

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

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a large, circular emblem. It features a central figure, likely a saint or historical figure, surrounded by various symbols including crowns, a shield, and architectural elements. The Latin text "UNIVERSITAS SAN CAROLIS GUATEMALENSIS INTER CAETERAS ORRIS CONSPICUA CAROLINA" is inscribed around the perimeter of the seal.

**FORMULAR SANCIONES AL PEATÓN POR INCUMPLIMIENTO A LA LEY Y
REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN LA
REPÚBLICA DE GUATEMALA**

DAGNÝ JUDITH CASTILLO SÁNCHEZ

GUATEMALA, FEBRERO DE 2021

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

**FORMULAR SANCIONES AL PEATÓN POR INCUMPLIMIENTO A LA LEY Y
REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN LA
REPÚBLICA DE GUATEMALA**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

DAGNÝ JUDITH CASTILLO SÁNCHEZ

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADA Y NOTARIA

Guatemala, febrero de 2021

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

DECANO: Licda. Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL I, en sustitución del Decano

VOCAL II: Lic. Henry Manuel Arriaga Contreras

VOCAL III: Lic. Juan José Bolaños Mejía

VOCAL IV: Br. Denis Ernesto Velásquez González

VOCAL V: Br. Abidán Carías Palencia

SECRETARIA: Licda. Evelyn Johanna Chevez Juárez

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

Primera Fase:

Presidente: Lic. Marvin Omar Castillo García

Vocal: Lic. Ovidio Antonio Flores Oliva

Secretario: Lic. Eliot Rossells Secaira

Segunda Fase:

Presidente: Licda. Dilia Estrada García

Vocal: Lic. Eddy Aguilar Muñoz

Secretaria: Licda. Roxana Elizabeth Alarcón Monzón

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).



USAC
TRICENTENARIA
 Universidad de San Carlos de Guatemala



Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Unidad de Asesoría de Tesis. Ciudad de Guatemala,
 26 de noviembre de 2018.

Atentamente pase al (a) Profesional, EDGAR ARMINDO CASTILLO AYALA
 _____, para que proceda a asesorar el trabajo de tesis del (a) estudiante
DAGNY JUDITH CASTILLO SÁNCHEZ, con carné 201312825,
 intitulado FORMULAR RESPONSABILIDADES CIVILES POR INCUMPLIMIENTOS DEL PEATÓN A LA LEY Y
REGLAMENTO DE TRÁNSITO EN ACCIDENTES OCASIONADOS EN LA CIUDAD DE GUATEMALA.

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.

LIC. ROBERTO FREDY ORELLANA MARTÍNEZ
 Jefe(a) de la Unidad de Asesoría de Tesis



Fecha de recepción 05/03/2019. f) _____

Asesor(a)
 (Firma y Sello)
 Edgar Armindo Castillo Ayala
 Abogado y Notario

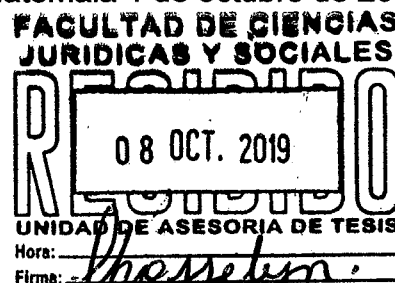


LIC. EDGAR ARMINDO CASTILLO AYALA
Colegiado No. 6,220
Dirección: 3ª. Avenida 13-62 zona 1



Guatemala 1 de octubre de 2019

Lic. Roberto Fredy Orellana Martínez
Jefe de Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala



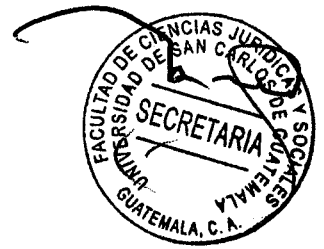
Lic. Orellana:

De acuerdo con el nombramiento recaído en mi persona, he procedido a asesorar la tesis de la bachiller **DAGNÝ JUDITH CASTILLO SÁNCHEZ**, titulado **FORMULAR RESPONSABILIDADES CIVILES POR INCUMPLIMIENTO DEL PEATÓN A LA LEY Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO EN ACCIDENTES OCASIONADOS EN LA CIUDAD DE GUATEMALA**, el cual fue cambiado a **FORMULAR SANCIONES AL PEATÓN POR INCUMPLIMIENTO A LA LEY Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**, en virtud de lo analizado me permito emitir el siguiente:

DICTAMEN:

- I. En cuanto a la redacción de los capítulos, la bachiller desarrolló adecuadamente cada uno, en virtud que aportó el contenido necesario acorde a la investigación. Y considero satisfactorio y suficiente el material bibliográfico y documental utilizado.
- II. En cuanto al contenido técnico y científico de la tesis, la estudiante analizó jurídicamente lo fundamental que es la inexistencia de sanciones para los peatones que ocasionan accidentes de tránsito y atropellamientos por hacer caso omiso al Reglamento de Tránsito en cuanto a transitar por los lugares plenamente destinados para el efecto.
- III. En la asesoría de tesis, sugerí las correcciones que en el momento consideré necesarias para mejorar la comprensión del tema desarrollado, indicando que la tesis consta de cinco capítulos y que los diferentes métodos empleados, fueron: El analítico, sintético. La técnica utilizada fue la bibliográfica; se observó también que los métodos y las técnicas fueran empleados adecuadamente en virtud de que con ellos, se obtuvo la información necesaria y objetiva para la elaboración, redacción y presentación final del presente trabajo.
- IV. El aporte científico consiste en la importancia que se reforme el Reglamento de Tránsito, para que se deduzcan responsabilidades a los peatones cuando no cumplan con circular por los lugares previamente establecidos para el efecto, pues afectan su propia vida, como la vida de los conductores de vehículos.

LIC. EDGAR ARMINDO CASTILLO AYALA
Colegiado No. 6,220
Dirección: 3ª. Avenida 13-62 zona 1



- V. En la conclusión discursiva, la estudiante claramente indica cuál es la problemática y la solución a la misma, pues los argumentos vertidos por la estudiante se encuentran estructurada de acuerdo al contenido del plan de investigación y está debidamente fundamentada tanto doctrinaria como legalmente
- VI. Declaro que no soy pariente dentro de los grados de ley de la estudiante y otras consideraciones que estime pertinentes y que puedan afectar la objetividad del presente dictamen.
- VII. Se establece, que se cumplieron los requisitos exigidos por el Artículo 31 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura de Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público. Respetuosamente informo a usted, que **APRUEBO** ampliamente la investigación realizada por la bachiller **DAGNÝ JUDITH CASTILLO SÁNCHEZ**, por lo tanto emito **DICTAMEN FAVORABLE** aprobando el trabajo de tesis revisado.

Sin otro particular, me suscribo de usted, con muestras de mi consideración y estima.

LIC. Edgar Armino Castillo Ayala
Abogado y Notario

Col: 6,220

Edgar Armino Castillo Ayala
Abogado y Notario

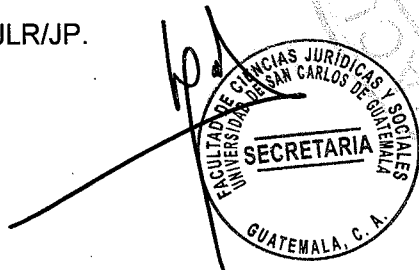


USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

Decanatura de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Ciudad de Guatemala, veinte de noviembre de dos mil veinte.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante DAGNÝ JUDITH CASTILLO SÁNCHEZ, titulado FORMULAR SANCIONES AL PEATÓN POR INCUMPLIMIENTO A LA LEY Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN LA REPÚBLICA DE GUATEMALA. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

AJLR/JP.





USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

Decanato de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala, veintiséis de octubre de dos mil veinte.

Se tiene a la vista la resolución de fecha uno de junio de dos mil veinte, emitida dentro del trabajo de tesis "FORMULAR SANCIONES AL PEATÓN POR INCUMPLIMIENTO A LA LEY Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN LA REPÚBLICA DE GUATEMALA.", de la estudiante Dagný Judith Castillo Sánchez, carné número 201312825.

Dado que la resolución relacionada carece de la totalidad de las firmas correspondientes y por lo tanto no puede surtir efectos, emítase la resolución que procede según la reglamentación universitaria aplicable.

Artículos 82 y 83 de la Constitución Política de la República, artículos 22 y 24 literales a), d), g) y j) del Estatuto de la Universidad de San Carlos de Guatemala (nacional y autónoma), artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

"ID Y ENSEÑAD A TODOS"



Licda. Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
Vocal I en sustitución del Decano

cc. Archivo





USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

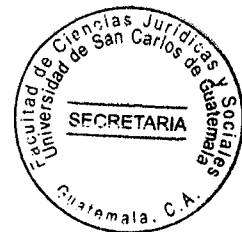


DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 01 de junio de 2020.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis de la estudiante DAGNÝ JUDITH CASTILLO SÁNCHEZ, titulado FORMULAR SANCIONES AL PEATÓN POR INCUMPLIMIENTO A LA LEY Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO PARA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES EN LA REPÚBLICA DE GUATEMALA. 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/JP.





DEDICATORIA

A DIOS:

Por haberme dado la vida, fuerza, fortaleza y sabiduría para poder cumplir este sueño que un día sembró en mi corazón y que a pesar de las situaciones de dolor durante este tiempo me levantó y me guio en todo momento hasta el final, a Él sea la honra y la gloria por esta meta cumplida.

A MI MADRE:

Elida Aída Sánchez Cruz por su esfuerzo y lucha para darme lo mejor y por su apoyo y cariño.

A MI AMADO ESPOSO:

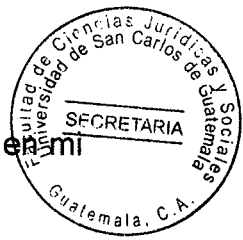
Mi gran amor, gracias por tu esfuerzo y dedicación para tu familia, por ese apoyo incondicional, atención, paciencia, por estar siempre a mi lado y por las palabras de aliento para seguir adelante y ayudarme a cumplir este gran sueño.

A MIS AMADOS HIJOS:

María Alejandra y Gustavo Alejandro Samayoa Castillo, por creer en mí, llenarme de su amor cada día y ser un aliciente a mi vida y a quienes espero ser una inspiración de superación.

A MI PRINCESA NATY:

Hasta el cielo, por ser un gran ejemplo de esfuerzo y dedicación, por su inmenso amor y porque a pesar de su corta edad siempre estuvo pendiente de mí. Gracias a Dios por el tiempo que me permitió tenerte a mi lado, mi



amada hija, te amo y siempre te llevaré en mi corazón.

A MI HERMANA:

Alba Maricela Castillo por todos los momentos y recuerdos vividos.

A MI SUEGROS:

Gustavo Adolfo Samayoa Martínez (+) quien siempre estuvo pendiente de mí, por haberme amado como a una hija y haber creído siempre que podría lograr esta meta; María Jacinta Estévez López por su amor y apoyo incondicional en todo momento.

A MIS TIAS Y TIO:

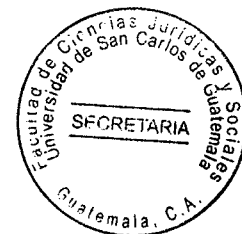
Marlyn Sánchez, Roly Sánchez y Mario Wong, por su apoyo incondicional en los momentos en que más lo necesite.

A MIS AMIGOS:

Por su amistad y momentos compartidos.

A:

La Universidad de San Carlos de Guatemala y en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por haberme dado la oportunidad de brindarme los conocimientos de derecho y otorgarme el título que lo acredita para poder desarrollarme profesionalmente.

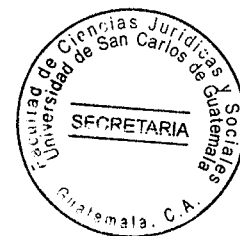


PRESENTACIÓN

La investigación es de tipo cualitativo. La rama cognoscitiva de la ciencia a la que pertenece es al derecho administrativo. El contexto diacrónico es la República de Guatemala; el contexto sincrónico es del año 2016 al 2019. El objeto de estudio lo constituye la Ley de Tránsito, el Reglamento de Tránsito y legislación en la materia de otros países, así como los accidentes de tránsito, las causas de atropellamiento; los sujetos de estudio lo constituyen los peatones que transitan en las calle, los conductores de vehículos y motocicletas, así como el Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil.

El aporte académico es para que se reforme el Reglamento de Tránsito, contenido en el Acuerdo Gubernativo 273-98 del Presidente de la República de Guatemala, con el objeto de sancionar a los peatones que no utilizan los pasos establecidos para atravesarse las calles y como consecuencia de ello, son atropellados o provocan el atropellamiento de terceras personas; así mismo, que desde la escuela primaria se impartan cursos relacionados con la educación vial, para que tanto peatones como conductores respeten las normas jurídicas, pues con ello se garantiza la adecuada seguridad de las personas.

HIPOTESIS



La cantidad de fallecidos y lesionados por atropellamiento en la República de Guatemala, es el resultado al desconocimiento o transgresión por parte del peatón a la Ley de Tránsito y su Reglamento, lo que ocasiona que éstos realicen acciones u omisiones en la vía pública de forma imprudente. Por lo tanto, se evidencia la necesidad de una reforma al Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98 para la imposición de sanciones al peatón infractor y lograr así disminuir los accidentes de tránsito por atropellamiento de personas.

COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS



Se comprobó la hipótesis formulada mediante los métodos siguientes: el método analítico, por el cual se analizó la importancia del cumplimiento por parte de peatones y conductores de la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala y su Reglamento Acuerdo Gubernativo 273-98 del Presidente de la República de Guatemala; y el método inductivo que se utilizó para determinar la ineficacia del Reglamento de Tránsito por la inexistencia de sanciones para los peatones que incumplan las normas jurídicas en referencia.



ÍNDICE

Pág.

