro del derecho penal guatemalteco y no como una infracción o sanción como se encuentra en la actualidad, el uso de teléfonos celulares al momento de conducir un vehículo automotor.....	56
3.4.1. Consideraciones generales.....	57
3.4.2. El impacto que tiene el aumento en la adquisición de nuevos teléfonos móviles en Guatemala, en relación con los accidentes de tránsito por el uso inadecuado de los mismos al conducir un vehículo automotor.....	58
3.4.3. Anteproyecto de reforma al Decreto número 17-73 del Congreso Ode la República, Código Penal.....	59



	Pág.
3.5. Necesidad de proveer una educación vial digna y verdadera.....	65
CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	69
BIBLIOGRAFÍA	71



INTRODUCCIÓN

El tema analizado se eligió debido a importancia que en la actualidad se han incrementado los accidentes de tránsito por el uso inadecuado de teléfonos celulares al momento de conducir un vehículo automotor; los efectos negativos y las consecuencias que de los mismos se generan; problema que necesita ser tratado legalmente para que con intervención del Estado y de la población puedan hacer conciencia de lo que implica esta actitud y buscar formas de prevención y por ende reducir el número de accidentes de tránsito por esta causa, en Departamento de Guatemala.

La hipótesis se comprobó, ya que en la actualidad se ha analizado el crecimiento de la población, el incremento de vehículos automotores y el alto nivel de accesibilidad a la tecnología telefónica que día con día aumenta y que se concentra en su mayoría en el Departamento de Guatemala, aumentándose así los accidentes de tránsito, haciéndose vulnerable la vida de las personas.

Derivado de lo anterior se cumplió el objetivo general, ya que se demostró la necesidad de reformar el Código Penal Guatemalteco, con el fin de regular esta conducta de una forma más drástica dentro del mismo y así disminuir los accidentes de tránsito y el número de víctimas por esta causa; dirigida también a la población para que haga conciencia del problema que está actitud implica.

La tesis contiene tres capítulos de la siguiente forma: En el capítulo I, se desarrolla el tema de la seguridad, la vía, la seguridad vial, antecedentes históricos, definiciones y los tipos de seguridad vial; el capítulo II, contiene el estudio de todos los sujetos que intervienen en la regulación del tránsito en Guatemala y la función que cada uno conlleva; y por último en el capítulo III, se analiza la necesidad que se tiene de



regularizar en el Código Penal guatemalteco la prohibición del uso de teléfonos celulares, dispositivos móviles o análogos al momento de conducir un vehículo automotor en la vía pública, haciendo énfasis en el incremento de accidentes de tránsito por esta causa, así también fomentar una verdadera educación vial a toda la población y así disminuir los accidentes de tránsito.

La metodología de investigación consistió en el uso de los siguiente métodos: el analítico para estudiar la importancia de la seguridad vial y su regulación a nivel nacional; el deductivo para determinar el crecimiento de los accidentes de tránsito por esta causa y el aumento de los vehículos automotores que circulan en el departamento de Guatemala; el inductivo y sintético para elaborar el marco teórico que fundamentan la reforma propuesta. Para la recopilación de la información y análisis de la misma se utilizó la técnica bibliográfica documental.

Esperando que la información contenida en esta tesis pueda contribuir al mejoramiento de una adecuada conducción vial, con responsabilidad y libre de accidentes de tránsito por esta causa o la combinación de está con otras prohibiciones contenidas en la legislación, en beneficio de la población y la protección de los derechos de las personas que transitan en la vía pública.

CAPÍTULO I

1. La seguridad vial

Consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito; también se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier medio de desplazamiento terrestre y para el peatón.

1.1. La seguridad, nociones generales

La seguridad, como tal, ha sido una piedra angular en el desarrollo de la humanidad en general. La búsqueda incesante del sentimiento de seguridad en todos sus estudios posibles, ha sido una de las más importantes finalidades que impulsaron, o más bien, resaltaron el gregarismo en la especie humana.

En la sociedad romana, era el hombre de familia, o por su locución en latín, el "pater familias, quien en el ejercicio de la patria potestad tenía a su cargo el cuidado de todo lo que estuviere bajo su sub manu, o sea, bajo su mano, lo que incluía a su familia y sus

bienes, utilizando sus propios recursos”.¹ Era como la persona quien brindaba cierta seguridad a la familia; según Ana Mercedes Salcedo González “Esta lucha ancestral por la seguridad y protección continúa hoy vigente en los seres humanos, en tanto miembros de una colectividad siguen promoviendo más y mejores métodos para garantizar esa seguridad”.² Y es por esta lucha histórica que el ser humano ha depositado su confianza en la organización social del Estado, ya que más allá de las creencias ideológicas de sus habitantes, es un ente creado por el hombre con la finalidad de otorgar seguridad, en cualquiera de sus formas, a quienes moran en el mismo.

Así mismo, la seguridad puede ser de diferentes formas ya que es una palabra que conlleva más bagaje de lo que una definición puede establecer, porque más allá del significado etimológico, la seguridad es un tema que puede analizarse desde el plano subjetivo, ya que lo que es seguridad para un individuo de un país en vías de desarrollo, por ejemplo, no lo va a ser para una persona de un país desarrollado, así como tampoco será lo mismo para el Estado en la programación de su agenda de gobierno, por mencionar algunas.

A continuación, y más allá del plano personal y tornado el mismo de forma general y multifacética, la seguridad puede ser de las siguientes formas:

¹http://web.archive.org/web/20040715012208/http://www.portalabogados.com.ar/apuntes/CIVIL_EIPaterFamiliasEnRoma.php. (Consultado el 05 de mayo de 2016)

²La seguridad nacional en la fuerza armada nacional. Pág. 15.

Puede ser individual: que consiste en la ausencia de riesgo de factores externos que pudieran llegar a alterar al individuo, respetando su individualidad sustentado en un derecho que legítimamente le corresponde.

Es también interna: que ya dejando el plano individual a un lado, procura garantizar la estabilidad funcional de las instituciones que el Estado utiliza con la finalidad de buscar el bien común, mencionado anteriormente como fin último del Estado.

Es jurídica: porque conlleva el respeto a lo que implica el estado de derecho en Guatemala y “Según el Congreso de la República en su Quinta Legislatura del año 2004-2008, estableció que el Estado de Derecho en Guatemala significa que las relaciones entre los individuos, las relaciones entre individuos y gobierno, así como el desempeño de los servidores públicos están regidas por un marco jurídico (leyes) que las regula. La función esencial del Estado de Derecho es el contener un sistema de garantías y de protección a los ciudadanos mediante la regulación del quehacer gubernamental. En Guatemala el sistema jurídico que da vida al Estado de Derecho está conformado por tres niveles: el marco jurídico nacional; el marco jurídico de las entidades autónomas; y el marco jurídico de los municipios.”³, ya que la norma jurídica y las instituciones estatales deben de ir revestidas de un sentimiento de perpetuidad o permanencia y legitimidad, que conlleva el respeto a las mismas.

³ http://www.congreso.gob.gt/gt/congresoninos2/formaci%C3%B3npol%C3%ADtica/estado_derecho.asp.
¿Qué es el estado de derecho? (Consultado el 11 de mayo de 2016)



Según Gaceta número 93 Expediente Número 477-2009 de fecha de Sentencia 28 de julio de 2009 de la Corte de Constitucionalidad de Guatemala, indica que la seguridad también abarca el aspecto económico, donde el modelo de banca central que posee Guatemala procura garantizar la estabilidad monetaria, crediticia y cambiaria del país, condiciones favorables para el desarrollo ordenado de la economía nacional que promuevan la estabilidad en el nivel general de precios; en esta sentencia se ratifica como el Estado de Guatemala, brinda seguridad en todos los aspectos para garantizar el bien común de todos sus habitantes.

Puede ser también industrial: ya que busca la prevención de accidentes para que los trabajadores puedan ejercer su derecho al trabajo en un ambiente libre de riesgos, así como cuestiones de salud donde se regula la salubridad de las instalaciones.

También existe la seguridad social: donde el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social cobra vital importancia ya que tiene por finalidad la consecución de la justicia social, a través del tratamiento en materia de pobreza, salud, vejez, incapacidad, desempleo, por mencionar algunos de los objetivos de la institución en cuestión.

Así mismo es alimentaria: que según los jefes de Estado y de gobierno de los países miembros de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, que se identifica con las siglas F.A.O., quienes reunidos en la Cumbre Mundial de la Alimentación en el año de 1996 la definieron de la siguiente manera: “Cuando todas las personas tienen en todo momento acceso físico, social y económico

a los alimentos suficientes, inocuos y nutritivos que satisfagan sus necesidades energéticas diarias y preferencias alimentarias para llevar una vida sana y activa".⁴, pero más que una definición se puede concluir que es una interpretación lógica, y a la vez humana, de un sentimiento generalizado de bienestar pleno.

También puede ser informática: donde surge la información confidencial o privilegiada mediante la protección del sistema de cómputo así como de su contenido, como lo es la información que en ella se archiva. Pero ahora bien, no se puede confundir la seguridad informática con la seguridad de la información: la cual consiste en los mecanismos de naturaleza preventivos y reactivos que tienen por objeto salvaguardar la integridad y confidencialidad de la información mediante mecanismos tecnológicos especializados.

La seguridad es ciudadana, que según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en el año de 2006 la definió como "la condición personal, objetiva y subjetiva, de encontrarse libre de violencia o amenaza de violencia o despojo intencional por parte de otros".⁵, concepto donde se pueden observar a tras luz derechos constitucionales como el derecho a la vida y el derecho de propiedad; y existe también la seguridad nacional que podría resumirse como la protección que hace el mismo estado de los elementos que lo constituyen, como la población, el territorio, ordenamiento jurídico, soberanía con la finalidad de otorgar el bien común a sus habitantes.

⁴ <http://www.fao.org/docrep/003/w3548s/w3548s00.htm>. **Informe de políticas F.A.O. seguridad alimentaria.** (Consultado el 5 de mayo de 2016)

⁵ Informe nacional de desarrollo humano. **Inseguridad ciudadana y desarrollo humano en San José, Costa Rica.** (Consultado el 5 de mayo 2016)

1.2. Vía, nociones generales

La palabra vía es un término al cual se le han acuñado numerosos sinónimos, como por ejemplo, calle, rúa, sendero, alameda, avenida, paseo, vereda, por mencionar algunos; aunque, con el paso del tiempo, se les ha ido dando una definición propia. Algunas definiciones para utilizar como referencia:

Se entiende por: alameda “paseo con árboles de cualquier clase, avenida como un camino que conduce a un pueblo o paraje determinado, calle es una vía entre edificios o solares de una población o como camino entre dos hileras de arboles o de otras plantas, paseo lugar o sitio público para pasearse; sendero camino o vereda es un camino angosto”⁶, formado comúnmente por el tránsito de peatones, ganados y con el paso del tiempo por el tránsito vehicular.

Situando a la palabra vía en el contexto apropiado, inclusive el diccionario de la Real Academia Española tiene distintas acepciones al término, como: “camino por donde se transita; espacio que hay entre los carriles que señalan las ruedas de los carruajes; el mismo carril; calzada construida para la circulación rodada”.⁷ Con lo cual se puede visualizar la problemática anteriormente mencionada; pero para efectos de la presente investigación, se tomará la primera acepción, la cual es camino por donde se transita.

⁶ Diccionario de la lengua española. Pág. 79

⁷ Ibid. Pág. 2083 y 2084

1.3. Antecedentes

Debido a que las vías no son de existencia reciente, el presente tema se apoya en la Arqueología de los Caminos para poder profundizar en los orígenes de los mismos. Las primeras vías eran eminentemente peatonales, y no tenían finalidad específica alguna, o sea, no tenían un destino, ya que los grupos humanos aún no se asentaban en lugares específicos, viviendo en el nomadismo, porque lo que los caminos o vías, eran únicamente espacios físicos donde alguna vez transitó una o varias personas con la finalidad de encontrar alimento o un lugar para habitar temporalmente.