Introducción.....	i
-------------------	---

CAPÍTULO I

1. Derecho administrativo.....	1
1.1. Antecedentes.....	1
1.2. Definición.....	3
1.3. Naturaleza jurídica.....	5
1.4. Principios.....	6
1.5. Características.....	9
1.6. Fuentes.....	10

CAPÍTULO II

2. Accidentes de tránsito.....	13
2.1. Antecedentes.....	13
2.2. Definición.....	14
2.3. Causas de accidentes.....	15
2.4. Clases de accidentes.....	21
2.5. Fases.....	23

CAPÍTULO III

3. Instituciones que intervienen.....	27
3.1. Bomberos municipales de Guatemala.....	27
3.2. Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito.....	28
3.3. Ministerio Público.....	29
3.4. Instituto Nacional de Ciencias Forenses.....	30
3.5. Dirección General de Protección y Seguridad Vial.....	32



3.6.	Organización Mundial de la Salud.....	33
3.7.	Organización Panamericana de la Salud.....	35

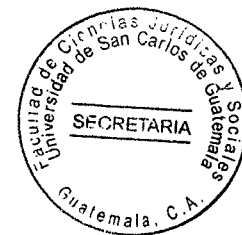
CAPÍTULO IV

4.	Del atropellamiento de peatones en la vía pública en el municipio de Guatemala.....	39
4.1.	Definición de atropellamiento.....	39
4.2.	Personas vulnerables.....	40
4.3.	Fases del atropellamiento.....	43
4.4.	Consecuencias.....	44
4.5.	Datos de personas lesionadas y fallecidas.....	47

CAPÍTULO V

5.	Formular sanciones al peatón por incumplimiento a la Ley y Reglamento de Tránsito para prevención de accidentes en la República de Guatemala.....	51
5.1.	Sanciones y sus consecuencias jurídicas.....	52
5.2.	Ley de Tránsito y Reglamento de Tránsito.....	53
5.3.	Legislación comparada.....	55
5.4.	Educación vial.....	61
5.5.	Propuesta de reforma al Reglamento de Tránsito.....	63

CONCLUSIÓN DISCURSIVA.....	71
BIBLIOGRAFÍA.....	73



INTRODUCCIÓN

La investigación se realizó debido a que en la actualidad, los accidentes viales han llegado a ser un problema a nivel mundial, debido a que estos aumentan año con año, porque según organismos internacionales, un alto porcentaje de personas fallecen como consecuencia de hechos de tránsito, otras sufren lesiones permanentes que terminan en alguna incapacidad. Guatemala se encuentra dentro de los países que sobrepasa la tasa de mortalidad general en el tránsito, porque no cumplen con lo establecido en el Reglamento de Tránsito de atravesarse las calles por los lugares específicamente establecidos para el efecto. Aunado a ello, el Reglamento de Tránsito, no contiene ninguna sanción para los peatones que incumplen la normativa, sino que la legislación en la materia solamente se centra en imponer sanciones a los conductores de vehículos, dejando desprotegidos a los conductores que cada día están propensos a que un peatón se les atraviere y resulte este lesionado o en el peor de los casos, fallecido.

El objetivo general fue demostrar que la falta de responsabilidad y de cumplimiento de las normas, por parte de los peatones, ocasiona que estos sean atropellados por automovilistas que conducen con precaución; dicho objetivo fue alcanzado, pues se constató, mediante lecturas de diversas fuentes bibliográfica y legislación comparada, que el Reglamento de Tránsito contiene un vacío legal en cuanto a establecer responsabilidades para los peatones que violan la normativa en referencia, quienes abusan de la protección que le otorga la misma.

En la hipótesis se menciona que el problema es la cantidad de muertes y lesiones por atropellamiento en la República de Guatemala; debido a que en la mayoría de ocasiones los peatones hacen caso omiso a la Ley de Tránsito y al Reglamento de Tránsito, sin que se les pueda imponer sanciones, lo que ocasiona que realice acciones u omisiones de forma imprudente en cualquier lugar. Este problema se soluciona mediante una reforma al Reglamento de Tránsito para evitar que exista riesgo a la vida e integridad de los conductores y peatones que sí cumplen con las normas en referencia y así disminuir los índices de atropellamientos. La hipótesis se comprobó debido a que se determinó la

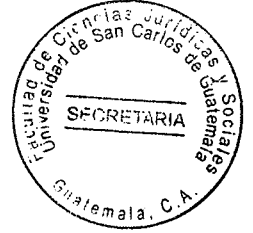


vulneración al principio de seguridad jurídica, cuando un conductor de automóvil o motocicleta atropella a un peatón por imprudencia de este último.

El contenido capitular de la investigación es el siguiente: en el capítulo uno se estudia el derecho administrativo; el capítulo dos se enfoca a los accidentes de tránsito; en el capítulo tres, se hace referencia a las instituciones nacionales e internacionales que intervienen en el tema; en el capítulo cuatro, se hace énfasis en el atropellamiento de peatones en la vía pública en la República de Guatemala; y, en el capítulo cinco, se analiza el tema central que consiste en formular sanciones al peatón por incumplimiento a la Ley y Reglamento de Tránsito para prevención de accidentes en la República de Guatemala, así como también se propone una reforma al Reglamento de Tránsito.

Los métodos utilizados fueron: el analítico, el sintético, el inductivo y el deductivo. La técnica utilizada fue la documental.

Es de suma importancia una reforma al Reglamento de Tránsito para que exista un equilibrio en cuanto a la protección de las personas, para que se establezcan sanciones a los peatones que no cumplen con la normativa, ya que la protección que la misma les otorga, conlleva a que muchos peatones se atraviesen las calles y transiten por lugares que no están permitidos, poniendo en riesgo la integridad y la vida de los conductores de vehículos y motocicletas, así como la propia vida e integridad de los peatones; con dichas reformas, el Estado de Guatemala contribuiría a garantizar una adecuada seguridad jurídica a toda la población y se velaría verdaderamente por el bien común.



CAPÍTULO I

1. Derecho administrativo

El derecho administrativo es una disciplina jurídica reciente que contiene diversos aportes para la administración pública de la actualidad, por eso es importante el estudio de la misma para entender el funcionamiento de esta y los derechos y obligaciones de los particulares.

1.1. Antecedentes

Los estudiosos del derecho sitúan el nacimiento del derecho administrativo en cuatro momentos: “Época monárquica, en esta no existía la administración pública, por tanto no existe el derecho administrativo, habían tribunales especializados en materia administrativa como la cámara de cuentas, jurisdicciones para problemas de aguas y bosques y la corte de monedas, en ella se buscaba defender los intereses del rey, juzgando en nombre del rey y no en nombre del pueblo. En la época del Estado absolutista, el poder se concentraba en el monarca, existe el intervencionismo estatal, creando medios de control sobre la riqueza mobiliaria”.¹

Los citados autores estudian el desarrollo histórico del derecho administrativo de forma sintetizada, puesto que dan a entender los cuatro momentos básicos del surgimiento de

¹ Figueroa Orellana, Héctor Fernando y Olga Elizabeth Vásquez Mérida. **Fase pública, derecho administrativo**. Pág. 17.



esta disciplina jurídica. Realmente el rey dominaba y tenía un poder absoluto, el que contradijera sus decisiones inclusive podía ser condenado a muerte sin que nadie pudiera hacer nada al respecto; además, el intervencionismo estatal era absoluto, ya que el monarca siempre buscaba cómo recaudar riquezas lo que provocó que el Estado se entrometiera en la vida de las personas de la época, quienes mantenían temor hacia este y no les quedaba más remedio que obedecer, de modo que la intervención del Estado principalmente fue en la economía.

Pero hay dos épocas más: “El Estado de derecho, que se da con la caída de la monarquía por la revolución inglesa de 1776 y francesa de 1789; dando como resultado un Estado de derecho, algo importante fue la división de poderes. La época de la revolución francesa fue una gran revolución de impacto político, social y económico sobre la cual se constituyó el Estado y se fundamentó el liberalismo, además se creó el parlamento”.²

El nacimiento del derecho administrativo es relativamente reciente si se compara con otras disciplinas jurídicas que son muy antiguas como el derecho civil y penal; en cambio el derecho administrativo prácticamente obtuvo auge con la revolución francesa porque esta trajo grandes beneficios para la población de aquella época, porque vivía oprimida por el monarca, donde imperaban los abusos cometidos por la administración pública contra los súbditos, ya que las personas no tenían derechos, sino que, solamente obligaciones frente al monarca, coexistiendo una desigualdad total, pues el rey o monarca tenía la última palabra.

² *Ibíd.*



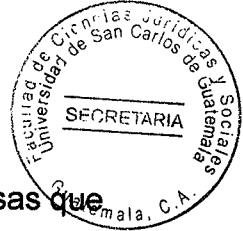
1.2. Definición

La doctrina define el derecho administrativo como: “La parte del ordenamiento jurídico que regula las relaciones entre las personas y entidades privadas con los órganos que ostentan el poder público cuando estos últimos actúan en ejercicio de sus legítimas potestades públicas (jurisdiccionales, administrativas, según la naturaleza del órgano que las ejerce) y de acuerdo con el procedimiento legalmente establecido, y de los órganos de la Administración pública entre sí”.³

Esta autora hace énfasis en las relaciones entre los particulares y los poderes públicos, entendiéndose este último como los funcionarios públicos que conforman la administración pública, entendiéndose descentralizada, concentrada o autónoma, que de alguna manera influyen sobre los particulares, ya que estos en determinado momento realizan peticiones a la autoridad y a veces resuelven de forma favorable o desfavorable, pero también se denota que algunos funcionarios no resuelven nada por el hecho de imponer su autonomía de voluntad sobre los particulares, en otras palabras, velan por el interés particular antes que por el bien de los ciudadanos.

Hay otra postura que es necesaria tomar en cuenta: “La rama del derecho que rige la organización de la administración pública y las diversas personas administrativas en las cuales aquella se materializa; los poderes y los derechos que poseen dichas personas para manejar los servicios; y el ejercicio de tales poderes y derechos, el procedimiento

³ De los Santos Morales, Adriana. **Derecho administrativo I**. Pág. 17.



de acción de oficio según la prerrogativa especial y las consecuencias contenciosas que sigan”.⁴

Esta definición se considera más completa que la del primer autor, porque hace referencia a la forma de solución de conflictos que siempre se dan entre el particular y los funcionarios que integran la administración pública, que para el caso de Guatemala es la interposición de los recursos administrativos de revocatoria y reposición, en la vía administrativa; y el procedimiento contencioso administrativo en la vía jurisdiccional, pero claro está, que para ello necesariamente debe existir una relación entre la administración y los particulares, por eso es que este aspecto es el primero que menciona el referido autor.

Aportando una definición personal, se puede decir que el derecho administrativo es un conjunto de doctrinas, teorías, principios, instituciones y normas jurídicas que estudian las relaciones jurídicas que se dan entre la administración pública y los particulares, los mecanismos de control tanto administrativos como jurisdiccionales que estos tienen a su disposición para hacer valer sus derechos cuando se susciten abusos por parte de los funcionarios públicos que integran la administración; también estudia la estructura y funcionamiento de la administración pública centralizada, descentralizada y autónoma.

Es importante destacar que las teorías no pueden faltar en la definición, porque es la idea que tiene cada autor del derecho administrativo, debido a que se necesita conocer el

⁴ Bernal, Francisco Javier. **Derecho administrativo**. Pág. 21.

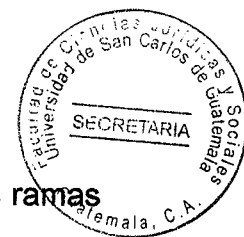
objeto de estudio; también se hace mención a las doctrinas porque esta es parte fundamental de una disciplina jurídica que deben tomar en cuenta tanto catedráticos, alumnos y cualquier persona conocedora del tema, para entender cada institución. Las instituciones no son más que los temas que estudia esta importante disciplina jurídica tal es el caso de la administración pública, la administración municipal, los sistemas de control, entre otras.

1.3. Naturaleza jurídica

El tema de la naturaleza jurídica trata de encuadrar a todas las disciplinas jurídicas dentro de la división tradicional del derecho en público y privado. Para ello es necesario analizar corrientes doctrinarias que han existido desde siempre, es por esta razón que se hace referencia a dos posturas antiguas: “Derecho público es el que mira al estado de la cosa romana, *rei romanae*; privado, el que a la utilidad de cada individuo; pues unas cosas son útiles pública y otras privadamente. El derecho público consiste en las cosas sagradas, en los sacerdocios, en las magistraturas. El derecho privado es tripartito, pues ha sido recogido de preceptos naturales, de gentes y civiles”.⁵

La afirmación del referido autor no está alejada de la realidad, toda vez que demuestra la importancia del derecho y una distinción precisa entre lo público y lo privado. El derecho público hace referencia al Estado, a la administración pública; mientras que el derecho privado se refiere a los particulares propiamente, es decir, que el Estado no interviene o

⁵ Guzmán Brito, Alejandro. **Derecho público y derecho privado**. Pág. 13.



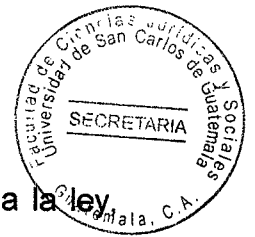
si lo hace, es en una mínima cuestión. La razón por la que se debe ubicar a las ramas del derecho dentro de la división tradicional, estriba en averiguar los intereses protegidos, puesto que dentro del derecho público siempre se hará referencia al Estado, pues solo hay relaciones entre este con los particulares; pero en el derecho privado por excelencia se habla de relación solo entre los particulares. En el orden de ideas anterior, se puede decir que el derecho administrativo es una rama o disciplina del derecho público, resuelve conflictos entre el Estado y los particulares, además que no interviene una sola de las partes sino ambas.

1.4. Principios

Es importante destacar que los principios son líneas directrices para crear, aplicar e interpretar las normas jurídicas, de manera que constituyen el punto de partida para entender cómo el derecho administrativo está inmerso dentro de la sociedad. El derecho administrativo se rige por los principios de legalidad y juridicidad, los cuales se desarrollan a continuación:

a) Legalidad

“La palabra legalidad proviene del latín *legalis*, que significa relativo o conforme a las leyes. Lo anterior claramente se refiere al hecho de que algo se encuentra prescrito y conforme a la ley, lo que nos lleva a pensar en una cualidad de algo, particularmente de la actuación del poder público. El principio de legalidad implica entonces, que todo acto de autoridad, o mejor dicho de un órgano público debe encontrarse debidamente fundado



y motivado conforme a derecho, lo que implica la sujeción del poder público a la ley, circunstancia que constituye la base de un Estado de derecho”.⁶

De la afirmación anterior se puede deducir que el principio de legalidad hace referencia a que debe existir una ley que regule determinada situación jurídica; esto se debe a que la legislación es la fuente primordial principal del ordenamiento jurídico guatemalteco, lo cual tiene sustento en el Artículo 153 de la Constitución Política de la República de Guatemala y en el Artículo 2 de la Ley del Organismo Judicial. La esencia de este principio es que la disposición de la administración pública debe hacerse con base en una norma jurídica vigente y positiva, para que la actuación de los funcionarios públicos y de la población sea válido y no corra el riesgo de impugnarse de nulidad.

Si no existiera el principio de legalidad, los funcionarios públicos tendrían libre albedrío para realizar cualquier actuación al margen de la ley, pero para evitar ello, se han implementado maneras de garantizar el cumplimiento de la ley, tal es el caso de la implementación de la responsabilidad para los funcionarios y empleados públicos, razón por la cual el Artículo 155 de la Constitución Política de la República de Guatemala prevee sanciones penales y civiles, las primeras concatenadas con el Código Penal, en caso que una autoridad realice alguna conducta contraria al ordenamiento jurídico que constituya delito; mientras que la responsabilidad civil se refiere a responder por los daños y perjuicios que ocasione en el ejercicio de su cargo, pues ocupa una posición de garante del mismo.

⁶ Galván, Israel Arvizu, Nohemí Bello Gallardo y José Fernando Vásquez Avedillo. **Principio de legalidad vs principio de juridicidad.** Pág. 16.

b) Juridicidad

El otro principio al que la doctrina no le da mucho realce es el de juridicidad, también llamado legalidad objetiva, el cual no hace más que complementar el de legalidad, tal como afirma la doctrina: “La juridicidad puede ser entendida como la adecuación del principio de legalidad a la estructura compleja y sistemática actual de la Ley, misma que ya no se identifica solamente con las reglas, sino también con principios y valores no positivizados necesariamente, de manera que la estructura normativa va más allá de lo que tradicionalmente se conocía bajo la mirada del positivismo (kelseniano)”.⁷

Lo anterior denota que el principio de legalidad es de suma importancia para el derecho administrativo, toda vez que permite aplicar no solo las normas jurídicas, que son de observancia obligatoria, sino también los principios generales del derecho, de manera que adquieren un carácter eminentemente proteccionista, porque no solo la ley debe imperar dentro de un Estado, sino también la doctrina, y el principio de juridicidad abandona la idea de circunscribirse estrictamente a la ley, pues si bien es cierto, es la principal fuente del derecho, no es la única, ya que la pretensión de la juridicidad es garantizar una adecuada protección a la persona en todos los ámbitos.

Es tanta la trascendencia de este principio que está regulado en diversas normas jurídicas, siendo la principal la del Artículo 221 de la Constitución Política de la República de Guatemala, de la cual derivan otras como la del considerando único de la Ley de lo

⁷ **Ibíd.** Pág. 24.



Contencioso Administrativo, el cual establece: “Estructurar un proceso que a la vez que garantice los derechos de los administrados, asegure la efectiva tutela administrativa y jurisdiccional de la juridicidad de todos los actos de la administración pública, asegurando el derecho de defensa del particular frente a la administración”.

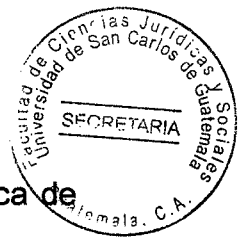
Dentro del considerando en referencia, lo que se indica es el espíritu de la Ley de lo Contencioso Administrativo, pues los altos mandos de la administración pública no pueden ser absolutos, por esta razón es que se le ofrece al particular, herramientas para hacer valer su derecho de defensa y petición y por ello es que existe un tribunal específico en materia administrativa como lo es el tribunal de lo contencioso administrativo; aquí cobra congruencia lo afirmado con el Artículo 221 de la Constitución Política de la República de Guatemala.

1.5. Características

La doctrina menciona las características más importantes del derecho administrativo: “Derecho joven, porque es relativamente reciente, parte de la revolución francesa. No ha sido codificado, por lo extenso de sus competencias administrativas. Autónomo, tiene principios propios y reglas. Dinámico, es más cambiante que cualquier otra ciencia”.⁸

Las características anteriores distinguen a esta importante rama del derecho de cualquier otra, en especial lo referente a la codificación, porque sería imposible reunir en un solo

⁸ Figueroa. **Op. Cit.** Pág. 19.



cuerpo normativo la cantidad de leyes que emanan del Congreso de la República de Guatemala; esto se debe al constante cambio para ir a la vanguardia de los avances de la sociedad en diversos temas. El derecho administrativo es una de las disciplinas jurídicas más recientes respecto a la autonomía, esta disciplina jurídica ha logrado su independencia del derecho civil porque abarca doctrinas propias, métodos específicos, un contenido extenso que merece un estudio conveniente y particular, tener leyes propias y contar con órganos jurisdiccionales que dirimen exclusivamente conflictos de la materia.

1.6. Fuentes

El concepto fuente denota el surgimiento de algo, el manantial donde emana alguna cosa; aplicándolo al ámbito del derecho administrativo, la doctrina menciona diversas fuentes: "Las fuentes formales constituyen la creación misma del derecho; pero no como el proceso de creación de la norma jurídica, sino la fuente fundamental como ley; es decir como el acto jurídico general creador de derechos y obligaciones, existen otras fuentes como el reglamento, circulares, decretos etc. Las cuales al ser consideradas de gran relevancia serán objeto de una Unidad en particular".⁹

Las fuentes que menciona la citada autora son de gran trascendencia para el derecho administrativo, puesto que se refiere a las normas jurídicas que tienen relación con esta importante disciplina jurídica, tal es el caso de la Constitución Política de la República de Guatemala, la cual es piedra angular de todo el ordenamiento jurídico y de ella surgen

⁹ **Ibíd.** Pág. 19.



todas las leyes ordinarias. El Código Civil es fuente formal, porque dentro del mismo se encuentran instituciones como la servidumbre, los bienes, la propiedad, la expropiación, la forma de los contratos, cuestiones que se aplican al derecho administrativo.

Hay diversidad de leyes ordinarias que tienen relación con el derecho administrativo, que incluirlas todas sería imposible, por esta razón solo se hace referencia a la importancia de estas porque cada una regula una situación jurídica como la Ley de Contrataciones del Estado, que regula los contratos administrativos; la Ley Orgánica del Presupuesto, que regula lo relativo al presupuesto de ingresos y egresos del Estado; la Ley de Servicio Civil que regula la relación funcional entre el Estado y los servidores públicos; la Ley de lo Contencioso Administrativo, que regula las peticiones de los particulares a cualquier entidad del Estado.

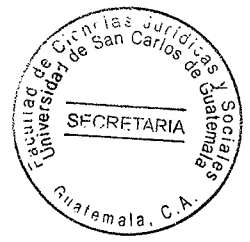
Es importante hacer referencia a la costumbre como fuente del derecho, para lo cual se deben analizar los criterios de la doctrina: “Estudia el escenario de las fuentes del derecho a partir de una óptica distinta y afirma que la expresión es utilizada para hacer referencia a dos aspectos a saber: Validez de una norma, bajo el entendido de que una norma, en su pirámide normativa, da validez formal y material a la norma que se encuentre en inferior jerarquía. Acto de creación de la norma: el proceso legislativo es fuente de la ley, sentenciar es fuente de la sentencia”.¹⁰

¹⁰ Hernández Díaz, Carlos Arturo. *La costumbre como fuente del derecho*. Pág. 143.

La afirmación del referido autor es acertada porque denota el primer escenario en que la costumbre da validez de las normas jurídicas; y el segundo escenario, denota que la costumbre sirve para crear normas jurídicas. El primer escenario se da cuando la misma ley le atribuye a la costumbre el carácter de fuente del derecho, mientras que la repetición de actos en el transcurso del tiempo puede dar lugar a crear normas jurídicas para regular tales prácticas. Para el caso de Guatemala, la costumbre sí es fuente del derecho, pero cuando complementa la legislación o cuando se aplica en ausencia de normas jurídicas.

Para entender aún más la costumbre, es necesario analizar la legislación guatemalteca relacionada con el tema, de esta manera, se cita el Artículo 2 de la Ley del Organismo Judicial: "Fuentes del Derecho. La ley es la fuente del ordenamiento jurídico. La jurisprudencia, la complementará. La costumbre regirá sólo en defecto de ley aplicable o por delegación de la ley, siempre que no sea contraria a la moral o al orden público y que resulte probada".

El referido Artículo complementa lo afirmado por la doctrina, toda vez que le da prioridad a la ley como fuente del derecho, por esta razón establece que es la única fuente del ordenamiento jurídico, pero el concepto ley en este caso debe interpretarse en sentido amplio, de manera que incluye a la Constitución Política de la República de Guatemala, convenios internacionales, leyes ordinarias, reglamentarias e individualizadas. De esta manera, la costumbre solamente podrá ser aplicada cuando cualquiera de las leyes del ordenamiento jurídico guatemalteco lo establezca y como requisito preponderante es que no sea contraria a esta, pues siempre debe estar en un segundo plano.



CAPÍTULO II

2. Accidentes de tránsito

Los accidentes de tránsito se han convertido en un fenómeno común en los últimos años, puesto que la carga vehicular en la ciudad de Guatemala ha aumentado desmesuradamente y cada día son más personas las que tienen vehículo propio; día con día se observa mayor congestión en cualquier punto de la ciudad, aunado a factores externos como el clima, esto ocasiona que cualquier persona que conduce un vehículo liviano o pesado sufra algún accidente. Siendo esta una situación que no puede detenerse, lo único que queda es tomar medidas preventivas para evitar sufrir accidentes en las vías públicas, regla que también aplica para los peatones.

2.1. Antecedentes

“El primer accidente mortal debido a vehículo de motor notificado en Europa en 1896 y en los Estados Unidos en 1899. Hacia 1968, la cifra de defunciones por accidentes del tránsito era casi de 150,000 y en 1970, llegaron a 200,000 (3). La cantidad de heridos se calcula en cerca de 6,000,000. En las Américas, entre los países que acusaban las mayores tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, figuraba el Canadá, con 27.0 por 100,000 habitantes en 1969; los Estados Unidos, con 27.5 en 1968; Venezuela, con 25.4 en 1969 y Chile, con 17.4 en 1969”.¹¹

¹¹ Silva Martínez, Migue. **Educación vial**. Pág. 31.

Los antecedentes en referencia demuestran que desde que surge el automóvil, los accidentes de tránsito han sido sus acompañantes a lo largo de la historia, pero en sus inicios, los accidentes eran poco frecuentes por el tipo de automóviles que habían, ya que no podían alcanzar velocidades extremas como hoy en día, aunado a que las calles de la época no estaban diseñadas para la circulación de vehículos. Llama la atención que en la década de los 70, ya se registraban las muertes por accidentes de tránsito como un problema social, de hecho la cifra mencionada por el autor es exorbitante para la época, lo que evidencia que en la mayoría de países han existido los accidentes de tránsito.

2.2. Definición

Se define accidente como: “Un suceso imprevisto, en general desgraciado, que altera la marcha normal de las cosas. Se asocia al azar y fatalidad, al error humano, al destino y designio divino”.¹²

En la afirmación de los referidos autores hay dos puntos fundamentales: la imprevisión del suceso y el azar. Ninguna de estas posturas tiene sustento actualmente, ya que ellos asocian a los accidentes de tránsito como sucesos que no deberían suceder y que al ocurrir, no es culpa de la persona lo cual no puede ser aceptado porque si bien es cierto, el suceso no estaba previsto, porque ninguna persona sale a la calle con la intención de colisionar o chocar con otro vehículo ni mucho menos causar lesiones o la muerte de personas; pero estos sucesos sí pueden evitarse.

¹² Bosio, Luis Alberto, Roberto Víctor Cohen y Norberto López Ramos. **Accidentología vial, elementos de estudio forense**. Pág. 57.



También se define como: “Un suceso o encadenamiento de sucesos inesperado, impremeditado, e indeseado, generalmente de consecuencias desagradables: lesiones a las personas y/o daño a las cosas. Y dice que en accidentes de tránsito habitualmente el suceso es la coincidencia tempero-espacial de dos objetos y/o cuerpos, definido de esta manera, un accidente es una situación dinámica que implica un encadenamiento de circunstancias y sucesos que culminan en él”.¹³

La definición de esta autora es más acertada, toda vez que ve a los accidentes de tránsito como sucesos inesperados, cuestión que sí se comparte de la definición anterior, pero que estos a pesar de ello, causan lesiones, de modo que hay un riesgo latente, la posibilidad de lesionar está presente siempre, por eso la autora menciona que es una situación dinámica, ya que los accidentes se dan lógicamente cuando los vehículos están en movimiento o al menos uno de ellos, porque pueden darse casos en que uno está estacionado y el otro colisione con este, de igual manera habrán daños y perjuicios que se deberán cubrir.

2.3. Causas de accidentes

Existen diversidad de causas que pueden dar lugar a los accidentes de tránsito, provocado por acciones u omisiones tanto de conductores como de peatones, suscitados por desobediencia a la Ley de Tránsito y al Reglamento de Tránsito, pues el ser humano tiende a desobedecer las recomendaciones de las autoridades de tránsito, noticiero,

¹³ Bustos, Valeria. **Factores de riesgo en los siniestros de tránsito**. Pág. 23.

expertos en seguridad vial, la falta de educación en las calles, la falta de cultura, de respeto hacia otras personas son solo algunas de las cuestiones que se dan. Se estudian principalmente cuatro causas que son: las humanas, mecánicas, ambientales y estructurales.

a) Humanas

Dentro de las causas humanas se menciona la conducción en estado de ebriedad o bajo influencia de drogas o estupefacientes, el abuso de conducir un vehículo y otros distractores como la música a todo volumen, el uso de teléfonos, entre otros. “El consumo de alcohol, incluso en cantidades relativamente pequeñas, aumenta el riesgo de verse involucrado en siniestros viales. Beber deteriora las funciones esenciales para una conducción segura, como la visión y los reflejos, y disminuye la capacidad de discernimiento, lo que se asocia generalmente a otros comportamientos de riesgo, como el exceso de velocidad y el incumplimiento de las normas de protección, uso del cinturón de seguridad y el casco”.¹⁴

Es importante hacer notar que el consumo de alcohol es un problema global que causa accidentes de tránsito, toda vez que, como afirma el autor, la entidad por muy mínima que sea, es perjudicial, ya que los reflejos se pierden, las habilidades de reacción para realizar maniobras de emergencia son casi nulas, aparte de todo que el ebrio no está consciente de lo que está haciendo, inclusive si ha bebido demasiado, corre el riesgo de

¹⁴ Organización Panamericana de la salud. **beber y conducir**. Pág. 1.



quedarse dormido al volante y pisar el acelerador hasta el fondo y lógicamente esto ocasionaría un accidente seguro ya sea contra otro automovilista o contra alguna persona. Lo mismo que la persona que conduce bajo efectos de alguna droga, peor aún, ya que puede tener alucinaciones e imaginarse circunstancias que no existen.