Luego, fue hace aproximadamente unos 9,000 años, debido a la revolución agrícola o neolítica, que implicó el primer periodo de cambios drásticos en la historia de la raza humana ya que cuestiones como la agricultura, la domesticación de animales, la invención de la alfarería y la industria textil, la aparición de tecnología compleja, la sofisticación de las creencias mágico-religiosas y otros adelantos en el desarrollo de las comunidades humanas sucedieron durante esta época, provocando así un cambio drástico en la forma de vida de la humanidad, como por ejemplo el pasar de una forma de vida nómada, a una sedentaria. Y fue con este cambio que los caminos adoptaron mayor importancia debido al sedentarismo mismo y la transformación de su economía, que consistía en caza, pesca y recolección, a una economía productora, que consistía en la agricultura y ganadería.

Con este gran cambio social, fue que se empieza con la construcción de las primeras carreteras en el mundo. Fue en el año 3,500 antes de cristo, que los mesopotámicos construyeron la primera carretera. Luego, los chinos construyeron la carretera más larga del mundo, llamada la Ruta de la Seda, la cual se construyó en aproximadamente 2,000 años. También se habla de carreteras en Babilonia y en Egipto, cuyos emperadores utilizaban para el transporte de materiales de construcción de pirámides y otras estructuras monumentales en honor a sus faraones. Roma, cuando se encontraba en la cumbre de su poderío, llegó a tener aproximadamente 80,000 kilómetros de carretera, que se encontraban integradas por unas 29 calzadas que partían de Roma, y otras en los reinos conquistados. Como dato interesante, es aquí donde se puede visualizar con propiedad la importancia y verdadera conceptualización de la frase todos los caminos conducen a Roma, porque a cierto modo, más allá de ser por cuestiones políticas y militares, era cuestión de infraestructura la aseveración anterior.

“En América Latina existieron vías transitables, y no se utiliza el término carreteras ya que no les era conocida la rueda. Pero de lo anterior, existen discrepancias acerca de la afirmación previa, ya que el investigador francés, Desiré Charnay publicó, hace unos 100 años aproximadamente, en París, su libro juguetes con ruedas o figurillas rodantes, al haberlos desenterrado en una tumba en Tenenepango, situado en las faldas del volcán popocatepetl, de México; lo anterior consultado y analizado del estudio de *Arqueología de los Caminos Prehispánicos y Coloniales*”⁸, en donde se puede observar, la importancia y relevancia de las carreteras en la actualidad son exactamente

⁸ <http://www.arqueomex.com/S2N3nCAMINOS81.html>. **Arqueología de los caminos prehispánicos y coloniales**. (Consultado el 15 de mayo de 2016)

idénticos, el de movilización de un sitio a otro o el tráfico comercial, por mencionar algunos.

En Guatemala, fueron los mayas los que iniciaron lo que podría considerarse como las primeras obras de infraestructura vial; ya que fue debido al florecimiento comercial, que la necesidad de crear rutas comerciales se intensificó en el área; ya que el mismo no fue exclusivamente interno, si no que interactuaron con otras regiones, con productos que no producían ellos mismos.

Las investigaciones arqueológicas han demostrado que sostenían intercambio de mercancías con pueblos como lo son el de Yucatán, o con poblaciones del mar pacífico o el mar caribeño, donde la sal, conchas, caracoles o espinas de mantarraya no eran endémicas del área; así como también con otros pueblos dentro de la región, por objetos como lo son la piedra de moler, el jade, plumas de quetzal y otros artículos provenientes de las áreas montañosas.

Pero, luego del análisis histórico anterior, en lo que respecta a las carreteras como las conocemos hoy en día, las carreteras comenzaron en la administración de Jorge Ubico, específicamente en el año de 1938, consistiendo en el tramo entre Guatemala y Amatitlán. También durante la misma administración, se construyeron tramos como los existentes entre Asunción Mita y San Cristóbal, localizado en la frontera con El Salvador, así como también el puente Tamazulapa de 132 metros de longitud y 5.30 metros de ancho.



Pero estos tramos indicados anteriormente, fueron construidos sin la utilización de equipo mecánico. “No fue sino hasta 1941 que se utilizan para la construcción de las carreteras ciudad Pedro de Alvarado, pasando por Chiquimulilla, Taxisco, Escuintla, Santa Lucia Cotzumalguapa, Mazatenango, Retalhuleu, Pajapita hasta la ciudad de Ayutla, hoy Ciudad Tecún Umán en la frontera con México.

Luego, en 1944, y ya con el apoyo de maquinaria destinada para el efecto, se inició la construcción de la carretera interamericana denominada CA01 o Franklin Delano Roosevelt. Dichos tramos se continúan en el año de 1951 con trabajos en carreteras tales como CA-09 o ruta al Atlántico, los cuales tuvieron como finalidad unir los puertos de Barrios y Santo Tomas de Castilla, los cuales se encuentran en la bahía de Amatique, con la capital. La longitud de dicho tramo es de 304 kilómetros, dentro de los cuales se encuentran 62 puentes, siendo el más importante el denominado puente Belice. El tramo descrito anteriormente fue concluido en el año de 1959”⁹.

Siendo de vital importancia para el desarrollo del país que el año de 1969, en la frontera con México, exactamente en el puente arroyo que conduce a la Mesilla, se inaugura un tramo, con el cual se concluye la carretera interamericana, teniendo la misma una longitud de 504 kilómetros. Otro aspecto relevante, fue la construcción de la carretera que comunicaba al país con el departamento de Petén, tramo cuyo inicio es en la aldea

⁹ <http://www.caminos.civ.gob.gt/historia.html>. **Historia de la obra vial en Guatemala.** (Consultado el 05 de mayo 2016)

La Ruidosa, y concluyendo la misma en San Benito, pueblo localizado a orillas del lago petén itza.

1.4. Antecedentes históricos en el mundo de la seguridad vial

Luego de observar las implicaciones y alcances de las palabras que conforman el término seguridad vial, se estudiará el origen, si no etimológico de la palabra, sí histórico, ya que la misma, se puede observar en muchos acontecimientos pasados, quizá sin el avance tecnológico y las disposiciones reglamentarias en lo que respecta al ámbito jurídico, pero sí de tal importancia que ya ocupó espacios de discusión en el senado romano, así como fue motivo de preocupación de la corona española, por mencionar algunos.

Es con la invención de la rueda, que inicia la seguridad vial realmente; el cual es un invento importantísimo en la historia de la humanidad. “La rueda se cree que aparece por el año 4,000 antes de Cristo, invento que se le atribuye a los sumerios, pero ésta se utilizó en numerosos inventos, siendo fundamental la presencia de la rueda, en cualquiera de sus formas y usos inclusive, la revolución industrial le debe en buena parte mérito a la misma”¹⁰, ya que es difícil imaginar un sistema mecanizado que no incluya la presencia de la rueda.

¹⁰ Álvarez de Anad. **Informe sobre historia y tecnología-recursos**. Pág. 45

Pero es con la rueda, que se empiezan a crear medios de transporte, que transportaban tanto carga como humanos, ya sea de tracción humana o animal. Y es así, de manera breve, que inicia la necesidad de regular lo relativo a la seguridad vial por la falta de un ordenamiento vial, y vías para circular. Además, con este invento, se cambia radicalmente el destino, tanto económico como social de los pueblos en general.

Según el Doctor Luis Montoro González, establece que Sumer, localizada en la región Mesopotamia, al sur de Babilonia, existieron “graves problemas de tráfico que tuvieron que soportar sus calles y sus habitantes, y que dieron lugar a la aparición de lo que posiblemente fueron las primeras normas reguladoras de una circulación urbana, que estaba al parecer bastante colapsada por la alta afluencia de carruajes por las calles y caminos.”¹¹ De lo anterior se puede concluir que los problemas que se ven en la actualidad, no son un problema que surge con la invención del transporte motorizado.

1.5. Antecedentes históricos en Guatemala de la seguridad vial

La seguridad vial ha existido desde hace muchos años atrás alrededor del mundo, específicamente desde los albores del derecho que regula la materia. Guatemala, tampoco es ajena a la suscitación de la necesidad de regular el tema en cuestión.

A lo largo de la historia del país, la seguridad vial ha ido evolucionando con el transcurso de los años. Se analizará y tratará a Guatemala ya como un país independiente, en el desarrollo de la presente temática.

¹¹ http://www.fundacioabertis.org/rcs_jor/montoro_2pdf. **Tráfico y seguridad vial, 6000 años de historia.** (Consultado el 4 de mayo 2016)

Fue en el año de 1849 en la que el Ministerio de Gobernación de la época decretó la creación de un impuesto para los carruajes, que eran un medio de transporte únicamente accesible para las clases altas, ya que la mayoría de calles eran peatonales. Luego, ya por el año de 1911, específicamente el 20 de abril, la Policía Nacional, publica una revista en la cual da a conocer lo que pudiera considerarse como el primer reglamento para la circulación de vehículos en Guatemala., como tema relevante y novedoso, se reguló lo relativo a la obtención del permiso de conducir, llamado en la actualidad licencia de conducir.

Pero dicho permiso no se obtenía de la manera en la cual se obtiene actualmente, donde la persona, a groso modo, debe aprobar un examen de aptitudes, que evalúa tanto las aptitudes físicas, como lo es el examen de la vista obligatorio en la emisión de licencias, como en la renovación de la misma, así como también las aptitudes teóricas y prácticas de la persona que desea obtener el permiso.

Ya que en esa época, dicha publicación establecía que para la obtención del mismo, se necesitaría la autorización previa de la Jefatura Política, previo informe de un ingeniero, en el cual establecería circunstancias muy distintas a las que en la actualidad se evalúan, como por ejemplo, emitiría opinión acerca de las condiciones de prudencia, que se entiende como, según la Real Academia Española, “una de las cuatro virtudes cardinales, que consiste en discernir y distinguir lo que es bueno o malo, para seguirlo o huir de ello”.¹² Así como también acerca de las aptitudes, teóricas como prácticas del

¹² **Diccionario de la lengua española.** Volumen 2, Pág. 1685

solicitante, y también su orden al manejar, siendo este último criterio totalmente discrecional al ingeniero en cuestión.

Posteriormente, exactamente el 4 de junio de 1927, se publicó en el Diario Oficial, el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional, el cual tenía un contenido eminentemente social, y dirigido a la seguridad de las personas por las vías de circulación, pudiendo ser este un antecedente directo de la seguridad vial en Guatemala; ya que en dicho cuerpo legal se regula medidas para garantizar la seguridad y los intereses de los mismos, así como también la conservación de las calles y caminos transitables; regulaba también, cuestiones referentes al ornato para capitalización y mejoramiento de las vías de comunicación.

También, dentro de dicho cuerpo legal, se regula la autorización para que personas ajenas a los propietarios del vehículo pudieran conducirlo, siempre y cuando éste tuviere el permiso correspondiente, emitido por la oficina de tráfico de la ciudad capital y las comisarias de la Policía Nacional en los departamentos, respectivamente.

Luego, con el transcurso de los años, y el evidente crecimiento demográfico y consiguientemente, también vehicular, se publicó en el Diario Oficial un nuevo Reglamento de Tránsito, con fecha del 20 de noviembre de 1952, que consecuentemente derogó el Reglamento de Tráfico de la Policía Nacional, y su reforma, cuerpo legal descrito de forma sumaria anteriormente.

Dentro de las regulaciones más relevantes del cuerpo legal en cuestión, era una especie de antecedente de la “Inspección Técnica Vehicular”¹³, que en esa época tenía como finalidad vigilar el estado en el cual se encontraba el vehículo, velando por su funcionamiento y conservación. Ahora, en la actualidad, la inspección técnica vehicular es una supervisión de naturaleza técnica, siempre de carácter preventivo, que tiene como finalidad la reducción de contaminación ambiental y los índices de accidentes a consecuencia de desperfectos mecánicos los cuales ocasionan inseguridad vial.

1.6. Definiciones de seguridad vial

Luego de conocer los antecedentes históricos de la seguridad vial, se procederá a proporcionar distintas definiciones acerca de lo que es la misma, para poder terminar de entender en qué consiste.