“El exceso de velocidad es otra causa importante. Diversas investigaciones han revelado que el ángulo de visión, de quién conduce un vehículo es inversamente proporcional a la velocidad a la que se desplaza, con lo cual muchos de los posibles peligros quedan fuera del campo visual del conductor. La presencia de distracciones, como el uso de teléfonos celulares, volumen del equipo de radio exageradamente alto, o realizar varias acciones a la vez, como conducir, fumar o maquillarse son también causas de accidentes”.¹⁵

Otro de los factores humanos que causa accidentes de tránsito es la velocidad, en este caso no se necesita que la persona vaya en estado de ebriedad para que exceda los límites permitidos, sino que lo hace en su sano juicio para demostrar sus habilidades al volante, para impresionar a sus amigos o por creerse experto al conducir, confundiendo de esta forma la habilidad con la imprudencia; por otra parte, son irrespetuosos en el tráfico y poco condescendientes, aunque ellos actúan de forma imprudente constantemente, inclusive insultan al conductor que no les da vía o lo que es peor, buscan con quien pelear en el tráfico; estas circunstancias se han hecho virales en las redes sociales de personas que tienen un temperamento altamente violento que incide en la forma de conducir.

¹⁵ Villalobos Parra, Luis y Hernández Gómez, Roberto. **Accidentes de tránsito**. Pág. 23.

Los distractores son otro problema al momento de conducir, porque muchos automovilistas van hablando por teléfono celular, con la música del vehículo a todo volumen, inclusive algunos van leyendo libros de estudio o documentos, esto seguramente terminará en un accidente; incluso los auriculares son distractores porque se pierde la atención; los mensajes de texto son perjudiciales al momento de conducir, porque el conductor no puede concentrarse en el vehículo por mandar el mensaje o revisarlo. Otro problema es el desvelo, esto es muy común en las personas que conducen camiones, tráileres, taxis, transporte colectivo, ya que se quedan dormidos al volante porque llega un momento en que el cuerpo ya no aguanta más.

Otras causas de accidentes son por culpa de los peatones, quienes no toman sus precauciones para cruzar alguna calle, pues muchos van con audífonos puestos, otros van viendo el teléfono con el rostro hacia abajo y se desconectan del mundo exterior, así también los deportistas que salen a hacer ejercicio sobre todo en horas de la noche, no utilizan ropa luminosa y esto puede ocasionar algún accidente.

Es necesario mencionar dentro de las causas humanas el caso fortuito regulado en el Artículo 22 del Código Penal, Decreto 17-73 del Congreso de la República de Guatemala, el cual preceptúa: "No incurre en responsabilidad penal, quien con ocasión de acciones u omisiones lícitas, poniendo en ellas la debida diligencia, produzca un resultado dañoso por mero accidente".

El Código Penal no solo impone sanciones, sino también contiene circunstancias como esta, para exonerar de responsabilidad al conductor de cualquier vehículo que incurra en



responsabilidad; pues el espíritu de la norma jurídica en referencia denota que **hay** ocasiones en que el conductor no puede evitar atropellar a una persona cuando esta tuvo la culpa, es el típico caso de personas que quieren suicidarse y aprovechan que va transitando un vehículo en marcha y se lanzan contra él, como consecuencia de ello mueren, en este caso el conductor no pudo evitar el accidente y por eso el derecho interpreta que no tuvo culpa alguna ni mucho menos dolo.

b) Mecánicas

Afirma la doctrina que: “El vehículo es parte del binomio hombre-máquina y se completa con el conductor de tal forma que en un error de cualquiera de las dos partes afecta de modo determinante en la otra. El vehículo está compuesto de varios elementos destinados a evitar un accidente o salvaguardar la integridad física de sus ocupantes en caso de que ocurriese un accidente reduciendo su impacto”.¹⁶

Cualquier conductor puede aducir que el vehículo tuvo desperfectos mecánicos y que por eso quedó varado en la vía pública, pero hay que recordar que los automóviles necesitan mantenimiento periódicamente, de manera que el conductor sabe que el servicio del vehículo es indispensable; quedarse sin combustible es una imprudencia, porque todo conductor conoce su vehículo y cada cuanto necesita pasar a la gasolinera, de manera que esto no puede ser excusa para quedar varado y provocar accidentes de tránsito. Pero también hay otras causas repentinas, como el calentamiento del vehículo, hay

¹⁶ González Argudo, José Fernando y Juan Alberto Ordoñez Ruilova. **Estudio de los factores que intervienen en los accidentes e infracciones de tránsito**. Pág. 14.



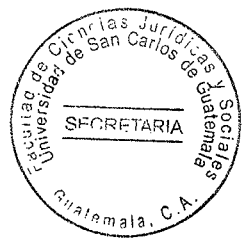
muchos que no soportan largas filas porque se calientan, el estallido de un neumático estos son factores que pueden ocasionar accidentes.

c) Ambientales

La doctrina afirma que: “Un factor ambiental de importancia es la lluvia, teniendo en cuenta que, en el pavimento húmedo la adherencia del neumático con el pavimento disminuye notablemente, haciendo que la distancia de frenado aumente y en varias ocasiones se pierde la estabilidad del vehículo. Además con la lluvia se da la condensación de los cristales disminuyendo la visibilidad, poniendo en riesgo la vida de los ocupantes de vehículos. En zonas de clima cálido surge un cambio en el estado de ánimo que hace que el conductor pierda reflejos y pericia en la conducción”.¹⁷

Las condiciones climáticas no pueden preverse, a diferencia de las humanas y mecánicas, en las cuales el conductor puede evitar el accidente. Con el clima sucede un caso muy particular, ya que se desconoce en qué momento esto puede afectar a los conductores como en el caso de una tormenta o lluvia muy fuerte que impida la visibilidad, porque en estos casos ni los parabrisas son suficientes, por eso el autor citado da a entender que el clima es un obstáculo al momento de conducir; pero no solo el clima lluvioso, sino también el clima cálido puede ser un factor de riesgo para muchas personas, porque puede ocasionar desmayos en el conductor y esto fácilmente terminará en un accidente de tránsito.

¹⁷ *Ibíd.* Pág. 16.



d) Estructurales

Hay otras causas que la doctrina denomina estructurales, las cuales se explican: "El factor estructural define el marco en el que se desarrolla la actividad vial. La amplitud y adecuación de las vías, el estado del pavimento, las señalizaciones, la anchura de las aceras, los elementos ornamentales y la ubicación de los mismos, y muchos otros aspectos que, individualmente o en su conjunto, condicionan e influyen en la movilidad y accidentalidad".¹⁸

Se denomina factor estructural, porque se refiere a la estructura, esto es cuando las autoridades municipales realizan reparación de calles, cambio de asfalto en algunos lugares, señalización de calles, colocación de rótulos, pues la ausencia de señales de tránsito es un problema para personas que transitan por lugares que no conocen, una gran parte de accidentes de tránsito ocurre porque muchos piensan que llevan la vía cuando no lo es; si bien es cierto, la obligación de señalar es de la municipalidad de Guatemala, el conductor y el peatón, tienen que transitar con la debida diligencia, si no conocen un lugar, lo más lógico es parar en cada calle y colocar sus luces de emergencia.

2.4. Clases de accidentes

Existen diversas clases de accidentes de tránsito, por esta razón la doctrina menciona las más comunes, las cuales se detallan a continuación: "Por el número de vehículos

¹⁸ Barragán López, José Antonio y María Luisa Villén Rivas. **Y después del accidente qué.** Pág. 33.



implicados: Simples: Aquellos en los que interviene una sola unidad de tráfico.

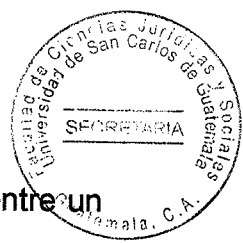
Complejos: Son los que presentan una o más unidades de tráfico implicadas. Dentro de éste grupo se encuentran los atropellos, que son aquellos en los que interviene un peatón o animal, ciclo o motociclo que es alcanzado por un vehículo de superior entidad o categoría. Los en cadena o múltiples, cuando el número de participantes es superior a dos unidades de tráfico”.¹⁹

Como bien indica el autor, los accidentes simples son los que tienen como protagonistas a una sola persona, ya sea un peatón o un automovilista, como en aquellos casos en que el conductor se va a empotrar contra un árbol, una vivienda, una cerca, el arriate central de una calle, un semáforo o cualquier obstáculo pero que no involucra a otro conductor.

Cabe mencionar que si dentro del vehículo viaja más de una persona, sigue siendo un accidente simple. Lo mismo aplica para un peatón que se cae en algún lugar, de las escaleras, al bajar de un autobús entre otros, pues solamente él es el implicado. Los accidentes complejos por el contrario, involucran a dos o más personas, como cuando el conductor atropella a un peatón o se ven involucrados dos vehículos.

“Por el modo en que se producen: - Choque: Cuando el vehículo topa contra un elemento fijo de la vía tal como árboles, muros, vallas o cualquier otro elemento que forma parte de la infraestructura de la vía, o bien contra objetos que no forman parte de dicha infraestructura y que se encuentran en la vía por diversos motivos como neumáticos,

¹⁹ Villalobos. **Op. Cit.** Pág. 24.



vigas, troncos, rocas, etc. También se considera choque al encuentro violento entre un vehículo en movimiento y otro estacionado o abandonado. Colisiones: Se llama así a los encuentros violentos entre dos o más vehículos en movimiento”.²⁰

Esa afirmación contiene una situación importante, porque establece claramente la diferencia entre choque y colisión, los cuales se utilizan como sinónimos muchas veces, pero el choque se da solamente cuando un objeto está en movimiento y el otro no, de manera que el que permanece estático puede ser un árbol, un muro, otro vehículo; en este caso puede darse la combinación de forma simple o de forma compleja, pero la combinación de esta última solo será posible cuando el objeto estático sea otro vehículo con sus ocupantes adentro. Si dos vehículos están en marcha, no puede hablarse de choque sino de colisión; aquí quedan excluidos otros objetos, solamente es entre vehículos.

2.5. Fases

“La fase de percepción es considerada de tipo objetivo, ya que está relacionado con el diseño geométrico de la carretera, donde se considera las distancias de visibilidad, de parada, de frenado, etc.; de acuerdo a la posición del vehículo, el conductor está en condiciones de percibir o darse cuenta de la situación o ubicación de otro vehículo o cuerpo en la vía. La fase de decisión, es el instante en que el conductor decide que es lo que va a realizar para evitar el accidente, se produce seguidamente de la percepción real

²⁰ **Ibíd.** Pág. 25.

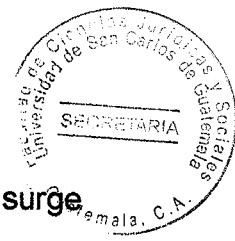
y tiene una duración de un segundo, en condiciones normales del conductor, sin limitaciones físicas, psicológicas, efectos del alcohol o drogas”.²¹

Los accidentes de tránsito normalmente se dan por fases, lo que se explica a continuación no es más que la secuencia que se da antes, durante y después del accidente. En la fase o etapa de percepción, es cuando el conductor observa el panorama, si tiene suficiente visibilidad para realizar alguna maniobra, trata de medir la distancia del vehículo que va a la par y adelante para incorporarse al carril de este, básicamente consiste en analizar el entorno, ver las posibilidades reales que se tienen para evitar colisionar con otro vehículo, por eso es importante observar las intenciones del otro conductor, para ver si hay opciones que le dé vía o no. En la etapa de decisión es donde viene el problema, porque es cuando se produce el impacto con el otro vehículo o peatón, ya sea por falta de visibilidad del entorno o por el impulso de realizar la maniobra.

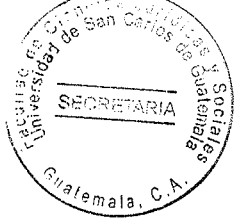
Hay dos fases más que complementan las anteriores y son: “la del conflicto, es aquella en donde se hace contacto con otro vehículo, persona u objeto. Normalmente en los accidentes de tránsito se puede establecer una zona, no así un punto exacto, para ello se requiere contar con indicios que lo permitan, como en el caso de vehículo que acumula tierra en su guardabarros, y al momento del impacto este material cae a la carretera. Posición final es aquella en donde quedan inmóviles los vehículos luego de los hechos”.²²

²¹ Ruiz Ramos, Jorge Arturo. **Reconstrucción de hechos de tránsito**. Pág. 15.

²² **Ibíd.** Pág. 15.



La tercera fase es el conflicto porque se causa daño al otro vehículo, entonces ya surge la controversia, especialmente si uno de los conductores se pone renuente a pagar los daños, lo mismo si en lugar de otro vehículo es un peatón, porque deben llegar a un acuerdo quién va a pagar, para ello se determinará quién tuvo la culpa; si los conductores cuentan con seguro, el conflicto es menor, aunque siempre se presenta. La etapa final que es la posición de los vehículos, es porque ya no pueden moverse, dependiendo del golpe recibido, los vehículos quedarán estancados en determinada posición, que es necesario el auxilio de una grúa.



CAPÍTULO III



3. Instituciones que intervienen

Dentro de las instituciones nacionales que se relacionan con la seguridad vial se pueden mencionar: los bomberos municipales de la República de Guatemala, la Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito en la República de Guatemala, la fiscalía de sección de delitos contra la vida e integridad de las personas del Ministerio Público, el Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala –INACIF y la Dirección General de Protección y Seguridad Vial –PROVIAL-. A nivel internacional existen entidades como la Organización Mundial de la Salud –OMS- y la Organización Panamericana de la Salud –OPS-.

3.1. Bomberos Municipales de Guatemala

Los bomberos de la República de Guatemala se rigen por el Reglamento del Cuerpo de Bomberos Municipales de la República de Guatemala, cuyo Artículo 2 establece: “El Cuerpo de Bomberos Municipales, es una institución eminentemente técnica, al servicio de la Comunidad, instituida para la protección y seguridad de las personas y de sus bienes en el evento del riesgo que pueda correr, ya sea por incendio o catástrofe, su principal objetivo, o bien, en cualquiera otra emergencia en que deba prestar los auxilios necesarios en pro de la humanidad, en cumplimiento de su lema: disciplina, honor y abnegación”. Los bomberos municipales juegan un papel preponderante cuando hay accidentes de tránsito, puesto que está dentro de las funciones que la norma citada



establece, pues el objeto es brindar protección a las personas cuando se suscitan accidentes, de hecho son las primeras personas que llegan al lugar de los hechos, quienes prestan asistencia en el lugar y si es necesario el traslado a un centro asistencial, ellos se encargan de esta labor, de manera que deben cubrir cualquier emergencia que se suscite en cualquier momento y a cualquier hora del día, de manera que sin la honorable labor de los bomberos, probablemente la persona moriría en el lugar.

3.2. Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito

La Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito a nivel nacional es: “Ente regulador de tránsito vehicular en el municipio de Guatemala, condicionado a los principios de seguridad y con ello lograr el ordenamiento adecuado del tráfico vehicular y una apropiada locomoción del peatón.”²³

Se puede apreciar que la función principal de EMETRA es regular lo referente al tránsito vehicular, ya que dentro de sus funciones están la de ayudar a descongestionar el tránsito, por lo cual colocan carriles reversibles en las mañanas y en las tardes para beneficiar a los sectores en los que hay más carga vehicular; así mismo, deben brindar ayuda a los pilotos cuyos vehículos tienen desperfectos mecánicos en determinados lugares, sobre todo en las horas de mayor tránsito, puesto que ocasiona mayor carga vehicular y más congestión, por eso deben habilitar el paso nuevamente.

²³ <http://www.muniguate.com/muni/entidades-municipales/emetra/> (consultado: 28 de septiembre de 2019).



“La ciudad capital es el mayor centro urbano del país y también es el punto donde se concentra la mayor densidad de automóviles por kilómetro cuadrado, ya que varias áreas urbanas pertenecientes a otros municipios son ciudad dormitorio de personas que ingresan diariamente al área metropolitana a laborar, a estudiar o desarrollar otra actividad, por lo que estos vehículos se suman a los que transitan dentro del área metropolitana”.²⁴

Esta permite entender las razones por las cuales existen miles de automóviles que circulan a diario dentro del perímetro de la ciudad capital; es aquí donde juega un papel fundamental la autoridad de EMETRA porque el objeto es que el tránsito no se detenga cuando hay accidentes entre vehículos o donde resulta lesionado un peatón que fue atropellado, porque deben quedarse en el lugar del accidente. Si el peatón falleciere, la situación se complica más, porque la vía queda obstruida por completo y lo que afecta también, son los curiosos que bajan la velocidad para observar detalladamente el accidente, lo que obstruye la fluidez de los vehículos en cualquier lugar, por eso es que los agentes de la Policía Municipal de Tránsito deben estar atentos para no permitir estas acciones y que los conductores circulen sin detenerse a observar.

3.3. Ministerio Público

La doctrina establece cómo debe actuar el Ministerio Público en caso de fallecimiento de una persona: “Antes de moverse el cuerpo, aun ligeramente, deberá registrarse

²⁴ Municipalidad de Guatemala. **Memoria de labores 2018**. Pág. 6.

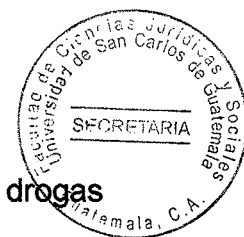
detalladamente su posición y toda la información pertinente relacionada con su descubrimiento. El cuerpo se fotografía para mostrar su posición relativa y luego se toman fotos de primer plano para mostrar los detalles de las heridas o lastimaduras que puedan existir”.²⁵

El Ministerio Público como ente encargado de ejercer la acción penal, de conformidad con lo que establece el Artículo 251 de la Constitución Política de la República de Guatemala y el Artículo 1 de la Ley Orgánica del Ministerio Público, Decreto 40-94 del Congreso de la República de Guatemala, debe averiguar las causas de muerte de cualquier persona en caso de suscitarse algún accidente de tránsito; por esta razón, es que cuando hay algún fallecido en hechos de tránsito, ya sea de algún ocupante de vehículo o peatón, el ente investigador debe llegar al lugar del accidente y realizar las investigaciones correspondientes.

3.4. Instituto Nacional de Ciencias Forenses

Según la doctrina: “El INACIF realiza diariamente un promedio de siete necropsias diarias a personas fallecidas provenientes de hechos de tránsito a nivel nacional. Aunque las causas de muerte son diversas, se ha establecido por medio de las hojas levantadas que las víctimas son 792 peatones, 518 pilotos y 231 pasajeros. El laboratorio de toxicología determinó mediante análisis que el 49% de las muestras obtenidas de personas

²⁵ Universidad de San Carlos de Guatemala. **Procesamiento de la escena del crimen.** Pág. 29.

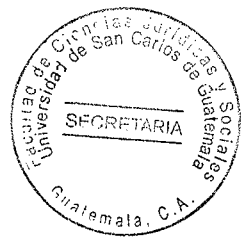


involucradas en hechos de tránsito, dieron positivo en las pruebas de etano y/o drogas en abuso”.²⁶

El Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala –INACIF–, se rige por la Ley Orgánica del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, contenido en el Decreto 33-2006 del Congreso de la República de Guatemala; en dicha normativa se hace mención a los fines del mismo, entre los que se encuentra la prestación de servicio de investigación científica. El INACIF interviene de forma activa en el proceso en los accidentes de tránsito, toda vez que debe determinar las causas de muerte, para eso sirve la necropsia, por esta razón es que no puede dejar de mencionarse a esta institución en materia de hechos de tránsito.

Por otra parte, los datos mencionados con anterioridad, por medio de las necropsias, se determinó que la mayoría de personas que muere en accidentes de tránsito son atropellados, cifras alarmantes porque demuestra que las personas no tienen cuidado con su propia vida, por eso es que el Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala se pronuncia para hacer un llamado a la población, como una recomendación, para que acaten la legislación en materia de tránsito y así evitar que las cifras de fallecidos por atropellamiento continúe en aumento. Cabe mencionar que el INACIF se convierte en un auxiliar de la fiscalía de delitos contra la vida e integridad de las personas del Ministerio Público, pues el ente investigador tendrá más herramientas para llevar a cabo su función.

²⁶ <https://inacif.gob.gt/index.php/component/content/article/89-noticias/ultimas-noticias/>. (consultado: 28 de septiembre de 2019).



3.5. Dirección General de Protección y Seguridad Vial

Esta dirección es comúnmente conocida como PROVIAL, la cual tiene mucha relación con los accidentes de tránsito, como afirma la doctrina: “Para el efecto la Dirección General de Protección y Seguridad Vial, ha desarrollado programas, proyectos y actividades, dirigidos a reducir los accidentes de tránsito y a aumentar la seguridad vial de los usuarios como peatones, pasajeros y conductores de las carreteras del territorio nacional dentro de la jurisdicción de operatividad, a través de la presencia física de personal técnico-operativo capacitado como la Brigada de Protección Vial, quienes operan mediante patrullajes para brindar protección y seguridad vial a los usuarios de las rutas de todo el país, por lo cual, se ha necesitado promover medidas preventivas y correctivas enfocadas a la protección y seguridad vial de la población en general”.²⁷

Se puede hacer notar que PROVIAL ha puesto su granito de arena en lo concerniente a la seguridad vial, toda vez que menciona los accidentes de tránsito como un problema que aqueja a Guatemala, especialmente los atropellamientos, porque hay personas que son más vulnerables que otras como el caso de los peatones; sin embargo, los programas y proyectos desarrollados por PROVIAL no se cumplen, lo que conlleva a que haya más atropellamiento de personas, esto porque no existe una cultura de educación vial en ningún punto del país.

²⁷ Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. **Servicios de protección vial**. Pág. 7.



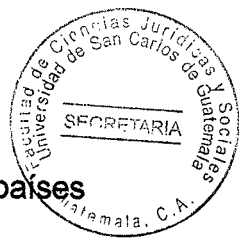
3.6. Organización Mundial de la Salud

Existen algunas recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud referentes a materia de seguridad vial:

“Designar un organismo coordinador en la administración pública para orientar las actividades nacionales en materia de seguridad vial. Evaluar el problema, las políticas y el marco institucional relativos a los traumatismos causados por el tránsito, así como la capacidad de prevención. Preparar una estrategia y un plan de acción nacionales en materia de seguridad vial. Asignar recursos financieros y humanos para tratar el problema. Aplicar medidas concretas para prevenir los choques en la vía pública, reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias y evaluar las repercusiones de estas medidas. Apoyar el desarrollo de capacidad nacional y el fomento de la cooperación internacional”.²⁸

Las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud van enfocadas a proteger la salud de las personas, porque este es el objetivo de este organismo internacional, por eso es que las mismas tienen como finalidad velar por este derecho humano; pero para que se cumplan a cabalidad, deben implementarse factores como reducir la velocidad excesiva e inapropiada; reducir el consumo de alcohol cuando se conduce, lo mismo incluye para los peatones, pues el consumo de alcohol saca de contexto a las personas y no les permite discernir concretamente ni medir las consecuencias.

²⁸ Organización Mundial de la Salud. **Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial.** Pág. 5.



Se mencionan algunos aspectos relacionados con la seguridad vial que los países miembros de la Organización Mundial de la Salud deben tener en cuenta para brindar seguridad y protección a sus ciudadanos: “Datos de víctimas mortales por accidentes de tránsito, traumatismos no mortales, datos sobre los costos de los traumatismos por accidentes de tránsito; legislación sobre algunos de los principales factores de riesgo comportamental como velocidad, consumo de alcohol y conducción, uso del casco en motocicletas, uso de sistemas de retención para niños, y percepción de los niveles de aplicación de las leyes relativas a cada uno de esos factores de riesgo; atención pre hospitalaria, existencia de un sistema de atención pre hospitalaria formal y disponible al público, y de números de teléfono de acceso a este servicio en caso de urgencia”.²⁹

Cuando un país es miembro de la Organización Mundial de la Salud, debe acatar las disposiciones que este emita con temas relacionados a la salud de los habitantes; Guatemala es miembro desde 1995. Lo que dicho organismo toma en cuenta para opinar sobre temas relacionados con la seguridad vial son, la cantidad de víctimas de accidentes de tránsito, personas fallecidas, personas que sufren traumas que son para toda la vida, pues el punto toral de dicho organismo es que no se dañe la salud de los habitantes, derecho que debe aplicarse en su más amplio sentido, pero para lograr tal fin, la mejor manera es la prevención.

La razón por la que la Organización Mundial de la Salud menciona temas relacionados con los accidentes de tránsito, es porque existen datos desmedidos referentes al tema

²⁹ **Ibíd.** Pág. 9.

como los siguientes: “Alrededor de 1,35 millones de personas mueren cada año como consecuencia de accidentes de tránsito. Los accidentes de tránsito cuestan a la mayoría de los países el tres por ciento de su PIB. Más de la mitad de las defunciones por accidentes de tránsito afectan a usuarios vulnerables de la vía pública, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. A pesar de que los países de ingresos bajos y medianos tienen aproximadamente el 60% de los vehículos del mundo, se producen en ellos más del 93% de las defunciones relacionadas con accidentes de tránsito. Los accidentes de tránsito son la principal causa de defunción en los niños y jóvenes de cinco a 29 años”.³⁰

Las cifras anteriores son realmente alarmantes, porque demuestran que gran cantidad de personas sufren accidentes de tránsito cada año, lo cual representa un gasto para el Estado, porque deben invertir en recursos para su curación. La afirmación anterior denota que los peatones son los más propensos a sufrir accidentes, pues, aunque no lo establezca taxativamente, se deduce del concepto usuarios vulnerables; la tendencia de la Organización Mundial de la Salud es reducir los índices de accidentes y por supuesto, de atropellamiento, porque estas situaciones ocasionan graves daños a las personas para toda la vida.

3.7. Organización Panamericana de la Salud

“El Consejo Directivo de la OPS en su XX Reunión celebrada en Washington, D.C., en 1971, incluyó este problema en su temario y estudió con la mayor atención los datos

³⁰ <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>. (Consultado: 20 de septiembre de 2019).

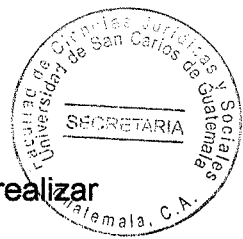
disponibles sobre tasas de muertos y heridos, así como el total de muertes atribuidas a accidentes de tránsito vehicular, por grupos de edad. Reconociendo que este problema constituía un motivo de preocupación para la salud pública en las Américas, el Consejo pidió que continuara y se intensificara la colaboración con las organizaciones nacionales, intergubernamentales y no gubernamentales que actuaban en esta esfera”.³¹

La postura de la Organización Panamericana de la Salud es velar por este derecho, pues la doctrina indica que desde la década de los 70, se trata el tema de la salud en los accidentes de tránsito porque casi siempre resulta la muerte de alguna persona como consecuencia de estos. Lo que pretende la Organización Panamericana de la Salud, es que exista plena coordinación entre esta y los gobiernos de los países de América, así como organizaciones no gubernamentales para que el derecho a la salud no se deje de lado, pues los accidentes de tránsito continuarán cobrando vidas o lesiones que dejan secuelas en la persona para toda su vida.

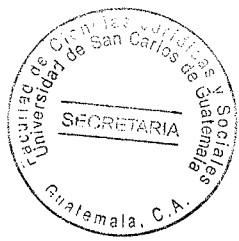
“En los años siguientes, la OPS patrocinó una serie de seminarios que versaron sobre aspectos específicos del problema, tales como epidemiología, educación vial, concesión de permisos, servicios médicos de urgencia, alcoholismo y drogas, legislación y coordinación entre los organismos responsables. Se formularon recomendaciones para cada uno de estos asuntos, que se han puesto en práctica en algunos casos y en algunos países con distintos grados de cobertura y éxito”.³²

³¹ Alfaro Álvarez, Carlos y Carlos Días Coler. **Accidentes de tránsito**. pág. 314.

³² **Ibíd.** Pág. 315.



Otra de las funciones de la Organización Panamericana de la Salud es realizar seminarios, conferencias e impartición de temas relacionados con las repercusiones que tienen en la salud los accidentes de tránsito, por eso se enfocan en realizar recomendaciones para que cada país los lleve a cabo de acuerdo a sus necesidades. Sin embargo, como son solo recomendaciones, muchas personas las acatan y otras no, pues en realidad no son imposiciones, pues a este organismo no le compete, sino que eso es tarea de los gobiernos a través del cumplimiento de las leyes existentes



CAPÍTULO IV



4. Del atropellamiento de peatones en la vía pública en la República de Guatemala

Una cantidad elevada de víctimas en accidentes de tránsito son peatones que en la mayoría de los casos son los que se encuentran en una situación de desventaja al momento del accidente debido a que no tienen ningún tipo de protección física cuando se da el choque; cuando se produce el contacto de un vehículo y un peatón, en un buen porcentaje el más afectado es el peatón, sin importar la velocidad y gravedad del impacto. Esto se debe a la propia imprudencia del peatón, así como al incumplimiento y desconocimiento de las normas de tránsito, pero esto último no es excusa porque nadie puede alegar ignorancia de la ley.