Según el autor Fernando Menéndez Díez, otorga, una definición bastante clara y concisa, pero no por eso menos acertada de lo que es la seguridad vial y establece que es la no producción de accidentes. De la anterior definición, el autor hace el análisis siguiente. “Expresada así, esta definición es utópica, ya que siempre cabe la posibilidad de que se produzca algún accidente, y más si se tiene en cuenta que entre los elementos que intervienen en el tráfico se encuentra el hombre, sobre el que recae la capacidad de decidir y con ella la de equivocarse, y al que, en última instancia, no

¹³ http://www.cordoba.gov.ar/cordobaciudad/principal2/default.asp?ir=15_2. **Inspección Técnica Vehicular**. (Consultado el 20 de mayo 2016)

podrá coartarse su libertad y poder de acción”¹⁴. En otras palabras, la seguridad vial nunca será una realidad de valores absolutos, puesto que accidentes de tránsito siempre existirán.

A lo que cabe aspirar y ello es un “Derecho de los ciudadanos y un deber de todas las administraciones públicas, es que los accidentes de tránsito disminuyan y sus consecuencias sean lo menos dañosas para el individuo y para la sociedad”.¹⁵ De la cita anterior, se pueden obtener valiosos aportes, ya que ve como elementos intrínsecos a su definición, cuestiones relativas a tres puntos en específico; como por ejemplo las acciones y mecanismos que deben tomar tanto las personas que circulan ya sea de manera motorizado como peatonal, así como también las instituciones estatales, con la finalidad de crear un ambiente de seguridad al momento de circular los caminos o carreteras, previniendo así accidentes de tránsito.

Otra definición de seguridad vial, según el Ministerio de Obras Públicas y Tráfico de Costa Rica se define como “la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito”.¹⁶ De la anterior definición se puede extraer la seguridad vial es una rama de la seguridad con un enfoque multidisciplinario, ya que interactuando con la misma se encuentran la accidentología vial, que tiene entre su finalidad el análisis de las causas de los accidentes de tránsito, así como también las

¹⁴ Menéndez Díez, Fernando. **Formación superior en prevención de riesgos laborales y la no producción de accidentes de tránsito, parte obligatoria y común.** Pág. 105

¹⁵ Alvarez, **Ob. Cit.** Pág. 48.

¹⁶ Biblioteca Nacional de Salud y Seguridad Social. **La seguridad vial.** Pág. 75

medidas o mecanismos para reducir las consecuencias negativas o nocivas de los mismos y proveer datos estadísticos para el estudio de accidentes de tránsito.

La seguridad vial podría definirse como el cumplimiento de las acciones y mecanismos por parte de las personas que circulan por la vía pública, al momento de interactuar con los demás usuarios, previniendo así los accidentes de tránsito desde un enfoque multidisciplinario, de lo cual se extrae la importancia de la palabra prevenir como elemento más relevante, ya que la prevención de los accidentes, que conllevan una alta tasa de mortalidad a nivel mundial, pueden ser reducidos mediante el conocimiento de las técnicas de manejo defensivo y de las disposiciones legales. Los factores que interactúan en un accidente de tránsito son el humano, el ambiental y el mecánico, siendo dos de los tres factores totalmente previsibles, como lo son el factor humano y mecánico.

También resalta la importancia de la normativa en materia vial, que cobra importancia cuando lo que éstas defienden son principios constitucionales como la seguridad de los habitantes de la república, así como también el derecho a la vida.

El último punto a resaltar es la importancia de las normas de conducta que debe observar una persona que se encuentran transitando por las vías de circulación. Pero más allá de las normas legales, también se deben considerar cuestiones eminentemente morales, relativas a los valores con los cuales una persona debe afrontar su viaje por las vías de circulación, de las cuales puedo mencionar algunas: El

respeto, que según la Real Academia Española es “veneración, acatamiento que se hace a uno”.¹⁷ Pero, situando dicha definición en contexto, el respeto es un valor necesario en las personas que transitan por las vías públicas, ya que de esta forma se otorga dignidad al ser humano, y se crea una convivencia pacífica entre las personas. La vía pública como tal, es un espacio de convivencia social, donde convergen derechos y obligaciones, las cuales deben ser respetadas por todos. Un ejemplo de un acto respetuoso en la vía pública es la cortesía, como por ejemplo, dar vía o no bloquear intersecciones. También la solidaridad, que según la Real Academia Española es “adhesión circunstancial a la causa o la empresa de otros”.¹⁸ Que es en sí una especie de altruismo que consiste en actuar en beneficio de los demás, a costa del bien propio si es necesario, y es relevante porque en las vías de convivencia social, reconocer y respetar las necesidades del otro, conllevan la creación de un ambiente de seguridad.

1.7. Tipos de seguridad vial

Se divide en tres grandes grupos, seguridad vial activa o primaria, la cual se divide en humana, vehicular y vial; seguridad vial pasiva o secundaria y seguridad vial terciaria; la seguridad vial activa o primaria, de forma general es un “conjunto de acciones que se realizan desde la actividad humana, y la existencia de elementos mecánicos en los vehículos, que pueden accionarse preventivamente para intentar evitar los accidentes

¹⁷ **Diccionario de la lengua española.** Pág. 1783

¹⁸ **Ibid.** Pág. 1899

de tráfico, y que requieren la intervención de la voluntad humana para que el resultado pretendido sea lo más favorable posible”.¹⁹ De la misma se pueden extraer los elementos siguientes.

La seguridad vial activa puede ser humana, la cual consiste en el conjunto de acciones que una persona, ya sea conductor, pasajero o peatón, puede realizar para la prevención de los accidentes de tránsito. Dentro de las mismas, está la educación vial, que es de vital importancia dentro de esta investigación ya que el mantener una educación vial ayuda a toda población para tener un mejor tránsito vehicular. También está el adecuar la conducta que observa el sujeto al momento de transitar por las vías a la normativa existente en la materia; así como también, la creación de normativa para suplir lagunas legales o simplemente modernizar la misma con la finalidad de obtener seguridad, pero de la norma en general. Otro aspecto importante es la velocidad con la cual se conducen las personas por las diferentes vías, ya que las vías en específico tienen límites en cuanto a la velocidad.

Para determinar dicha velocidad, se utilizan parámetros como por ejemplo, el área donde se ubica, ya que la velocidad máxima en una calzada no es la misma en un área escolar, o también se auxilia de la ingeniería vial, donde se analizan cuestiones como la inclinación transversal de una curva, es determinante en la fijación del límite de velocidad, así como también del desempeño del vehículo por la carretera.

¹⁹ <http://www.ceaonline.com>. **Seguridad activa y pasiva del vehículo.** (Consultado el 05 de mayo 2016)

El Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil de Guatemala, establece los siguientes límites: dentro del área urbana, en las autopistas: 90 KM/h vías rápidas: 80 KM/h arterias principales: 60 KM/h arterias secundarias: 50 KM/h caminos y vías locales: 40 KM/h vías residenciales y zonas escolares: 30 KM/h vehículos pesados y aquellos que lleven remolques: 10 KM/h. En el área extraurbana, regula lo siguiente: autopistas: 100 KM/h vías rápidas: 90 KM/h carreteras principales: 80 KM/h carreteras secundarias: 60 KM/h caminos y vías locales: 40 KM/h vías residenciales y zonas escolares: 30 KM/h vehículos pesados y aquellos que lleven remolques: 20 KM/h.

La seguridad vial activa, también puede ser vehicular, ya que ésta consiste en el conjunto de elementos mecánicos de los cuales disponen los medios de transportes los cuales, operados eficientemente por la persona que conduce el medio de transporte, responden a la voluntad de éste con la finalidad de evitar un accidente de tránsito. Dentro de estos mecanismos se encuentran los frenos, los cuales se pueden definir como un mecanismo que sirve en las máquinas y carruajes para moderar o detener el movimiento, así como también los neumáticos, también los neumáticos son una pieza de caucho con cámara de aire o sin ella, que se monta sobre una llanta de una rueda, entre otros.

La seguridad vial activa, también puede ser vial, ya que ésta se refiere a aquellos elementos ajenos al conductor que se encuentran incorporados a la vía misma, siempre con la misma finalidad de evitar accidentes de tráfico, como por ejemplo las señales de tránsito.

Debido a la importancia de las señales de tránsito, es relevante desarrollar las mismas en el presente trabajo de investigación dado que se crea una obligación entre el usuario de la vía con las leyes de tránsito, ya que las señales de tránsito son la legislación vial en imágenes. Las señales de tránsito, pueden definirse como indicadores que tienen como objetivo advertir e informar con antelación a los usuarios de una vía pública, de determinadas circunstancias de la vía pública y en otros casos para reglamentar el comportamiento a observar y para seguridad del usuario mismo.

Estas son indispensables en la vía pública, ya que con ellas los sujetos involucrados siguen un lineamiento generalizado el cual coadyuva con la obtención de la convivencia social necesaria para que las vías transitables sean seguras. Además, es importante señalar que las mismas se encuentran homologadas internacionalmente, con la finalidad de crear un lenguaje visual universal, evitando problemas como lo son el lenguaje y las limitaciones de lectura. Estas también son indicadores de normas jurídicas de cumplimiento obligatorio.

Debido a su homologación internacional, se tiene una clasificación de la señalización vial: existen señales verticales, las cuales se sub-clasifican en de reglamentación o prescripción, prevención, y las de información; también pueden ser longitudinales, transversales y de marcas especiales; existen también luminosas, como por ejemplo los semáforos para vehículos, de giro vehicular con flechas, peatonal y especiales; y señales luminosas vehiculares; también son transitorias, como lo son las reglamentarias, de prevención, de información y otras señales temporarias; pueden ser

manuales, como las que realizan los agentes de tránsito y el conductor para solicitar cambio de carril; y también sonoras, como las bocinas, sirenas y silbatos.

La seguridad vial también es pasiva, ya que surge al momento de haber ocurrido el accidente de tránsito, por lo que su razón de ser es realmente minimizar o reducir las consecuencias de los accidentes de tránsito, por lo que éstos son ajenos al conductor y propios del vehículo como tal.

Dentro de esta clase de seguridad vial, se encuentran dispositivos tales como cinturones de seguridad, reposacabezas, bolsas de aire, sistemas de retención infantil, paragolpes o parachoques, cierre automático de la inyección de combustible para impedir incendios, depósito de combustible y elementos auxiliares diseñados para evitar el derrame de combustible en caso de colisión, entre otros.

En el presente capítulo se desarrollo el tema de la seguridad vial, así como sus antecedentes históricos en el mundo y en Guatemala, pudiendo observar que la seguridad vial es más que vehículos transitando por las vías y multas por el incumplimiento de las disposiciones legales; abarca cuestiones históricas que han servido de inspiración y sustento para la regulación vial; así como también técnicas, que al unificarlas crean la seguridad vial como se conoce actualmente. Pero más allá de disposiciones, se necesita de sujetos encargados de velar por otorgar seguridad vial a los ciudadanos del país, que pueden ser tanto instituciones estatales como privadas que trabajan conjuntamente para conseguir la misma; debido a la importancia que



reviste el tratamiento de la misma por los beneficios que esta produce, como lo es el sentimiento de tranquilidad, el derecho a la vida, el derecho de libre locomoción, por mencionar algunos.



CAPÍTULO II

2. De los sujetos que intervienen para la regulación del tránsito en Guatemala

Por medio de esta investigación se pretende hacer un análisis de todos los sujetos que intervienen en la regulación del tránsito en Guatemala, para poder establecer los roles que cada uno desempeña dentro de sus funciones y si los objetivos para los cuales fueron creados son o no logrados, así también el aporte que los mismos dan a la sociedad hoy en día para poder alcanzar una buena educación vial y poder tener algún día una sociedad libre de accidentes de tránsito.

2.1. El Estado

El Estado es una entidad producto de la acción humana, con la finalidad de velar por el cumplimiento de sus fines para los que fue creado, pudiéndose resumir en el otorgamiento del bien común a los habitantes que se encuentran dentro del territorio delimitado, bajo un ordenamiento jurídico y político común.