4.1. Definición de atropellamiento

“El atropello es uno de los accidentes de circulación sobre el que más podemos enfatizar en la prevención, tanto por parte del conductor como del peatón. El factor más determinante de la gravedad en el atropello es la velocidad a la que se produce, seguido del tipo de vehículo implicado en el accidente. Así por ejemplo, a igualdad de velocidad, la energía liberada en el impacto dependerá de la masa del vehículo, siendo más grave por tanto el atropello por vehículos pesados que por vehículos más ligeros”.³³

³³ Fundación Mutua Madrileña. **Estudio de siniestralidad vial y atropellos**. Pág. 8.

El atropellamiento no es más que la embestida de un vehículo contra un peatón, ya sea que se produzca sobre la banqueta o en la calle; nótese que la doctrina hace énfasis en la existencia de un peatón y un vehículo, son los presupuestos indispensables para que se dé el atropellamiento, pues debe existir un impacto contra la humanidad del peatón. Algo fundamental que menciona la doctrina es el hecho que, dependiendo del vehículo, así va a ser el impacto que se reciba y las posibilidades de un daño mayor o menor, pero este siempre va a existir, también influye la velocidad con la que circule el vehículo automotor.

4.2. Personas vulnerables

Cualquier persona es propensa a ser atropellada, pero hay un sector de la población que merece especial dedicación tal es el caso de los niños, personas de la tercera edad y personas con capacidades especiales. Todo este sector de la población en muchas ocasiones se conduce por sí solos en las calles de toda la República de Guatemala, pues a pesar de su condición, quieren valerse por sí mismos, a excepción de los niños, quienes en la mayoría de las ocasiones van acompañados de sus padres, raras ocasiones se conducen por sí solos, sino únicamente por cuestiones de estudios.

a) Niños

“En el caso de los niños, su baja estatura y sus reacciones a veces imprevisibles –sobre todo cuando se desplazan en grupo– influyen de forma decisiva en su riesgo de accidente, ya que pueden no ser vistos o incluso sorprender a los conductores de los



vehículos. Su visión y nivel de audición tampoco están desarrollados completamente por lo que su percepción del espacio público y de los vehículos a motor que circulan es distinta a la de los adultos”.³⁴

Los niños y niñas son vulnerables a los atropellamientos, por diversos factores: en primer lugar, no miden el peligro, pues hay que recordar que los niños solamente piensan en jugar y no tienen capacidad de medir las consecuencias; el otro factor es su estatura, no permite que observen adecuadamente cuando un vehículo va atravesando la calle. Por esta razón, es que los padres juegan un papel fundamental en el cuidado de sus hijos, pero también esta responsabilidad se extiende a los tutores, en caso no tuvieran padres, ya que estos son los representantes legales, de manera que no se les puede atribuir culpa alguna a los niños.

b) Personas de la tercera edad

“En el de las personas de edad avanzada, cuyo número aumenta cada año en Europa a causa del envejecimiento de la población, sus movimientos son más lentos, sus limitaciones visuales y auditivas, y sus reacciones igualmente poco previsibles en especial, en las personas de más edad que no suelen observar”.³⁵

Con las personas de la tercera edad sucede algo similar que con los niños, puesto que los ancianos tampoco tienen suficientes habilidades motoras como para desplazarse más

³⁴ Ministerio del Interior. **La movilidad segura de los colectivos más vulnerables**. Pág. 6.

³⁵ **Ibíd.** Pág. 6.

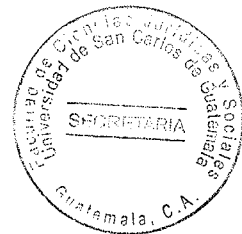
rápido por la vía pública; esto aunado a que hay algunos conductores imprudentes, no les importa atropellar al peatón de la tercera edad. Pero estas personas, cuando llegan a una edad muy avanzada, van perdiendo capacidades de discernimiento, motivo por el cual también necesitan que alguien los cuide porque puede darse el caso que alguno se atraviese la calle sin medir las consecuencias por sufrir de demencia y enfermedades de la tercera edad.

c) Personas discapacitadas o con necesidades especiales

“Las personas con movilidad reducida son el tercer grupo de población más vulnerable dentro del colectivo de los peatones, ya que se ven afectados por su baja altura cuando se desplazan en silla de ruedas y por sus movimientos más lentos. Numerosas personas con movilidad reducida son, además, personas mayores, lo que las convierte en un subgrupo con un grado de vulnerabilidad todavía mayor”.³⁶

Las personas con discapacidad pueden ser de la tercera edad, niños, jóvenes, adolescentes, no importa la edad, sexo ni condición. Este es el caso de personas en silla de ruedas, ya sea porque han perdido extremidades inferiores o cualquier otro motivo, quienes casi siempre deben permanecer acompañados de otras personas, ya que por sí solos no pueden cruzar las calles. Los no videntes son otro sector de la población vulnerable a los atropellamientos, lo mismo que los sordomudos, pues no existe una cultura de respeto a las personas con discapacidad.

³⁶ *Ibíd.* Pág. 7.



4.3. Fases del atropellamiento

“Fase de choque o de contacto, se produce del paragolpes del turismo contra las extremidades inferiores del peatón; las lesiones asociadas a esta fase son contusiones o roturas de fémur, de peroné y/o de tibia. Fase de desequilibrio o pivotación, comienza en el momento en el que el peatón atropellado se inclina sobre el capó del turismo; las lesiones son luxaciones o fracturas en las rodillas y en la pelvis. Fase de semivolteo o volteo, cuando la velocidad que lleva el vehículo supera unos ciertos límites, el cuerpo del peatón se desplaza sobre el capó; en esta fase, el tronco y especialmente la cabeza, pueden sufrir lesiones al golpearse contra la luna parabrisas o contra el marco de ésta”.³⁷

La fase de choque o contacto, lógicamente es la primera que se da, toda vez que es el primer contacto que el peatón tiene con el vehículo en marcha, puede ser que el peatón no tenga lesiones, pero sería un caso especial, porque la mayoría de ocasiones, hay lesiones de gravedad, por eso la doctrina menciona las fracturas, las que se dan desde el momento del contacto. En la fase pivotación, como su nombre lo indica, el peatón rebota contra el piso; es el segundo impacto que sufre el peatón ya sea contra la parte superior del vehículo, contra la pared, banqueta o el piso, ya las fracturas son mayores aquí.

En la fase de volteo, es cuando literalmente el peatón sale volando después del impacto, las posibilidades de muerte son casi seguras. Existen dos fases más: “Fase de proyección

³⁷ Pequerul, Gemma. **Análisis de la mecánica lesional de un atropello**. Pág. 49.



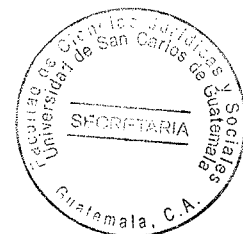
y caída. Tras el contacto de la cabeza contra el vehículo, generalmente el peatón sale proyectado según el sentido de avance del vehículo, describiendo un tiro parabólico, hasta caer sobre el pavimento. Las lesiones asociadas a esta fase de caída son heridas en las partes más prominentes del cuerpo (manos, codos, nariz y rodillas), así como en la cabeza por ser la parte del cuerpo más pesada. Fase de arrastre. Tras caer al suelo, el peatón suele ser arrastrado durante unos metros por el pavimento, en función de la velocidad del turismo en el momento del atropello”.³⁸

La proyección y caída constituye la cuarta etapa, en la cual el peatón es expulsado a cierta cantidad de metros hasta caer al piso, aquí las heridas son casi siempre en las extremidades inferiores y superiores. Y la fase de arrastre, en la cual el peatón no es expulsado como en los casos anteriores, sino que es arrastrado debajo del vehículo unos metros sobre la calle hasta que se detiene el vehículo. Las posibilidades de sobrevivir en esta etapa son casi nulas, ya que los neumáticos del vehículo le pueden pasar encima al peatón, destruyéndole extremidades, cráneo o en el peor de los casos, se rompe la piel y pueden salir expulsados algunos órganos como los intestinos por ejemplo.

4.4. Consecuencias

Existen varias consecuencias derivadas de los hechos de tránsito específicamente donde personas son atropelladas, dentro de estas se encuentran: la atención pre hospitalaria, hospitalización, rehabilitación y consecuencias económicas.

³⁸ **Ibíd.** Pág. 50.



a) Atención pre hospitalaria

En este tipo de atención, según la doctrina: “El personal que atiende en el sitio del accidente al paciente lesionado debe tener la capacidad, tanto en conocimientos como en procedimientos, de limitar el daño y trasladar al paciente una vez estabilizado”.³⁹

b) Hospitalización

La consecuencia principal es la hospitalización, como afirma la doctrina: “El tiempo de estancia en el hospital varía según el tipo de lesiones sufridas y la evolución del accidentado. Incluso el tiempo de permanencia en la Unidad de Cuidados Intensivos, donde ingresan de urgencia los accidentados, es muy variable, ya que pueden ser necesarias intervenciones quirúrgicas para tratar daños o secuelas del accidente distintos de las lesiones medulares, sensoriales, cerebrales o amputaciones de miembros”.⁴⁰

La hospitalización es necesaria cuando existen heridas de gravedad, cuestiones que los bomberos determinarán si es necesario llevarlas a un centro asistencial o no, pero en caso de ser necesario, las consecuencias son mayores, porque el atropellado o el conductor del vehículo, deben ser intervenidos inmediatamente para no morir por desangrado, y todo ello tendrá repercusiones en el futuro como dolores de huesos, dolores musculares y en el peor de los casos amputaciones, pues según la gravedad de

³⁹ Hajar Medina, Martha Cecilia. **Los accidentes como problema de salud pública en México.** Pág. 174.

⁴⁰ Barragán. **Op. Cit.** Pág. 156.



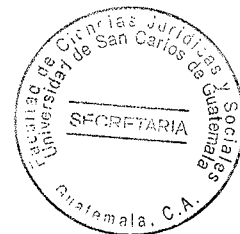
las heridas, las extremidades ya no podrán ser curadas, sino que la única vía es la amputación de manos o piernas.

c) Rehabilitación

“En los centros hospitalarios se inicia una vez estabilizado el accidentado de sus diversas lesiones y cuando su vida no corre peligro. Es una rehabilitación centrada en el aspecto físico, en la recuperación de movilidad, de la masa muscular, en la adquisición de nuevas habilidades que han podido verse afectadas como consecuencia del daño sufrido por el accidente. Un proceso de cuidados hospitalarios. Recuperación de las secuelas físicas. Terapia ocupacional, que consistiría en el aprendizaje de pautas y comportamientos nuevos que ayuden al lesionado a realizar las tareas propias de una vida autónoma, desplazarse, movilizarse, lavarse, vestirse”.⁴¹

Definitivamente sufrir un accidente conlleva grandes repercusiones para las personas, pues más allá que les paguen los gastos de curación, independientemente si el más perjudicado fue el peatón o el conductor, el hecho de llevar a cabo rehabilitaciones es tedioso, porque la persona pierde habilidades que antes podía realizar por sí sola, pues forzosamente, toda vez que debe asistir en los días que el centro de salud u hospital determine, y lo que es peor aún, que con el paso del tiempo, se corre el riesgo que hayan secuelas en las habilidades motoras, pues los órganos se van deteriorando con el tiempo y esto acelera el deterioro.

⁴¹ **Ibíd.** Pág. 164.



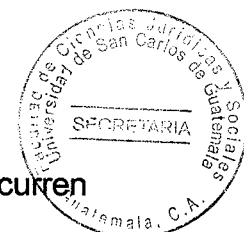
d) Económicas

La economía también presenta repercusiones, toda vez que el atropellado, tiene que gastar en su curación y rehabilitación, porque estos gastos no estaban contemplados dentro del presupuesto, en ocasiones, la atención en el hospital donde inicialmente fue trasladado no es la adecuada, entonces busca hospitales privados, en la cual sí tendrá una mejor atención, pero así es el costo, lógicamente esto afecta porque posiblemente tengan que desembolsar los ahorros de toda la vida, si es una persona que no está afiliada al Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, salvo que tenga seguro contra accidentes o enfermedades, el cual se encargará de los gastos, pero de lo contrario el impacto económico es abismal.

4.5. Datos de personas lesionadas y fallecidas

La doctrina explica quiénes son las personas más vulnerables al atropellamiento: “Las colisiones en la vía pública afectan a los hombres en toda América: entre 75% y 80% de las defunciones correspondieron a hombres y entre 20% y 25% a mujeres. Los traumatismos fueron la octava causa principal de muerte entre los hombres y la decimocuarta para las mujeres, la tasa de mortalidad vial fue de 23,9 por 100,000 habitantes para los hombres. En 2002 estas lesiones fueron la sexta causa principal de años de vida ajustados en función de la discapacidad perdidos entre los hombres es de 3,109, 083 y la decimocuarta causa principal entre las mujeres es de 1,141, 861”.⁴²

⁴² Organización Mundial de la Salud. **Por una mejor seguridad vial en las américas**. Pág. 5.



La doctrina refiere que en toda América, las causas principales de accidentes ocurren con hombres o lo que es igual, los actores viales son personas del género masculino; lo que no explica la doctrina es por qué razón los hombres sufren con mayor frecuencia accidentes de tránsito, incluyendo los atropellamientos, en comparación con las mujeres, pues los porcentajes sí evidencian porcentajes desproporcionados entre un género y otros, por eso al traducir las cifras a números, se establece una diferencia de 1,967,222 personas de género masculino que sufren accidentes, las razones se ignoran, pero lo que no puede dejar de mencionarse es que la tendencia es similar en distintos países.

Existen datos que reflejan la cantidad de accidentes que han ocurrido en Guatemala, los cuales se desglosan a continuación: “Durante el año 2016, fueron 9,660 personas lesionadas divididas de la siguiente manera: 6,464 hombres y 2,175 mujeres. Durante el año 2017 fueron un total de 7, 145 personas divididas así: 4,962 hombres y 2,175 mujeres. Durante el año 2018 fueron un total de 7,938 personas, divididas así: 5, 546 hombres y 2,486 mujeres”.⁴³

Los datos anteriores reflejan que durante el año 2016 resultaron lesionadas más hombres que mujeres, la misma tendencia se mantuvo durante el año 2017, así como también durante el año 2018. Esto demuestra que las mujeres tienen en cierta forma más precaución que los hombres al momento de cruzar las calles, pues las cifras anteriores son realmente alarmantes, pues la diferencia entre hombres y mujeres lesionadas como consecuencia del atropellamiento, es de casi 6,000, lo cual evidencia que las mujeres

⁴³ <https://www.ine.gob.gt/ine/estadisticas/bases-de-datos/accidentes-de-transito/>. (Consultado: 27 de septiembre de 2019).

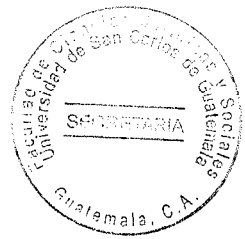


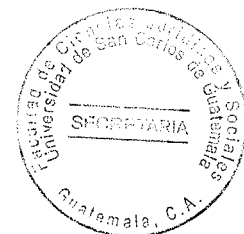
poseen mejor diligencia que los hombres en cuanto a circular por las calles, carreteras y lugares específicos para peatones.

“Durante el año 2016 fueron un total de 2,008 personas fallecidas divididas así: 1,676 hombres y 324 mujeres. Durante el año 2017 fueron un total de 1,480 personas, divididas así: 1,218 hombres y 256 mujeres. Durante el año 2018 fueron un total de 1,469 personas dividías así: 1221 hombres y 244 mujeres”.⁴⁴

Al igual que las cifras relacionadas con las lesiones, durante el año 2016, la tendencia fue de más hombres fallecidos como consecuencia del atropellamiento, pues los datos reflejan cifras de casi 1,300 hombres más que sufren este tipo de accidentes; tendencia que se mantuvo durante el año 2017, en comparación de hombres y mujeres fallecidos, pero se da una significativa reducción; en el año 2018, la cifra baja en comparación con el año 2017, lo cual demuestra una leve responsabilidad al momento de movilizarse por las calles, pero aún así, la diferencia entre hombres y mujeres fallecidos es abismal, y a la larga se muestra que no se está cumpliendo con el Reglamento de Tránsito.

⁴⁴ *Ibíd.*





CAPÍTULO V

5. Formular sanciones al peatón por incumplimiento a la Ley y Reglamento de Tránsito para prevención de accidentes en la República de Guatemala

Para que pueda hablarse de sanciones, es importante que existan dos presupuestos indispensables que son; los supuestos y consecuencias jurídicas. Para entender en qué consisten estas, se menciona lo establecido en el Artículo 1319 del Código Civil: “Toda obligación resultante de un acto o declaración de voluntad consiste en dar, hacer o no hacer alguna cosa”.

De lo anterior se denota que las personas que transitan en la vía pública deben acatar las normas jurídicas, lo que se traduce en una obligación de hacer, pues de lo contrario habrá consecuencias jurídicas. De esta manera, los accidentes de tránsito se dan por incumplir las normas establecidas como el caso de la Ley de Tránsito y del Reglamento de Tránsito.

Si una persona es atropellada en la vía pública, debe gastar en curación, este es el daño; pero el internamiento en un centro asistencial implicará que deje de percibir ingresos por el tiempo que dure la recuperación, este es el perjuicio, pues deja de ganar dinero, por eso es que los términos daños y perjuicios van de la mano, uno es la causa y el otro el efecto. Como el supuesto de colisionar un vehículo por cambiar de carril repentinamente, existe la posibilidad de causar perjuicio para quien transita en su carril cumpliendo con el Reglamento de Tránsito.



5.1. Sanciones y sus consecuencias jurídicas

La doctrina define la sanción como: “La consecuencia jurídica que el incumplimiento de un deber produce en relación con el obligado”.⁴⁵

Lo que el referido autor quiere decir es que la sanción deriva necesariamente de incumplir las normas jurídicas y aquí dichas normas equivalen tanto a las normas constitucionales, ordinarias, reglamentarias e individualizadas, puesto que estas imponen un deber, un mandato para que las personas las acaten, hasta aquí no hay problema, pero si la población no obedece los preceptos de las normas, devienen sanciones.

La doctrina hace referencia a las clases de sanciones que se pueden imponer por incumplir las normas jurídicas y son: “Coincidencia, entre la que se incluye el cumplimiento forzoso que su fin es obtener coactivamente la observancia de la norma infringida. No coincidencia comprende la indemnización, la cual pretende obtener del sancionado una prestación económica equivalente al deber jurídico primario; y el castigo que su finalidad inmediata es aflictiva”.⁴⁶

Es interesante la opinión del autor, porque establece de qué forma puede llevarse a cabo las diversas sanciones cuando las normas jurídicas no se cumplen, pues se establece un deber formal que es la reparación, lo cual se logra con el patrimonio de quien incumplió; de modo que ese pago es periódico por el tiempo que las partes acordaron. El

⁴⁵ Pereira Orozco, Alberto. *Introducción al estudio del derecho II*. Pág. 104.

⁴⁶ *Ibíd.* Pág. 105.



Reglamento de Tránsito no establece cuestión alguna para el peatón, pero debe traerse a colación la norma del Artículo 5 de la Constitución Política de la República de Guatemala, pues solo se puede hacer lo que no está prohibido.

La finalidad de las sanciones no es más que imponer una consecuencia jurídica para quien hace caso omiso a los supuestos jurídicos establecidos en cualquier ley o reglamento, por eso es aplicable perfectamente al Reglamento de Tránsito para los peatones. En las obligaciones civiles se aplica para referirse a la restitución de una cosa a su estado natural, por eso la obligación se llama natural porque proviene de la naturaleza primitiva de la obligación. Sin embargo, en ocasiones esto no es posible, por esta razón, se busca una solución que es sustituir un bien por otro, por esta razón es que la primer opción constituye una obligación de hacer, pero si esto no fuera posible, la segunda opción configura una obligación de dar.

5.2. Ley de Tránsito y Reglamento de Tránsito

Esta ley fue emitida con fecha 27 de noviembre de 1996, mediante el Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala; fue promulgado el 18 de diciembre de 1996 durante el gobierno de Álvaro Arzú; fue publicada en el diario oficial el 23 de diciembre de 1996; y entró en vigencia el 31 de diciembre de 1996. Contiene un total de 50 Artículos nominales. La estructura de la ley es la siguiente: contiene tres considerandos; 11 títulos distribuidos de la siguiente manera: título I, disposiciones generales; título II, de la autoridad de tránsito; título III, del tránsito de personas; título IV, de los conductores y de las licencias de conducir; título V, de los vehículos; título VI, vía pública; título VII, del



seguro; título VIII, infracciones y sanciones; título IX, régimen financiero; título X, educación vial; título XI, disposiciones finales.

Los legisladores tuvieron suficientes razones para emitir la Ley de Tránsito, toda vez que con ello cumplen el mandato constitucional de garantizar el bien común y la protección de las personas, pero también se relaciona con poner límite al derecho de libre locomoción, puesto que se necesita evitar el abuso de derecho mediante una normativa que regule el comportamiento de las personas en materia de tránsito.

En lo que respecta al Reglamento de Tránsito, el mismo fue emitido mediante Acuerdo Gubernativo 273-98; fue promulgado el 22 de mayo de 1998 durante el gobierno de Álvaro Arzú; fue publicado en las páginas 3 a la 15 del número 11, tomo 259, de fecha 29 de mayo de 1998 en el diario oficial; y entró en vigencia el 30 de mayo de 1998. Contiene 197 Artículos nominales. La estructura del Reglamento es la siguiente: dos considerandos; seis títulos distribuidos de la siguiente manera: título I, disposiciones generales; título II, vehículos; título III, licencias; título IV, normas de comportamiento en la circulación; título V, circulación de vehículos; título VI, infracciones y sanciones.

El objeto del reglamento es, al tenor del Artículo 6: "...normar lo relativo al tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional." La Ley de Tránsito contiene una disposición similar; sin embargo, el reglamento desarrolla ampliamente lo relacionado con la circulación, pues detalla a profundidad los derechos, obligaciones, responsabilidades y sanciones a los conductores de vehículos que infringen el reglamento.

5.3. Legislación comparada

La legislación comparada tiene como finalidad analizar la regulación en otros países más desarrollados en lo referente al tema de la responsabilidad que deben tener los peatones cuando no cumplen con la normativa vigente en cuanto a circular por los lugares destinados para el efecto, pues de esta manera se extraen los aspectos positivos para compararlos con Guatemala.

a) Ecuador

En Ecuador hay dos normativas relacionadas con las obligaciones de los peatones que son: el Artículo 199, contenido en el título IV, capítulo I, sección primera, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Decreto 398 del pleno de la Asamblea Constituyente del 27 de agosto de 2008, en la cual establece que los peatones tienen que cumplir con lo siguiente: “Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos de no existir pasos cebra, cruzar por las esquinas de las intersecciones; abstenerse de caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular; abstenerse de cruzar la calle por la parte anterior y posterior de los automotores que se hayan detenido momentáneamente”.⁴⁷

En esta normativa se hace referencia a tres obligaciones fundamentales de todo peatón, lo cual implica que los peatones no deben ser imprudentes en cuanto a atravesarse las

⁴⁷ <http://www.azuay.gob.ec/prv/wp-content/uploads/2017/08/.pdf>. (Consultado: 28 de septiembre de 2019).



calles cuando los vehículos se detienen en un instante. Lo anterior se complementa con el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Acuerdo 731 del Presidente Constitucional de la República de Ecuador, el cual contiene un procedimiento sancionatorio para el peatón que cause un accidente de tránsito, es decir, que el conductor atropelle a otro peatón por culpa de este, en cuyo caso, el Artículo 268 regula que el peatón será aprehendido y puesto a disposición de un juez.

b) Argentina

La normativa vigente en Argentina es la Ley de Tránsito, contenida en el Decreto 24.449 del Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina; cuyo título VI regula lo relativo a la circulación, en el capítulo I hace referencia a las reglas generales, específicamente el Artículo 39 literal a) y 38 literal b), imponen sanciones a los peatones: "Por no transitar los peatones, en zona urbana por la acera u otros espacios habilitados a ese fin y en las intersecciones, por la senda peatonal, serán sancionados con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F. En zona rural, por no transitar los peatones por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril adyacente, cuando no existan sendas o lugares alejados de la calzada, multa de 50 U.F. hasta 100 U.F. En zona rural, a los peatones por cruzar la calzada, sin respetar la prioridad de los vehículos, serán sancionados con multa de 50 U.F. hasta 100 U.F".⁴⁸

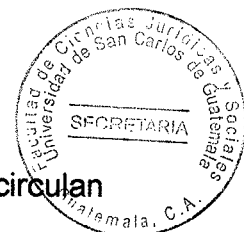
⁴⁸ <http://www.saij.gob.ar/437-nacional-aprobacion-sistema-puntos>. (Consultado: 28 de septiembre de 2019).



La legislación argentina no establecía sanciones para los peatones, sino que fue hasta que se implementó el anexo I a la Ley 24.449, donde se establecieron las sanciones anteriores; estas demuestran que hay tres casos en los cuales pueden imponerse multas a los peatones. Antes de continuar, es necesario aclarar que las letras U F significan unidad fija, son equivalentes a un litro de gas oil ultra diesel, cuyo valor es de 43.56 pesos argentinos. Habiendo aclarado esto, se deben analizar las sanciones: la primera, es para obligar a los peatones a que transiten solo por los espacios habilitados; la segunda, para no caminar en sentido contrario al tránsito; y la tercera, para que en las áreas rurales, transiten con precaución al cruzar las calles.

Si se analizan las sanciones anteriores aplicando la fórmula, es decir multiplicando los 43.56×100 , equivale a 4,356 pesos argentinos. A diferencia de Ecuador, en Argentina no hay aprehensión del peatón, simplemente la multa, pero en Ecuador, hay una penalización más severa, lo cual favorece a que las personas sean más cuidadosas al momento de transitar por la calle, pues el hecho que se les proteja, no quiere decir, que se adueñen de todo, pues así como hay conductores imprudentes, también hay peatones imprudentes, por eso es que estas legislaciones son una muestra que la única forma de hacer conciencia en las personas es por medio de sanciones.

Lo expuesto demuestra que las legislaciones en referencia contienen avances en cuanto a la responsabilidad de los peatones, toda vez que las leyes deben ir a la vanguardia de los cambios que surgen en la sociedad, pero en el caso de Guatemala, pese a que el Reglamento de Tránsito ha tenido diversidad de reformas, desde el año 2002, siendo la última de ellas en el año 2014, mediante el Acuerdo Gubernativo 35-2014; pero las



autoridades no se han preocupado por establecer sanciones a los peatones que circulan de forma imprudente, como la legislación ecuatoriana, pues simplemente se protege a este y se le beneficia sin importar su actuar.

c) España

En España se mencionan algunas sanciones para los peatones que no respetan las señales de tránsito, como establece la doctrina: "Al igual que los vehículos y sus conductores tienen derechos y obligaciones y el no cumplirlos puede acarrear una sanción, los peatones también están obligados a respetar unas reglas, que de no hacerlo podría suponer enfrentarse a serias sanciones como las que hoy te explicamos: a) Cruzar por un lugar indebido o caminar por la carretera: 80 euros; b) Atravesar la calzada extremadamente despacio, aunque sea por un paso de cebra, sin motivo que justifique dicha actuación: 80 euros; c) Cruzar con el semáforo para peatones en rojo, incluso cuando ya está en ámbar para los vehículos: 200 euros; d) Ser causa de accidente por caminar por la carretera: 200 euros; e) Hacer uso de un carril-bus, BUS VAO, o carril-bici para caminar: 200 euros; f) Negarse a realizar un control de alcoholemia o drogas o dar positivo si el peatón está implicado o es causa de un accidente de tráfico: entre 500 y 1.000 euros".⁴⁹

Se puede hacer notar que son drásticas las sanciones que establece la legislación española, pues las multas que se imponen a los peatones quienes incumplen las leyes

⁴⁹ <https://www.lasexta.com/motor/noticias/multas-por-no-respetar-las-reglas.html>. (Consultado: 3 de febrero de 2020).