Y en esa búsqueda de realización colectiva, se crean instituciones las cuales persiguen fines específicos, y las instituciones públicas que se desarrollaran a continuación tienen como objetivo general el otorgar seguridad vial y el fomento de un tránsito seguro a los habitantes del país.

2.1.1. Ministerio de Gobernación

Atendiendo a la rectoría sectorial, el Ministerio de Gobernación es el ente encargado de proveer gobernabilidad al país, ya que es el rector de la política interna, por lo que su actuar debe estar regido por principios tales como el respeto a la Constitución Política de la República de Guatemala, las leyes del ordenamiento interno y los derechos humanos, entre otros.

Pero debido a que su actuar debe mostrar apego a la legislación interna, el Artículo 4 de la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala, “Competencia. Compete al Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional el ejercicio de la autoridad de tránsito en la vía pública, de conformidad con esta ley.” donde de acuerdo a su ley normativa, también establece que la misma será la encargada de coordinar y regular lo relativo a las obligaciones del departamento de tránsito, la cual está regida por la ley de la materia.

A manera de introducción del apartado siguiente, la “Policía Nacional Civil es la institución encargada de proteger la vida, la integridad física y la seguridad de las personas y sus bienes, de velar por el libre ejercicio de los derechos y libertades, así como prevenir, investigar y combatir el delito, preservando el orden y la seguridad pública. La misión de la Policía Nacional Civil responde al espíritu de los Acuerdos de Paz y a los postulados de un servicio de policía para la sociedad. Dicha misión

constituye el marco funcional de la Policía y cumplirla es su principal desafío”.²⁰ De la definición anterior se puede extraer que la Policía Nacional Civil, en su misión eminentemente social y de servicio al país, es el contralor de la libertad y la seguridad de los ciudadanos, además de ser la fuerza armada de seguridad dentro del territorio de la república, y que como nota histórica, la misma fue creada en 1997.

2.1.2. Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil

La misión de esta institución es la de ser garante de la administración y ejecución del sistema de seguridad vial de la nación. Según la Ley de Tránsito, específicamente en el Artículo 6 del cuerpo legal en cuestión, se establecen las facultades que le competen al departamento de tránsito.

Deben planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional; salvo lo que compete con exclusividad a las municipalidades del país que afecten su jurisdicción exclusivamente. También tienen a su cargo elaborar el reglamento para la aplicación de la Ley de Tránsito, razón por la cual se creó el Acuerdo Gubernativo número 273-98 por el Presidente de la República, con la finalidad de ordenar y regular el tráfico. Se encargan de organizar y dirigir la Policía Nacional de Tránsito y controlar el funcionamiento de otras entidades, públicas o privadas, autorizadas para cumplir actividades de tránsito; ya que la función de otorgar la seguridad vial se ve apoyada por

²⁰ http://www.mingob.gob.gt/index.php?option=com_content&view=article&id=267&Itemid=120.
(Consultado el 20 de mayo de 2016)

personas jurídicas de naturaleza pública y privada que coadyuvan a la dirección de tránsito en la consecución de sus metas y en la ejecución de sus facultades.

Pueden también emitir, renovar, suspender, cancelar y reponer licencias de conducir; la cual lo realiza a través de Maycom, que es la única empresa autorizada para la realización de la presente facultad, la cual se analizara a continuación. Dentro de sus obligaciones también se encuentran el deber de organizar, llevar y actualizar el registro de conductores así como también de vehículos.

Están obligados a diseñar, colocar, habilitar y mantener las señales de tránsito y los semáforos; siempre respetando la homologación internacional en lo que respectan las señales de tránsito, con la finalidad de hacer de la vía pública un ambiente más seguro y libre de accidentes comprensibles para la universalidad de conductores y peatones.

También deben recaudar los ingresos provenientes de la aplicación de esta ley disponer de ellos conforme a la misma; los cuales se destinan de acuerdo al régimen financiero que se encuentra regulado en los Artículos 44 y 45 de la Ley de Tránsito.

En el caso de los fondos que se obtengan de la aplicación de la ley respectiva, los mismos tendrán el carácter de fondos privativos de la Dirección General de la Policía Nacional; dependencia que por sí o por intermedio del Departamento de Tránsito los recaudará y dispondrá de ellos conforme a la ley en cuestión. De lo anterior, queda a

salvo los fondos recaudados por los tribunales con ocasión del conocimiento de asuntos de tránsito, los cuales integran el presupuesto del organismo judicial.

Pero si los fondos provenientes de la aplicación de sanciones, especialmente multas, sus recargos y gastos fueren recaudados por las municipalidades a las cuales el Ministerio de Gobernación les haya trasladado la administración del tránsito, los ingresos recaudados tendrán el carácter de fondos privativos y el municipio los destinará exclusivamente para el diseño, mantenimiento y mejoramiento de las actividades de tránsito, incluyendo obras de infraestructura vial.

Y todas las funciones otorgadas por la ley y las que le asigne el Ministerio de Gobernación en materia de tránsito, debido a que el tránsito es un organismo viviente, que evoluciona, no sólo en cantidad o número, sino también en tecnología, que debe estar actualizando la normativa respectiva por la naturaleza dinámica de la misma, para otorgar al conductor o peatón, derechos garantizados en la Constitución Política de la República de Guatemala, tales como el derecho a la vida, entre otros.

2.2. Municipalidad de Guatemala

Según el Artículo 2 del Código Municipal, Decreto 12-2002 y sus reformas, se establece que el "El municipio es la unidad básica de la organización territorial del Estado y espacio inmediato de participación ciudadana en los asuntos públicos. Se caracteriza primordialmente por sus relaciones permanentes de vecindad, multiétnicidad,

pluriculturalidad y multilingüismo, organizado para realizar el bien común de todos los habitantes de su distrito.”

Como se puede observar, de la definición legal anteriormente expuesta, el municipio es quien ejerce el gobierno en dicha circunscripción territorial, ya que entre sus funciones, según el Artículo 253 de la Constitución Política de la República de Guatemala, “Autonomía Municipal. Los municipios de la República de Guatemala son instituciones autónomas. Entre otras funciones les corresponde: a) Elegir a sus propias autoridades; b) Obtener y disponer de sus recursos; y, c) Atender los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción y el cumplimiento de sus fines propios. Para los efectos correspondientes emitirán las ordenanzas y reglamentos respectivos.”

Situando a la misma en contexto, su incursión en el tema de la seguridad vial surge a raíz de la facultad que tiene el Organismo Ejecutivo de trasladar la competencia administrativa en materia de tránsito a las municipalidades que cuenten con las condiciones necesarias para poder llevar a cabo dicha función, las cuales se describen en el Artículo 5 del Acuerdo Gubernativo 273-98 Reglamento de la Ley de Transito, que consisten en una solicitud escrita del Alcalde Municipal.

Además, presentar un documento que compruebe la creación del Juzgado de Asuntos Municipales de Tránsito; así también otro que compruebe la creación de la Policía Municipal de Tránsito y por último, documentos fehacientes que comprueben que la municipalidad solicitante cuenta con recursos necesarios, proyectos, planes o

programas de tránsito; y obras de infraestructura vial ejecutadas o en proceso de ejecución.

De lo anterior se puede ver que existe un trámite eminentemente administrativo para el traslado de la competencia en materia de tránsito a las municipalidades, así como para la creación de la Policía Municipal de Tránsito, respectivamente, el cual, luego de cumplido con los requisitos, el Ministerio de Gobernación resolverá en un plazo de treinta días, contados a partir de la fecha en que se reciba la solicitud, previo dictamen favorable del departamento de tránsito. Si la resolución ministerial es favorable, el Ministro de Gobernación dispondrá la redacción del Acuerdo Gubernativo correspondiente.

2.2.1. Juzgados de asuntos municipales

El Código Municipal, en su Artículo 162 regula “Ejercicio de la jurisdicción administrativa del juzgado de asuntos municipales. El juez de asuntos municipales ejerce jurisdicción y autoridad en todo ámbito de la circunscripción municipal de que se trate, conforme a las normas de la Constitución Política de la República, de este Código y demás leyes ordinarias, ordenanzas, reglamentos y demás disposiciones municipales y leyes de la materia, así como el derecho consuetudinario correspondiente.” Las municipalidades, con la finalidad de ejecutar sus ordenanzas, reglamentos y demás disposiciones, pueden crear Juzgados de Asuntos Municipales, siempre y cuando cuente con recursos y la necesidad en sí de crearlos.

Así también, el mismo cuerpo legal regula en el Artículo 165 “Ámbito de su competencia. El juez de asuntos municipales es competente para conocer, resolver y ejecutar lo que juzgue: f) De las infracciones a la ley y reglamentos de tránsito, cuando la municipalidad ejerza la administración del mismo en su circunscripción territorial.” Dicha facultad es un claro ejemplo de la autonomía que gozan las municipalidades para asuntos de su competencia, haciendo cumplir de esta forma con sus reglamentos municipales y demás ordenanzas que emane de la misma.

2.2.2. Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana

En la ciudad capital de Guatemala, existe la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito del Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana, conocida como EMETRA, la cual tiene como finalidad otorgar soluciones viales para mejorar la seguridad vial y la circulación vehicular, así como también establecer los estándares mínimos en lo que respecta la presentación del servicio de transporte público.

Para cumplir con dichos objetivos, cuenta con una intendencia de operaciones, que coadyuva a la superintendencia general que tiene como funciones realizar estudios de campo; planificación de estrategias; diseño de planes operativos; diseño de órdenes de servicio y seguridad; la cual lo cumple con el auxilio de unidades especializadas, tales como la unidad nocturna, vía pública y alcaldías auxiliares.



También cuenta con una Intendencia de Tránsito, la cual enlaza la función, tanto operativa como administrativa de la Policía Municipal de Tránsito; también cuenta con un departamento de semáforos la cual se encuentra bajo la responsabilidad de la secretaria técnica, que da mantenimiento a 436 semáforos en cruceiros que regulan el tránsito en el casco urbano, mediante soporte técnico proveído por especialistas en áreas como la electricidad, electrónica, programación y técnicas de soldaduras.

Además, como apoyo en materia administrativa, cuenta con una Jefatura de Servicios que administra el recurso humano con el que cuenta la institución, en aspectos tales como desarrollo interpersonal, capacitación constante, normas y procedimientos de la institución como tal. Ahora, como un servicio al usuario, la subsecretaría específica de operaciones, recibe a través del número telefónico 1551 peticiones y solicitudes de apoyo al vecino, como lo son el servicio de grúa o coordinación con los bomberos por mencionar algunos.

Pueden también proveer información acerca de multas, obstaculización de vehículos en la vía pública congestionamientos, abusos de autoridad de agentes, llamadas de auxilio, entre otras.

2.2.3. Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano

Según el Artículo 3 del Acuerdo del Consejo Municipal de la ciudad de Guatemala, Acuerdo Com-42-2009 Reglamento para la operación y prestación de servicios en el



sistema integrado de transporte público colectivo urbano del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia. “Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano. Es la dependencia creada por la Junta Directiva de la Empresa Municipal de Transporte de la Ciudad de Guatemala y sus Áreas de Influencia Urbana –EMT-, encargada de controlar, supervisar, administrar, planificar y fiscalizar los servicios contemplados en el sistema integrado de transporte en el Municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana. La Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano tendrá las funciones, atribuciones y competencias que se le asignan en este Reglamento.”

De lo anterior, se puede vislumbrar que el servicio público de transporte, por el carácter esencial del mismo, se ve arropado por una institución que busca como objetivo general optimizar un servicio de suma importancia a nivel municipal, debido a que el crecimiento del número de vehículos y la concentración de los mismos en el municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana, ha obligado a la Municipalidad de Guatemala a emitir las disposiciones legales que regulen la prestación del servicio de transporte público colectivo urbano, buscando el funcionamiento eficiente del mismo, de manera integral, coadyuvando así, la necesaria labor de la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano.

2.2.4. Policía Municipal de Tránsito

Se establece que la Policía Municipal de Tránsito “es una institución eminentemente de carácter civil, regido por los principios de jerarquía y subordinación, desempeñando sus

funciones con apego a la Constitución Política de la República de Guatemala y las Leyes relacionadas con la seguridad pública; todo esto a través de las unidades que la conforman, ejerciendo dirección y control.”²¹ Por lo tanto es una institución que debe crear nuevas normas de prevención tomando en cuenta el crecimiento de la población en la actualidad y afrontarlo en todos los asuntos de su competencia, con la finalidad de lograr que el municipio de Guatemala posea un tránsito vehicular y peatonal ordenado, logrando lo anterior con base en la ejecución de su labor y el conocimiento y educación vial de las personas que transitan, independientemente de la forma, por las vías de la ciudad capital.

2.3. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

La razón de ser este ministerio es en si la importancia que revisten las vías de comunicación para un país como Guatemala. Pero para garantizar a los habitantes el derecho de transportarse por ellas, se crea dicha institución que se deberá encargarse de planificar y desarrollar sistemas de comunicaciones, infraestructura y transporte para el país.

A manera de reseña histórica, el “Ministerio de Comunicaciones fue creado un 24 de agosto del año 1871, con el nombre de Ministerio de Fomento, según Decreto No.14.

²¹ http://mu.muniguate.com/index.php?option=com_content&view=article&id=15:pmt&catid=1:emetra.
(Consultado el 05 de mayo de 2016)

Posteriormente el 17 de agosto de 1999, el CIV se reglamenta con el acuerdo Gubernativo 520-99 convirtiéndolo en el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.²² Dicho ministerio, cuyas funciones se encuentran delimitadas en la Ley del Organismo Ejecutivo.

2.3.1. Dirección General de Caminos

Esta dirección tiene a su cargo la creación de una segura y adecuada Infraestructura vial, mediante la elaboración, aplicación de planes y proyectos de acuerdo a las políticas de desarrollo integral del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Ahondando en su misión, se establece que es una “Institución gubernamental que planifica, diseña, ejecuta y supervisa las obras de construcción, mejoramiento, ampliación, reconstrucción y mantenimiento de las carreteras en la República de Guatemala, contribuyendo al desarrollo nacional y al bienestar económico y social de la población guatemalteca.”²³ Por lo que de la definición anterior, se puede visualizar su importancia para el desarrollo económico y social del país.

La Dirección General de Caminos fue creada como el ente estatal encargado de la construcción y mantenimiento de carreteras en Guatemala, específicamente el 28 de mayo de 1920, mediante acuerdo gubernativo, durante el mandato del Licenciado Carlos Herrera, establece que es una institución que durante el gobierno del General

²² <http://www.civ.gob.gt/web/guest/41>. (Consultado el 3 de junio de 2016)

²³ <http://www.caminos.gob.gt/caminos/mision&vision.php>. (Consultado el 15 de mayo de 2016).

Lázaro Chacón, fue suprimida la Dirección General de Caminos según Acuerdo Gubernativo del 8 de noviembre de 1930, ordenando la realización de las obras viales a través de contratos, emitiéndose simultáneamente otro decreto que creaba la Comisión Nacional de Caminos. El 19 de febrero de 1931, durante el gobierno central del General Jorge Ubico, se cancela la Comisión Nacional de Caminos y se restituye la Dirección General de Caminos, reorganizándola para el cumplimiento de los fines objeto de su creación.

En la aclaración de naturaleza histórica previamente descrita, se puede observar la importancia en lo que respecta a la existencia de una institución pública que funcione como ente rector en la temática de las vías de comunicación terrestres, ya que los caminos son fundamentales para el desarrollo y comunicación de un país.

2.3.2. Dirección General de Protección y Seguridad Vial (PROVIAL)

La Dirección General de Protección y Seguridad Vial tiene como misión disminuir accidentes, y a la vez otorgar seguridad vial a las personas que circulan por las vías del país, ya sean peatones o conductores. Dicha misión la cumple mediante la instrucción o capacitación, divulgación de consejos para otorgar la misma, acercamiento con las comunidades para estar al tanto de las necesidades y requerimientos de las mismas, aplicación de las leyes en la materia que buscan la creación de un espacio de tránsito libre de accidentes, presencia física mediante agentes debidamente instruidos con valores como los que se establecen en la institución, tales como justicia, honestidad,

disciplina, responsabilidad, integridad, respeto y espíritu de servicio y ordenamiento vial, en todo el territorio del país.

Dentro de los objetivos de la institución en cuestión, buscan el funcionamiento de forma eficaz del transporte terrestre, así como también ayudar a la autoridad de tránsito respectiva, con la finalidad de otorgar fluidez al tránsito vehicular, donde se encuentren ejecutando obras o proyectos de infraestructura a cargo del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, así como también en autopistas, calzadas, carreteras principales o secundarias u otras donde la autoridad de tránsito les haya delegado dicha responsabilidad.

Otro servicio es la de prestar asistencia a los conductores por fallas mecánicas con la finalidad de garantizar la fluidez del tránsito vehicular, lo cual como dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, cuenta con más de 200 brigadistas de Provia, para operativos de control y apoyo, por lo cual vela por la seguridad vial en carreteras.

2.3.3. Dirección General de Transportes

Establece como misión de la misma que es la entidad rectora del servicio de transporte extraurbano de pasajeros, legalmente facultada para llevar a cabo la eficiencia en el registro, regulación y control de este servicio que impulsa la economía nacional y contribuye a la realización del bien común mediante el Acuerdo Gubernativo número

893-92 de fecha 17 de noviembre de 1992 que se emitió el reglamento de transporte extraurbano de pasajeros por carretera.

Lo que se pretende con la creación de la presente dirección es regular el servicio público de transporte extraurbano de pasajeros con el fin de obtener seguridad y eficiencia para las personas, bienes e intereses, que han sido parte de los objetivos primordiales para brindar tal servicio; proteger y fomentar una competencia lícita y leal entre los portadores del servicio público de transporte extraurbano de pasajeros, y asegurar la existencia y operación de un sistema ramificado de servicio extraurbano e impulsar la economía nacional, para lograr el desarrollo de Guatemala.

2.3.4. Comisión Multisectorial de Seguridad en Transporte Colectivo Terrestre

Como una medida para resolver la inseguridad en materia de transporte, siendo este uno de los problemas más serios que agobia al sector correspondiente, se ha creado la presente comisión. La misma es creada por medio del Acuerdo Gubernativo 521- 2011, de fecha 28 de diciembre del año 2011, entrando en vigencia dicha comisión el 10 de enero de 2012.

Desarrollando diversas funciones, la presente comisión plantea soluciones integrales a problemas de inseguridad en el transporte colectivo terrestre, buscando generar soluciones, por iniciativa propia y con el auxilio de otras dependencias relativas a la materia, o que pudieren involucrarse en la misma. En dicha búsqueda de soluciones, la

comisión podrá solicitar cooperación institucional al Ministerio de Gobernación, Procuraduría General del Nación, Organismo Judicial, Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, Municipalidades, Juzgados Municipales, Policías Municipales y sus Policías Municipales de Tránsito, Gremiales de Transporte Colectivo Terrestre y Asociaciones, que tengan como fin el transporte colectivo terrestre; pudiendo integrarse a dicha comisión, toda institución pública o privada que desee participar.

Desde la óptica administrativa, la comisión será coordinada a través del Ministerio de Gobernación, mediante el primer viceministro, bajo la dirección del Presidente de la República. Como entidades integrantes, tiene la participación de varios ministerios como el de Gobernación, el de Defensa Nacional y el de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda entre otros, así también, de la Policía Nacional Civil, la Comisión Presidencial Coordinadora de la Política del Ejecutivo en materia de derechos humanos y el consejo nacional de seguridad.

2.4. Congreso de la República de Guatemala

El Congreso de la República de Guatemala como actualmente se le conoce, ha cambiado de nombre a lo largo de más de cien años de historia pero su esencia no ha cambiado porque sigue siendo la misma y la de tener la potestad legislativa que le confiere el pueblo. Los nombres con los que se le ha conocido al Congreso de la República de Guatemala son los siguientes:



Asamblea Nacional Constituyente (24 de junio de 1823 - 27 de diciembre de 1823)

Congreso de Representantes del Estado de Guatemala (27 de diciembre de 1823 - 22 de noviembre de 1824)

Asamblea del Estado de Guatemala (22 de noviembre de 1824 - 25 de julio de 1839)

Asamblea Nacional Constituyente (25 de julio de 1839 - 19 de octubre de 1851)

Cámara de Representantes de la República de Guatemala (o Asamblea Nacional Legislativa de la República de Guatemala)¹¹ (19 de octubre de 1851 - 11 de diciembre de 1879)

Asamblea Nacional Legislativa de la República de Guatemala (o Asamblea Legislativa de la República de Guatemala) (11 de diciembre de 1879 - 11 de marzo de 1945)

Congreso de la República de Guatemala (11 de marzo de 1945 - actualmente) Está conformado por 158 diputados electos democráticamente, de manera directa, para un período de cuatro años con posibilidad de reelección, teniendo como función principal la potestad legislativa que consiste en la capacidad para crear, emitir y formular normas, así como reformarlas o derogarlas con estricto apego a las reglas constitucionales y a las que el propio Organismo ha creado para su funcionamiento.

Esta función implica, además, que se presenten proyectos de resolución, acuerdos legislativos y puntos resolutivos, siendo un órgano importante de mencionar dentro de

esta investigación ya que es el ente encargado de legislar para una mejor regulación del tránsito vehicular en Guatemala.

2.5. Del sector privado

Aunque el tema de la seguridad vial es de interés público por su repercusión en la calidad de vida de los habitantes del país, por ello en el Artículo 7 de la Ley de Tránsito regula “Traslado y contratación de funciones. El Ministerio de Gobernación podrá trasladar o contratar funciones que competen al Departamento de Tránsito con entidades públicas o privadas, mediante la suscripción de un convenio, pero el Ministerio se reservará el derecho de dar por terminada esta relación en cualquier tiempo, sin responsabilidad alguna de su parte, por incumplimiento o incapacidad de la otra parte o por motivos de seguridad nacional.

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

Además, en el Artículo 46 del mismo cuerpo legal formula “Educación vial. El Ministerio de Gobernación, por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional implementará y coordinará junto con otras entidades públicas o privadas, las políticas, programas y proyectos nacionales, regionales departamentales o

municipales, generales o especiales, de educación vial, cuyos elementos se incorporaran a los planes educativos formales e informales; así como a los de capacitación superior”

De lo anterior se puede concluir que la participación del sector privado en esta temática es fundamental, ya que son instituciones que coadyuvan al Estado a llevar a cabo su función pública, por lo que se les traslada parte de la competencia y atribuciones que corresponden al Estado.

Pero también existen organizaciones que buscan la concientización en temas relativos a la materia, con la finalidad de educar a los habitantes del país para así poder evitar el fenómeno del accidente de tránsito, que es de interés nacional e internacional por el aumento significativo en los índices de mortalidad que deviene de los mismos.

Por ello a lo largo de estos años se han creado varias organizaciones que fomentan la prevención de accidentes especialmente por el uso inadecuado de aparatos electrónicos, específicamente teléfonos celulares al momento de conducir un vehículo automotor, especialmente el recibir y enviar mensajes de texto, o lo que hoy en día va en aumento el manejo de redes sociales por medio de teléfonos inteligentes cuando se conduce un vehículo automotor; también la prevención de conducir un vehículo en estado de ebriedad; en base a estadísticas que se tienen del aumento de accidentes de tránsito por esas causas en nuestro país, especialmente en el departamento de Guatemala.

2.5.1. De la tercerización en la emisión de licencias de conducir en Guatemala

Maycom, Sociedad Anónima fue fundada en 1995. Dentro de su objeto social, tiene la misión de proporcionar sistemas de identificación biométrica, los cuales se denomina como “matching de huellas dactilares mediante transformada de hough generalizada, que se definen como: La ciencia que se dedica a la identificación de individuos a partir de una característica anatómica o un rasgo de su comportamiento.”²⁴

Una característica anatómica que tiene en la cualidad de ser relativamente estable en el tiempo, tal como una huella dactilar, la silueta de la mano, patrones de la retina o el iris, un rasgo del comportamiento es menos estable, pues depende de la disposición psicológica de la persona, por ejemplo, la firma; no cualquier característica anatómica puede ser utilizada con éxito por un sistema biométrico, para que esto así sea debe cumplir con las siguientes características: Universalidad (cualquier persona posee esa característica), unicidad (la existencia de dos personas con una característica idéntica tiene una probabilidad muy pequeña), permanencia (la característica no cambia en el tiempo) y cuantificación (la característica puede ser medida en forma cuantitativa).

De la definición y explicación anterior, se puede concluir la importancia de la identificación biométrica, ya que dicha ciencia la utilizan países alrededor del mundo para documentos de identificación, tales como pasaportes o licencias de conducir

²⁴ Morales L. Domingo y Javier Ruiz-del-Solar. **Sistemas biométricos**. Pág. 42



mediante la cual se obtiene un documento seguro y fidedigno, y de difícil falsificación, entre otros beneficios.

Dicha empresa trabaja con el gobierno de Guatemala desde 1999, en la emisión de las licencias de conducir, pero no fue sino hasta el año 2004 que la misma se convierte en la primera empresa privada en prestar un servicio de Gobierno, a la República de Guatemala y al Ministerio de Gobernación con certificación ISO 9001:2000.

En el Artículo 14 de la Ley de Tránsito regula “Licencia de conducir. La licencia de conducir es el documento emitido por el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional que autoriza a una persona para conducir un vehículo, de acuerdo con esta ley, sus reglamentos y demás leyes aplicables. En consecuencia, habilita e identifica a su titular como conductor, quien está obligado a portar la licencia de conducir siempre que conduzca un vehículo y exhibirla a la autoridad cuando le sea requerida.” La emisión, renovación, suspensión, cancelación y reposición de la licencia, los requisitos a cumplir, tipos, medios, materiales y procedimientos los fijará el reglamento respectivo.

De lo anterior se extrae la importancia de la licencia de conducir, ya que la misma acredita al portador como una persona que posee los conocimientos, tanto teóricos como prácticos necesarios para poder circular por las vías del país, habiendo llenado previamente los requisitos indispensables para poder tener la calidad de conductor.

Los tipos de licencias de conducir se clasifican de la siguiente forma: según el Departamento de Tránsito y el Artículo 23 del Reglamento de tránsito, existe la licencia tipo A, también conocida como profesional.

Es una licencia para conducir toda clase de vehículos de transporte de carga de más de 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, transporte escolar y transporte colectivo urbano y extraurbano y la misma solo podrá ser requerida por mayores de 23 años que hayan tenido vigente mínimo tres años; la licencia tipo B o C., esta modalidad de licencia, como se puede observar, requiere una serie de requisitos en aspectos tales como la madurez y la experiencia de la persona, ya que más allá del requisito de la edad, también requiere un periodo de experiencia previa.

Luego la licencia tipo B o liviana es una licencia para conducir toda clase de automóviles o vehículos automotores de hasta 3.5 toneladas métricas de peso bruto máximo, pudiendo recibir remuneración por conducir y la misma podrá ser requerida solamente por mayores de 21 años. Aquí, más allá de los requisitos con los que debe cumplir el conductor, también se regula la extensión del permiso de conducir, para aquellas personas que desempeñan sus labores, tras el volante de vehículo automotor.

La licencia tipo C es para conducir toda clase automóviles, paneles, microbuses, pick ups con o sin remolque y un peso bruto máximo de 3.5 toneladas métricas, sin recibir remuneración.

La licencia tipo E o agrícola/industrial es una licencia para conducir toda clase de vehículos agrícolas e industriales, este tipo de licencia no autoriza a su titular a conducir cualquier otro tipo de vehículo. Dicha licencia es específicamente para desempeñar labores en los campos descritos anteriormente y no faculta para manejar en cualquier otra circunstancia ni otro tipo de vehículo.

Y por último la licencia tipo M para motocicletas, la cual es válida para conducir toda clase de motocicletas y la misma podrá ser requerida por menores y mayores de edad.

2.5.2. Consejo de Prevención de Accidentes y Educación Vial (COPREVE)

CONPREVE es una organización no gubernamental, sin fines de lucro, la cual fue fundada por la Asociación de Rotarios de Guatemala, contando con el apoyo de la iniciativa privada del país.

La misma cuenta con la misión de ser ejemplo en Centroamérica en temas de prevención de accidentes y educación vial, así como también reducir en un diez por ciento los accidentes de tránsito, mediante diferentes mecanismos que utiliza la organización no gubernamental.

Entre sus acciones concretas, está la de esparcir mensajes que buscan la prevención de accidentes, ayudando así a la consecución de seguridad vial en el parque vehicular.

Utilizan medios de comunicación tales como radio, prensa, televisión y vallas publicitarias para hacer llegar sus mensajes a la población. También buscan la creación de una base de datos sobre los accidentes de tránsito y sus consecuencias para poder concientizar así a las personas que transitan por las vías del país.

También buscan tener inherencia en el ámbito legal, buscando dar su apoyo y conocimiento técnico en la materia para la elaboración de propuestas de reforma de la Ley de Tránsito y su respectivo reglamento, así también al Código Penal guatemalteco para que se puedan crear nuevos tipos penales en materia de tránsito. Dentro de sus propuestas esta la creación de sanciones económicas más severas, así como la regulación más minuciosa de la obtención de la primera licencia de conducir, entre otras.

En el presente capítulo se desarrollo el tema de los sujetos que intervienen en la regulación del tránsito en Guatemala, así también analizando las funciones que cada órgano tiene dentro del marco que le corresponde, pero resaltando la importancia que cada uno de ellos tiene y que cumpliendo con los objetivos para los que fueron creados, cumpliendo cada uno de esos objetivos y actualizándolos a la realidad nacional, tomando en cuenta el aumento de la población, el aumento vehicular y la llegada de la tecnología, solo de esta forma se podrá en Guatemala regular de forma más rigurosa y así disminuir las consecuencias negativas que provocan el no tener una regulación de transito apegada a la realidad nacional.



CAPÍTULO III

3. Análisis de los efectos negativos del uso de teléfonos celulares al momento de conducir un vehículo automotor y sus consecuencias al no estar regulado como delito dentro del derecho penal guatemalteco

Resaltar cada uno de los efectos negativos y las consecuencias que genera al hacer uso inadecuado de aparatos telefónicos al momento de conducir un vehículo automotor en la vía pública y la falta de penalización de una forma más drástica dentro del derecho penal guatemalteco, para lograr hacer conciencia a la población de lo importante que es realizar una conducción responsable en la vía pública.

3.1. Aspectos considerativos

Según datos de la “Organización Mundial de la Salud, cada año los accidentes de tránsito causan la muerte de aproximadamente 1,24 millones de personas en todo el mundo y las lesiones causadas por el tránsito son la causa principal de muerte en el grupo de 15 a 29 años de edad. A pesar de que los países bajos y medianos tienen menos de la mitad de los vehículos del mundo, se producen en ellos más del 91% de las muertes relacionadas con accidentes de tránsito.”²⁵ La mitad de las personas que mueren por esta causa en todo el mundo son usuarios vulnerables de la vía pública, es

²⁵ <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/>. **Informe sobre lesiones causadas por el tránsito.** (Consultado el 12 de mayo de 2016)

decir peatones, ciclistas y motociclistas. Uno de los factores involucrados en el alto índice de accidentes de tránsito son las distracciones al conducir, las cuales pueden alterar el modo de conducir, recientemente se ha registrado un aumento notable de estas distracciones como resultado del uso de los teléfonos celulares por los conductores, que es un motivo de preocupación cada vez mayor en la esfera de la seguridad vial.

El teléfono celular es un dispositivo móvil que ha revolucionado el desarrollo e innovación tecnológica con la finalidad de ser una herramienta útil para la vida de los seres humanos y sus actividades, tanto en el ámbito profesional como personal, debido a la necesidad de monitorear correos, información, documentos, conectarse a las redes sociales, compartir todos, videos, escribir mensajes, realizar llamadas telefónicas, realizar transacciones, localizar lugares, direcciones y tener acceso a múltiples aplicaciones disponibles en el mercado destinadas a diferentes fines.

Las características y utilidad de estos dispositivos móviles y el ritmo de las personas, fomentan su uso incluso mientras conducen, aumentando las distracciones derivadas de su uso, al igual de los riesgos de verse involucrados en un accidente de tránsito.

En el año 2011 la Organización Mundial de la Salud difundió un estudio realizado por el Reino Unido denominado teléfonos móviles, un problema creciente en la distracción de los conductores, que determinó que la distracción que genera un celular es peor que los

efectos que provoca manejar con o por encima del límite permitido de alcohol en sangre. Hablar por teléfono celular es un distractor mucho más grave que leer publicidad, comer mientras se conduce o encender la radio y las alteraciones en el comportamiento del conductor producidas por el uso del teléfono celular, son tan profundas como las ligadas a la conducción bajo efectos del alcohol.

Para la Organización Mundial de la Salud “El distraerse, implica que el conductor tendrá que dividir su atención entre una tarea principal la de conducir y una secundaria el hablar por teléfono, por lo que si una persona que maneja a 130 kilómetros por hora realiza una llamada telefónica de apenas un minuto, habrá circulado más de 2.1 kilómetros sin estar totalmente concentrado en lo que estaba haciendo.

Si bien hablar por teléfono celular mientras se conduce resulta alarmante, enviar mensaje de texto lo es aún más pues datos de la Organización Mundial de la Salud revelan que el tiempo que los conductores desviaban la mirada de la carretera aumento en un 400 por ciento cuando leían o enviaban mensajes de texto, adicionalmente el 28 por ciento de los conductores invadieron el carril contrario o realizaron cambios incorrectos en el 140 por ciento de los casos.

También el ritmo cardiaco de un conductor que habla por teléfono aumenta progresivamente desde 88 pulsaciones por minuto hasta más de 100, incluso puede llegar a 145 pulsaciones por minuto si es que la llamada altera los ánimos del



conductor, perdiendo aún más la atención que debe mantener toda persona que se conduce en la vía pública. .

Utilizar el teléfono celular durante la conducción se sitúa como la tercera causa principal de los accidentes de tránsito después de conducir a exceso de velocidad y bajo los efectos del alcohol, las actuales tendencias actuales revelan que para el año 2030 los accidentes de tránsito pasaran de ocupar el octavo lugar a ocupar el quinto lugar entre las principales causas de muerte en el mundo.²⁶ De lo anterior es importante resaltar los riesgos que se corren al momento de conducir un vehículo automotor de forma imprudente y sin tomar en consideración aspectos de relevancia que han sido investigados a nivel mundial para promover la deducción de accidentes en materia de tránsito.

3.2. Efectos negativos del uso de teléfono celular en la conducción de un vehículo automotor

La distracción es uno de los efectos negativos que se da durante la conducción y se entiende como el desvío de la atención de todas aquellas actividades esenciales para una conducción segura hacia otra actividad diferente, esta distracción puede ser de cuatro tipos, la visual, se da al apartar la vista de la carretera para realizar una tarea no relacionada con la conducción; la cognitiva, se da cuando el conductor reflexiona sobre

²⁶ <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/>. **Informe sobre factores de riesgo fundamentales y forma de afrontarlos a causa del tránsito.** (Consultado el 8 de mayo de 2016)

un tema de conversación del que se esté hablando por teléfono, en lugar de analizar la situación de la carretera.

La física se da cuando un conductor sujeta o manipula un aparato, en lugar de conducir con ambas manos al volante, o cuando marca un número de teléfono o se inclina para sintonizar una emisora de radio, lo que puede hacer que el volante gire; por último la distracción auditiva, se da cuando el conductor de un vehículo responde al teléfono celular que suena o tener aparatos con el volumen tan alto que no pueda oír otros sonidos, como la sirena de una ambulancia por ejemplo; más de una de esas categoría de distracción podrían darse al mismo tiempo, siendo aún más perjudicial para la persona que conduce, los acompañantes, los peatones, y los transeúntes.

Aparte de estos tipos de distracción, el uso de teléfono celular al momento de conducir un vehículo automotor, afecta el desempeño de la conducción dando lugar a una serie de tareas incorrectas como el conductor no percibe la presencia de peatones, ciclistas, señales de tránsito y obstáculos en la vía pública; reducción de la capacidad para mantener una posición correcta en el carril; reacciones de frenado más lentas con frenadas más intensas y distancias de paradas más cortas; no respetar la prioridad en los cruces o intersecciones una de cada cuatro veces; dar giros inapropiados e inesperados; aumento de trabajo intelectual, lo que le genera al conductor niveles de estrés y frustración más elevados.

Derivado de estos tipos de distracciones y efectos que producen el conducir un vehículo haciendo uso de teléfonos móviles se ha demostrado que la sola acción de contestar es como si el piloto cerrara los ojos durante un recorrido de unos cincuenta metros, obviamente el riesgo aumenta cuando el conductor marca algún número telefónico, responde un mensaje o revisa redes sociales; aumentado cinco veces más la probabilidad de un accidente de tránsito y es más peligroso que conducir ebrio; es por ello que la Organización Mundial de la Salud publicó el informe del uso de celular al volante, es un problema creciente de distracción del conductor tanto para dispositivos manuales o inalámbricos a nivel mundial.

3.3. Análisis estadístico de los accidentes de tránsito en la ciudad de Guatemala, durante los años 2015 y 2016

A nivel mundial la ciencia ya habla de la adicción a los teléfonos celulares, muchos lo llevan casi como una extensión de la mano, al punto que ni siquiera registran el momento en el que los ojos se fijan en la pantallita y el mundo pasa a segundo plano. Para los especialistas en seguridad vial indican que la situación es grave, equiparan el comportamiento de un conductor que usa el teléfono al de un alcoholizado y sostienen que el cuarenta por ciento de los accidentes de tránsito son consecuencia del uso de dispositivos móviles.

De acuerdo las cifras y datos otorgados por esta organización demuestran que cada año, los accidentes de tránsito causan la muerte de aproximadamente 1,25 millones de personas en todo el mundo; las lesiones causadas por el tránsito son la causa principal de muerte en el grupo de 15 a 29 años de edad., a pesar de que los países de ingresos bajos y medianos tiene aproximadamente la mitad de los vehículos del mundo, se producen en ellos más del 90% de las muertes relacionadas con accidentes de tránsito.

Si no se aplican medidas para evitarlo, se prevé que de aquí a 2030 los accidentes de tránsito se convertirán en la sexta causa de muerte en el mundo; la recién adoptada agenda de desarrollo sostenible para el año 2030 ha fijado una meta ambiciosa con respecto a la seguridad vial, consistente en reducir a la mitad el número mundial de muertes y lesiones por accidentes de tránsito por esta causa.

A estas cifras Guatemala, no es la excepción puesto que de acuerdo a la Policía Municipal de Transito registra entre 40 y 50 colisiones diarias y la causa principal es la desatención o distracción que provoca el uso de teléfono celular al momento de conducir en la vía pública, solo el 8 por ciento de los conductores involucrados en accidentes aceptan que el uso de celular fue la causa, sin embargo existe otro porcentaje no acepta el haber usado estos aparatos, en los cuales los agentes detectan que esa fue la causa del incidente, pero algunas veces es difícil de probarlo, en otros casos los conductores afectados con lesiones y daños materiales porque se empotraron con inmuebles o encunetados aceptan que fue por el uso de teléfono celular.



De acuerdo a los registros estadísticos de la Policía Municipal de Tránsito y el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, “muestran que durante el año 2015 se registraron 5195 accidentes de tránsito, con 1292 personas fallecidas y 6508 personas lesionadas, en el año 2016 se registraron 6076 accidentes de tránsito, con 1585 personas fallecidas y con 7461 personas lesionadas, siendo estos por diferentes causas pero resaltado que el 80% de los mismos es provocado por el factor humano, atendiendo a causas como el uso de teléfono móvil al momento de conducir un vehículo en la vía pública, por no respetar las señales de tránsito, por exceso de velocidad, por ebriedad y por la combinación de todas entre sí”²⁷; tomando en cuenta que aunque la Policía Municipal de Tránsito incrementa el número de sanciones por el uso de teléfonos móviles, al momento de conducir un vehículo automotor y de igual manera por otras formas de infracción a ley de tránsito, los accidentes de tránsito se incrementan día a día y las cifras de personas fallecidas y lesionadas va en aumento diariamente.

3.4. Necesidad de que sea regulado como delito dentro del derecho penal guatemalteco y no como una infracción o sanción como se encuentra en la actualidad, el uso de teléfonos celulares al momento de conducir un vehículo automotor

Se presentan los argumentos que fueron encontrados en el desarrollo de esta investigación, del porque es necesario que se regule en el derecho penal guatemalteco como delito, ya que en la actualidad por muchos factores se hace insuficiente una

²⁷ <http://portal.muniguate.com/index.php/emetra/84-educacion/1265-accidentese epidemia>. **Informe de Accidentes de Tránsito en Guatemala.** (Consultado el 6 de mayo de 2016)

multa de tan bajo valor y que al paso del tiempo se ha demostrado que no surtió efecto alguno para la disminución de accidentes de tránsito por esta causa.

3.4.1. Consideraciones generales

Se considera que es necesaria una regulación más drástica dentro del derecho penal guatemalteco el hacer uso inadecuado de teléfonos móviles al momento de conducir un vehículo automotor, derivado de los efectos negativos y sus consecuencias que esta modalidad ha provocado en los últimos años. En la actualidad se encuentra regulado como una infracción o sanción en el Acuerdo Gubernativo número 273-98 que contiene el Reglamento de Tránsito, en el Artículo 180 multa de cien quetzales. Se aplicará multa de cien quetzales, en los casos siguientes: literal 1).. 9) Por conducir utilizando auriculares conectados y aparatos receptores o reproductores de sonido, o utilizando teléfonos, radios comunicadores u otros aparatos similares.

Esta regulación en la actualidad se hace obsoleta pues según registros en la policía municipal de tránsito, en los últimos dos años se han incrementado las sanciones que se han impuesto por esta causa, pero para el usuario se hace sencillo hacer efectivo el pago de dicha sanción y no le pone importancia.

3.4.2. El impacto que tiene el aumento en la adquisición de nuevos teléfonos móviles en Guatemala, en relación con los accidentes de tránsito por el uso inadecuado de los mismos al conducir un vehículo automotor

De acuerdo a los registros de la Superintendencia de Telecomunicaciones, en Guatemala la cantidad de teléfonos celulares que se utilizan supera el número de habitantes, pues a mediados del año pasado existían 27 millones 626 mil 282 líneas de teléfonos móviles en el país, superando el millón de líneas telefónicas nuevas cada año, cifras que van en aumento; siendo las principales empresas distribuidoras de este servicio, teniendo la mayor participación en el mercado año con año la empresa tigo, en segundo lugar la empresa claro y en tercer lugar la empresa telefónica; disminuyendo en cantidad las líneas residenciales fijas y destacando un crecimiento en las líneas fijas de teléfonos móviles y las líneas prepago, que hoy en día tienen precios accesibles a la mayoría de la población.

Guatemala es uno de los países de Centroamérica con mayor registro en adquisición de teléfonos inteligentes y con ello un alto incremento al uso de la tecnología y a la penetración de internet, teniendo un porcentaje alto de usuarios que se concentran en la ciudad capital y sus municipios periféricos, es por ello que así como se incrementa en uso de celulares se incrementa el uso de internet y de las redes sociales que hoy en día se afirma que las redes sociales, específicamente facebook domina en Guatemala, especialistas indican que no solo a Guatemala sino a Centroamérica en general; haciendo uso de esta tecnología todo tipo de población tanto jóvenes adolescentes,

jóvenes adultos y adultos específicamente, a través de los dispositivos más usados en Guatemala que son los teléfonos con sistema operativo mejorado son de las marcas sansung y iphones entre otros.

Es importante hacer mención de lo anterior, porque en la actualidad está comprobado que la mayoría de guatemaltecos poseen más de un teléfono celular, creando una especie de vicio o adicción al teléfono y a las redes sociales, que ha llegado al grado en que la persona ya no puede estar sin el celular en todo momento sin importar si va conduciendo o caminado y más aún sabiendo que está prohibido y que es sancionado con una pena pecuniaria la cual no es complicado de pagar pues no implica nada más que el simple pago de cien quetzales.

Está demostrado que el usuario no toma conciencia del peligro que implica tanto para el conductor, sus acompañantes, los transeúntes y demás conductores que transitan en la vía pública, el hacer uso de teléfonos móviles al momento de conducir un vehículo automotor o combinando esta actitud con otras prohibiciones contenidas en la ley de transito vigente.

3.4.3. Anteproyecto de reforma al Decreto Número 17-73 del Congreso de la República, Código Penal

El siguiente proyecto se basa en el deber que tiene el Estado de Guatemala, en

garantizar la vida, la integridad y garantizar el bien común de sus habitantes, emitiendo para el efecto regulaciones que garanticen dicho derecho, tipificando los diferentes tipos penales que sean necesarios adecuándolos a la realidad que vive la sociedad diariamente pero basándose también en las funciones que debe cumplir todo tipo penal, siendo estas:

La función seleccionadora, el legislador va a seleccionar las conductas que van a ser tipificadas como delitos de acuerdo al aumento de las mismas y al daño que provocan a la sociedad el que no estén tipificadas como delitos, siempre protegiendo el bien común; la función de garantía que se deriva del principio de legalidad, que debe estar tipificado en la ley para poder aplicarle la sanción que corresponda; y por último la función motivadora que el legislador motiva a la población para que no cometa un delito por temor a la sanción más drástica que en el mismo se impone. Después de cumplidos estos presupuestos se hace la exposición de motivos.

Derivado del alto índice de accidentes de tránsito en los últimos años tal como se ha demostrado en esta investigación, por la irresponsabilidad y negligencia de los pilotos al conducir un vehículo automotor haciendo uso de teléfonos celulares, el recibir y hacer llamadas, el enviar y recibir mensajes de texto o el consultar redes sociales mediante la conducción, o combinando esa actitud con otras prohibiciones establecidas en la ley de tránsito.

Aunque en la actualidad esta prohibición está contenida en el Reglamento de Tránsito en el Artículo 101 la cual es sancionada con el monto de cien quetzales, al infractor de la misma, sin embargo en la actualidad esa sanción se hace obsoleta ya que en la actualidad la telefonía celular y la interconectividad desde distintos tipos de dispositivos, se han constituido en herramientas cada vez más accesibles al público y se hacen necesarias en la vida cotidiana actual, no obstante se debe normar su uso mientras se conduce un automóvil, pues demanda la atención del conductor, lo que limita sus capacidades volitivas y el tiempo de reacción, como se demostró en esta investigación amplia el riesgo de accidentes en un cuatrocientos por ciento; sin embargo cuando se impone la sanción vigente por esta actitud se hace fácil para cualquier persona, pues no implica ninguna otra sanción por reincidencia en la misma.

Es por ello que se hace necesario adecuar la legislación vigente, de tal manera que se adapte a los requerimientos de las nuevas condiciones que ocurren dichos hechos de tránsito en el país, estableciendo medidas de prevención y de sanción que puedan motivar al ciudadano a tener conciencia social y limitarse hacer uso de los mismos durante la conducción.

También es importante resaltar el crecimiento vehicular en los últimos dos años, concentrándose su mayoría en la ciudad capital de Guatemala, generando con esto un tránsito vehicular mucho más condensado en donde requiere mayor atención del conductor al momento de conducir un vehículo automotor, perdiendo la atención requerida si al conducir utiliza el teléfono celular, no percibe las señales de tránsito, no

se percata de la velocidad con que se desplaza, no percibe la presencia de peatones en la vía, generalmente se sale del carril en el cual se desplaza; generando así accidentes de tránsito.

En la actualidad se puede observar con normalidad a muchos conductores como de forma irresponsable se conducen en la vía pública, haciendo uso de aparatos telefónicos, de las redes sociales; no respetando los límites de velocidad permitida, ingiriendo bebidas alcohólicas, sin importar que son conductas que en la actualidad son prohibidas con sanciones menores, accesibles de pagar y estar al día con la tecnología.

DECRETO NÚMERO _____2017

CONSIDERANDO

Que es deber del Estado de Guatemala, garantizar la vida, la integridad y desarrollo pleno de sus habitantes, basado en la Constitución Política de la República de Guatemala, se hace necesario reformar la legislación actual y adecuarla a la realidad nacional, tomando en cuenta el incremento vehicular, el crecimiento de la población y la adquisición de teléfonos inteligentes con tecnología avanzada;

CONSIDERANDO

Que los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte violenta en las estadísticas de los últimos dos años en Guatemala, por lo que es competencia del estado como fin principal garantizar el bien común, adecuando la legislación en materia de tránsito y en materia penal, creando para ello nuevos tipos penales, como forma de prevención en seguridad vial y así disminuir los accidentes de tránsito que día a día van en aumento;

CONSIDERANDO

Que la acción de conducir un vehículo automotor requiere total responsabilidad y total concentración del conductor para evitar distracciones y mantenerse en alerta previniendo que acontezcan accidentes de tránsito.

POR TANTO

En el ejercicio de las atribuciones que le confiere la literal a) del Artículo 171 de la Constitución Política de la República de Guatemala.

La siguiente:

Reforma al Código Penal Decreto número 17-73 del Congreso de la República

Artículo 1. Se adiciona el artículo 157 ter al Código Penal, Decreto Número 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, el cual queda así:

Artículo 157 Ter. Del uso de teléfonos celulares, dispositivos móviles o análogos. Quien condujere un vehículo automotor haciendo uso de teléfonos celulares, dispositivos móviles o análogos, para el envío y recibo de llamadas, mensajes de texto, interactuar en todo tipo de redes sociales, mientras se conduce en la vía pública, será sancionado con multa de mil a tres mil quetzales; y quien en el periodo de un año incurra por segunda vez en esta sanción será penado con la suspensión de la licencia de conducir por un periodo de seis meses; y si incurriera por tercera vez, será sancionado con la cancelación definitiva de la licencia de conducir.

Si como consecuencia de la conducta irregular descrita en el párrafo anterior, resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, la pena a imponer será de uno a tres años de prisión, incluida la cancelación definitiva de la licencia de conducir del conductor responsable del percance.

Si el hecho de tránsito fuere causado por pilotos de transporte colectivo de pasajeros o de carga, serán sancionados con el doble de la pena prevista en el párrafo anterior; sin perjuicio de la reparación civil que con ocasión de la conducta corresponda a quien resultare víctima del hecho.



Artículo 2. Vigencia. El presente decreto entrará en vigencia ocho días después de su publicación.

Pase al organismo ejecutivo para su sanción, promulgación y publicación.

Dado en el plació del organismo legislativo, en la ciudad de Guatemala, a los _____ días del mes de _____ de dos mil diecisiete.

3.5. Necesidad de proveer una educación vial digna y verdadera

La educación vial es el conjunto de conocimientos, reglas y normas de comportamiento que toda persona debe poseer. Utilizar pasarelas, respetar los límites de velocidad, hacer uso del cinturón, respetar los pasos peatonales o ceder la vía, conocer la ley de tránsito vigente, respetar las señales de tránsito y estar anuente a recibir las sanciones necesarias al cometer cualquier falta, conocer los delitos que se tienen tipificados en materia de tránsito; todo lo mencionado se considera como educación vial, la cual tiene por objetivo la formación de las personas, para que sepan comportarse de manera responsable en la vía pública: como peatón, cuando se manejan bicicletas, motocicletas y automóviles.

Puede verse como parte de la educación social, dado que persigue los objetivos de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, calidad de vida, respeto por el medio ambiente y seguridad vial; base para la correcta convivencia ciudadana.

La mayoría de los países, especialmente los que envidiamos por su tránsito fluido y ordenado, tienen programas extensos de educación vial que se promueven entre los niños, desde muy tempranas edades, para que conforme van creciendo van haciendo conciencia del peligro que se genera cuando no se tiene una verdadera educación vial dentro de una sociedad.

Si bien la educación vial no exime de tener un accidente o contratiempo de tránsito, al menos garantiza que se está formando una cultura de la circulación, que a mediano y largo plazo redunde en beneficios de convivencia y en un ambiente más seguro para toda una población.

La educación vial transmite las principales normas del reglamento de tránsito, que incluyen derechos y obligaciones para peatones y personas que viajan en vehículos privados o públicos. Se trata de armonizar las necesidades de todos para circular e incluso regular el sonido de claxon para personas que están en sus hogares u hospitales, logrando la convivencia de todos.

Corresponde también al Estado por medio de las instituciones que el mismo señala la promoción de una educación vía que debe empezar desde los centros educativos, en universidades y hacer campañas publicitarias en donde se resalten los delitos en materia de tránsito que se tienen tipificados en el Código Penal, y las prohibiciones que contiene la Ley de Tránsito y su Reglamento, para que la población desde los niños hasta las personas de la tercera edad tomen conciencia y tengan presente las

consecuencias que conlleva el no respetar o no acatar todo lo que señala nuestra legislación en materia de tránsito; para que entre todos como una sociedad responsable se pueda disminuir los altos índices de accidentes de tránsito, que provocan desde daños materiales, lesiones hasta pérdidas de vidas humanas por esta causa.

En el presente capítulo se desarrollo los efectos negativos y sus consecuencias de la utilización de teléfonos celulares al momento de conducir un vehículo automotor, combinando dicha práctica con otras prohibiciones como el exceso de velocidad, el uso de bebidas alcohólicas, el peligro que el mismo genera no solo para el conductor y sus acompañantes, sino para los peatones, para el resto de conductores que se conducen en la vía pública; siendo evidente la necesidad de que se sancione dentro del derecho penal guatemalteco de una forma más drástica, basado en el incremento de la población, del aumento vehicular y del avance de la tecnología que hoy en día se tiene en Guatemala, específicamente en el aumento del uso masivo de redes sociales; tomando en cuenta también el incremento de accidentes de tránsito por esta causa o la combinación de esta con otras prohibiciones. Teniendo como base el deber que tiene el Estado de garantizar la vida, la seguridad de las personas y el bienestar de todos los habitantes, es necesario actualizar la legislación vigente en Guatemala.



CONCLUSIÓN DISCURSIVA

En este informe de tesis se analizó la legislación actual en cuanto a la prohibición del uso de teléfonos celulares al momento de conducir un vehículo automotor en la vía pública, los efectos negativos y las consecuencias que se dan por esta conducta, que actualmente se sanciona con una multa de cien quetzales, regulada en el Reglamento de la Ley de Tránsito Acuerdo Gubernativo 273-98; sin embargo, dicha sanción queda obsoleta en base al incremento de la población, del tránsito vehicular y el número elevado de teléfonos inteligentes, los cuales son accesibles para cualquier ciudadano en la actualidad, evidenciando así el alto índice de accidentes de tránsito por esta causa, dejando pérdidas humanas, daños físicos y materiales diariamente.

Ante tal situación se propone una reforma al Código Penal guatemalteco, la cual puede ser presentada por la Universidad de San Carlos de Guatemala, tomando como base la presente investigación y lo regulado por la Constitución Política de la República de Guatemala en el “Artículo 174 Iniciativa de Ley. Para la formación de las leyes tienen iniciativa los diputados al Congreso.., la Universidad de San Carlos de Guatemala..”; en donde se pueda sancionar de una forma más drástica el uso de teléfonos celulares, dispositivos móviles o análogos, para que una vez tipificado sea tomado en cuenta por todo conductor y adquiera más responsabilidad al momento de conducir un vehículo automotor en Guatemala, sobre todo para las nuevas generaciones y promover así una verdadera educación vial.





BIBLIOGRAFÍA

ACEÑA VILLACORTA, María del Carmen. **Educación vial**. Guía para docentes, primera edición, Guatemala, 2007.

ARANGO ESCOBAR, Julio Eduardo. **Metodología de la investigación criminal y derechos humanos**. Editorial Educativa, Guatemala 2,001.

Arqueología Mexicana. Fournier, Patricia. Arqueología de los caminos prehispánicos y coloniales. Disponibilidad y Acceso: <http://www.arqueomex.com/S2N3nCAMINOS81.html>., (Consultado el 10 de junio de 2016.)

BOX, Paúl. **Manual de estudios de ingeniería de tránsito**. Representaciones y servicios de ingeniería. México, (s. e.) Año 1985.

CABANELLAS, Guillermo. **Diccionario de derecho usual**. Tomo Doceava Edición, 1979. Editorial Heliasta, S.R.L. Buenos Aires, Argentino.

CALDERON MORALES, Hugo Haroldo. **Derecho administrativo I**. 4ª Edición actualizada. Guatemala, editorial Fénix. Año 2001.

DE LEON, Luís. **Educación vial en Guatemala**. Instructivo alcance de todos. Guatemala, Tipografía Nacional año 1997.

DE LEÓN VELASCO, Héctor Aníbal y José Francisco De Mata Vela. **Derecho penal guatemalteco**. Parte general y Parte Especial. 13 Edición. Guatemala, Editorial Cockmen, año 2002.

Dirección General de Protección y Seguridad Vía. Fundamentos. <http://www.provia.gov.gt/#/scrollerstet.html>., (Consultado el 10 de junio de 2016.)

GOMEZ SANDOVAL. María Teresa. **El transporte urbano en Guatemala**. Tesis de grado. Universidad de San Carlos de Guatemala. Facultad de Administración de Empresas. Año 1982.



GÓMEZ TOAPANTA, Jesús, **Aprender a conducir**. 3ra. Edición, Año 2,005.

HERNANDEZ, Mario Antonio. **Derecho municipal**. 2ª. Edición Buenos Aires, Argentina. Ediciones de Palma. Año 1977.

<http://www.oni.escuelas.edu.ar/olimpi99/interolimpicos/tránsito/.../fac-hum.htm>,
(Consultado el 15 de mayo de 2016.)

<http://www.monografias.com/trabajos88/aspectos-psicologicos-seguridadvial/>,
(Consultado el 20 de mayo 2016.)

<http://www.aspectos-psicologicos-seguridad-vial.shtml#ixzz2ZtdGeyQt>, (Consultado el 25 de mayo de 2016.)

<http://www.chacao.gov.ve/pdf/senireglamentacion.pdf>, (Consultado el 25 de mayo de 2016.)

http://www.motorspain.com/seguridad_vial/senales_preencion.html, (Consultado el 5 de junio 2016.)

<http://www.totana.com/educacion-vial/se%C3%B1ales/Circunstanciales.htm>
<http://definicion.de/ciudad/#ixzz2K36J1wR0>, (Consultado el 10 de junio de 2016.)

MORAS MOM, Jorge R. Manuel. **Manual de derecho procesal penal**. Buenos Aires, Argentina. 1993.

MUÑOZ CONDE, Francisco. **Derecho penal, parte general**, 8ª. Edición Valencia, España, Editorial Tirant Lo Blanch, año 1991.

Opciones de Modernidad: **Hacia un nuevo tipo de ciudadanía**; Revista Avances; 1995.

OSSORIO, Manuel. **Diccionario de ciencias jurídicas, políticas y sociales**. Editorial Heliasta, S.R.L. Buenos Aires, Argentina, 1981.



Real Academia Española. **Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua**,
21 edición 1996.

Revista Avances, **Temporalidad y transición**, 1999.

Revista Blogs de Guatemala, consulta en mayo 2016.

Revista electrónica de discusión y propuesta social, consulta en mayo 2016.

Legislación:

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

Ley del Organismo Judicial, Decreto número 2-89, Congreso de la República de
Guatemala, 1989.

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

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

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

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

Código Procesal Penal Decreto número 51-92, Congreso de la República de
Guatemala, 1952.



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

Ley del Impuesto de Circulación de Vehículos Terrestres, Marítimos, y Aéreos, Decreto número 3-2010, Congreso de la República de Guatemala, 2010.

Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98, 1998.