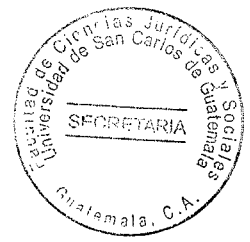
de tránsito, van desde los 200 a los 1,000 euros, con lo cual se pretende crear una cultura de respeto por parte de las personas, pues las actividades mencionadas son las que más realizan las personas y esto pone en peligro sus propias vidas, así como las de los conductores; a diferencia con Guatemala, no sucede esto, pues si bien es cierto se menciona la educación vial, pero va más enfocada al conductor pero no al peatón.

d) México

En México rige el Reglamento de Tránsito que en el Artículo 8 establece sanciones específicas para los peatones y se mencionan: "Cruzar entre vehículos estacionados, en circulación o detenidos; cruzar calles o avenidas con aparatos u objetos de comunicación que limiten la visión o audición; abordar vehículos a mediación de calle; realizar actividades deportivas en la superficie de rodamiento. La multa por este concepto va de los 10 a 20 salarios mínimos, es decir hasta los 1,600 pesos".⁵⁰

Se puede apreciar que son cuatro acciones que ocasionan multa en México y todas estas se reducen en imprudencias por parte de los peatones y que pueden ocasionar accidentes de tránsito; esto se debe a que la mayoría de persona cruzan las calles cuando los vehículos están en circulación o inclusive si están en cola no debieran atravesarse porque en cualquier momento pueden acelerar, también el uso de los audífonos constituye un problema pues la mayoría de personas no pueden dejar el celular ni un momento y hasta caminando quieren utilizar el mismo.

⁵⁰ <https://d.elhorizonte.mx/local/peatones-que-violen-el-reglamento-de-transito/1741258>. (Consultado: 3 de febrero de 2020).

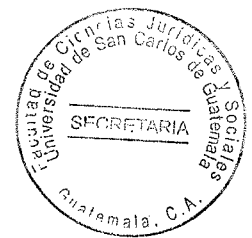


e) Perú

En la legislación peruana se establece una serie de acciones que comete el peatón y son sancionadas y se mencionan a continuación: “a) Cruzar la calzada sin respetar las normas de tránsito o hacerlo de manera intempestiva en estado de ebriedad, o bajo los efectos de estupefacientes narcóticos y/o alucinógenos, comprobados con el examen respectivo o por negarse al mismo; b) Cruzar de manera intempestiva o temeraria la calzada, sin respetar las normas de tránsito; c) Cruzar la calzada sin utilizar los puentes peatonales o cruces subterráneos, en vías rápidas y/o acceso restringido; d) No respetar las señales que rigen el tránsito o desobedecer las indicaciones del efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito”.⁵¹

Se puede hacer notar que la legislación peruana contiene mejores alcances que las demás legislaciones, pues hace alusión a diversas acciones peatonales que son consideradas faltas muy graves al reglamento de tránsito, lo que ocasiona que se impongan sanciones drásticas, lo que evidencia la preocupación de las autoridades peruanas de velar por la seguridad de las personas y que tienen una educación vial impecable, cuestión que no sucede en Guatemala porque la legislación es deficiente en cuanto al establecimiento de sanciones para los peatones, lo que ocasiona que constantemente se susciten accidentes de tránsito donde se vean involucrados los peatones, aunado a lo obsoleto del Reglamento de Tránsito que no permite la aplicación de sanciones adecuadas.

⁵¹ <https://blogs.deperu.com/alerta-ambar/guia-del-peaton-y-tabla-de-infracciones>. (Consultado: 3 de febrero de 2020).



5.4. Educación vial

La educación vial puede entenderse como el comportamiento que deben tener tanto los conductores de vehículos como los peatones en los lugares donde transiten, esto para evitar sufrir accidentes de tránsito, especialmente tratándose de los peatones quienes son los más propensos a sufrir accidentes de diversa índole muchas veces por culpa de los conductores, quienes no respetan señales de tránsito, pero también por culpa de los peatones, puesto que estos también ocasionan con su imprudencia, que los atropelle algún vehículo y en ocasiones hasta resulta la muerte de estos, pues son pocos los casos en los que salen ilesos luego de un accidente.

Difícilmente se le puede exigir a un peatón que utilice determinados implementos para atenuar algún accidente como casco, rodilleras o coderas como sí se les exige a los motoristas, pues lo único que puede hacerse es recomendarles que respeten las señales de tránsito, pues la educación vial abarca para toda persona que se conduce en un vehículo como a pie, tal como lo establece el Artículo 46 de la Ley de Tránsito.

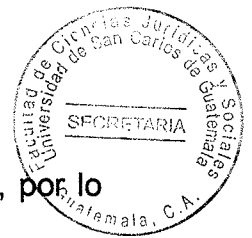
En principio hay que tomar en cuenta que todas las personas son peatones en algún momento, pues el hecho que conduzcan un vehículo de dos o de cuatro ruedas, no les quita esta condición, tal es el caso de una persona que ingresa su vehículo a algún parqueo público y desde el momento que desciende del mismo, ya es un peatón, pues deberá desplazarse a pie hasta el lugar de destino, ya sea a una distancia larga o corta y en este ínterin puede ocasionar algún accidente de tránsito y sin duda alguna el llevará la peor parte pues no tiene ninguna protección como ya se indicó.



Pero la educación vial no se adquiere de la noche a la mañana, sino que lleva un proceso, pues la misma debe empezar desde la escuela primaria, por lo que es importante que el Ministerio de Educación implemente dentro del currículo nacional base, una asignatura relacionada con el tema, para que de esta manera se cree conciencia en los niños sobre el respeto a las señales de tránsito; asimismo, enseñarles las consecuencias jurídicas que se suscitan por la falta de respeto a la Ley de Tránsito y al Reglamento de Tránsito; de igual manera, estas enseñanzas deben seguir en el nivel básico y diversificado, puesto que es cuando los jóvenes tienen mayor madurez y cuanto más necesitan conocer sobre el tema.

Pero la educación vial no debe terminar ahí, sino que a nivel superior, todas las universidades deben implementar programas de educación vial, cursos respecto al cumplimiento de la Ley de Tránsito, al Reglamento de Tránsito y a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, pues en estas edades, se movilizan solos por distintos lugares y deben tomar precauciones, de igual manera si conducen vehículos, respetar al peatón.

Los medios de comunicación deben fomentar la educación vial para que toda la población sepa cómo conducirse en la vía pública, específicamente en las horas y lugares de mayor afluencia vehicular, fomentar que utilicen las pasarelas para evitar ser atropellados, no tratar de cruzar en vías rápidas como autopistas o carreteras, principalmente cuando hay poca iluminación, pues los conductores se confían que no habrá ninguna persona en la vía pública y hasta pueden haber atropellamientos masivos que luego repercuten en el conductor, cuando el culpable es el peatón.



Es también importante que hayan campañas de educación vial periódicamente, por lo menos una vez cada trimestre en distintos lugares del país, pues con ello los padres de familia podrán entender que tienen la obligación de cuidar a sus hijos; pero también para las personas que acostumbran a realizar ejercicio en la vía pública, es importante fomentar la utilización de prendas de vestir luminosas acordes a la actividad que realicen, para evitar ser atropellados y también la imposición de sanciones en cada caso para evitar que haya algún accidente donde se vean involucrados los peatones.

5.5. Propuesta de reforma al Reglamento de Tránsito

Es importante traer a colación en este apartado la presunción de culpabilidad regulada en el Artículo 1648 del Código Civil ya que se aplica perfectamente a los hechos de tránsito, como en una colisión de vehículos en una calzada o calle donde hay un semáforo, cualquiera de los dos lógicamente, alegará que el otro conductor o el peatón se atravesó en luz roja, es aquí donde la normativa se aplica, pues hay una situación donde se violó la norma jurídica y por lo tanto debe ser sancionada.

La norma contenida en el Artículo 1648 de la presunción de culpabilidad, se considera acertada, porque ayuda a que la población actúe con la debida diligencia, incluyendo a los peatones, de modo que sirve como una función motivadora a que la sociedad enmarque su conducta dentro de los límites legales, que en el presente caso es la Ley de Tránsito y el Reglamento de Tránsito. La norma contenida en el Artículo 1652 del Código Civil, es más justa porque exonera de responsabilidad al conductor si prueba que el damnificado violó leyes o reglamentos, en este caso la Ley de Tránsito y el Reglamento

de Tránsito, ya que el peatón pudo haber ocasionado el accidente. Pese a que esta norma es un postulado de la teoría objetiva, todavía tiene mayor alcance que el Reglamento de Tránsito, pero es una norma genérica que solamente explica cómo la persona violó la norma jurídica. Es importante resaltar lo referente a los supuestos jurídico, porque estos son mandatos que van acompañados de las consecuencias jurídicas, las cuales contienen la sanción en caso de incumpliendo; la doctrina se pronuncia porque: "Son situaciones jurídicas concretas que sobrevienen en virtud de la realización de los supuestos previstos en las normas jurídicas".⁵²

La norma contenida en el Artículo 1655 del Código Civil, se refiere a los casos de lesiones corporales, las cuales pueden suscitarse a través de un accidente de tránsito; de hecho la mayoría de accidentes causan lesiones, especialmente cuando se ven involucrados peatones, ya que es el más perjudicado, lo cual se da en los casos de atropellamiento por culpa de este último. Se hizo mención a todas estas normas del Código Civil, porque explican de forma genérica cómo se pueden generar sanciones, puesto que se aplican a los accidentes de tránsito, de manera que estas normas se relacionan con el Artículo 180 del Reglamento de Tránsito.

La reforma al Reglamento de Tránsito es aplicable porque en el título VI, capítulo único, desde Artículo 180 al Artículo 185 del Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98 del Presidente de la República de Guatemala establece lo referente a las Infracciones y sanciones a los conductores, pero en ningún caso establece sanciones para los

⁵² López Mayorga, Leonel Armando. *Introducción al estudio del derecho II*. Pág. 21.



peatones por ningún motivo, salvo lo que se indica en el título III, de la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala; así como también en el capítulo V, del Artículo 56 al Artículo 64 del Reglamento de Tránsito, que sí hace mención a la circulación de los peatones.

Los Artículo 12 y 13 de la Ley de Tránsito, solamente hacen referencia al derecho de vía que tiene el peatón, en los lugares específicos, así como la exoneración de responsabilidad al conductor en caso de atropellar a un peatón fuera de estos lugares, pero esta exención de responsabilidad no es del todo cierta, porque la realidad demuestra que en los accidentes de tránsito donde se ven involucrados conductores y peatones, los conductores son los perjudicados porque las normas citadas son muy escuetas y no garantizan plenas sanciones a los peatones.

Luego se mencionan del Artículo 56 al Artículo 64 del Reglamento de Tránsito algunas cuestiones relacionadas con los peatones como el derecho de vía, de la misma forma que el Artículo 12 de la Ley de Tránsito; los lugares específicos por los que deben circular los peatones, conocidos como pasos de cebra; lo referente a las zonas escolares; y la prohibición de circular a pie en determinados lugares, pero al igual que en la ley ordinaria, la norma reglamentaria no contiene sanciones para los peatones que incumplen estas normas jurídicas.

Pareciera ser que la intención de los legisladores fue proteger al peatón en cualquier momento, pero se les olvidó que estos pueden ser imprudentes al momento de circular por las calles, pues cada vez que hay algún atropellamiento, se responsabiliza al



conductor, tanto por personas particulares como por autoridades, lo cual pone en eminente peligro a los conductores de vehículos que conducen con precaución y con la debida observancia de la Ley de Tránsito y del Reglamento de Tránsito.

Lo que es peor aún, es que en el caso de lesiones corporales, como se analizó en el Artículo 1655 del Código Civil, el conductor es detenido por agentes de la Policía Nacional Civil y consignado a la torre de tribunales, inclusive se le realiza prueba de alcoholemia, quedando completamente desprotegido ante la ley, lo que se deduce que tanto la Ley como el Reglamento de Tránsito, contienen normas injustas en lo que respecta a accidentes de tránsito donde se ven involucrados peatones con vehículos, más concretamente en los casos de atropellamiento, pues no solo hacen pasar vergüenzas ante la sociedad a los conductores, tildándolos como irresponsables, malos conductores y aprovechados.

Otra consecuencia que sufren los conductores es que deben pasar una noche en las carceletas de la torre de tribunales porque el Ministerio Público les imputa el tipo penal de lesiones culposas, entonces deben pagar abogado defensor para solventar su situación jurídica, cuando en realidad tal vez el imprudente fue el peatón, pero el hecho de hacerse responsable contribuye a que el juez pueda dictar una falta de mérito o una medida sustitutiva y evitar la prisión preventiva por el delito en referencia.

El mismo procedimiento sucede en caso de muerte del peatón, solo que el tipo penal que se le imputa es homicidio culposo. Pero aún hay más, porque la Policía Nacional Civil se lleva el vehículo involucrado en el accidente al depósito o en las estaciones policiales, los



cuales están ahí por un tiempo indefinido, debiendo el dueño del vehículo, realizar la gestión para la devolución, para lo cual deben presentar un memorial dirigido al fiscal del Ministerio Público que lleva el caso, así como también, una solicitud dirigida al jefe de la estación de la Policía Nacional Civil en la que se encuentra el vehículo, pero estos son devueltos en mal estado, en ocasiones desmantelados, lo que conlleva gastos de reparación para el propietario, más los honorarios del abogado que le asesoró en la redacción del memorial.

Estas circunstancias dan lugar a que se proponga una reforma, con el objeto que se adicione el Artículo 185 bis del Reglamento de Tránsito, para imponer una multa al peatón que no respete las prohibiciones establecidas en el Artículo 64 del Reglamento de Tránsito; adicionar el Artículo 185 ter del Reglamento de Tránsito, con el objeto de imponer sanción a los peatones que no cumplan con lo establecido en los Artículos 58 y 60.

ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO _____

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con la Constitución Política de la República de Guatemala, el Estado garantiza y protege la vida humana; así como la seguridad jurídica e integridad de las personas, debiendo contar con ello con un conjunto de normas coherentes que aseguren cumplir con la protección de la persona.



CONSIDERANDO:

Que la Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República de Guatemala exonera de responsabilidad al conductor de un vehículo en caso atropelle a una persona, siempre que esté dentro de los límites de las leyes y reglamentos; sin embargo, dicha normativa solamente contiene un supuesto jurídico, pero no contiene una consecuencia jurídica, de manera que no hay forma de hacerse efectiva la misma, siendo únicamente derecho vigente no positivo. Aunado a ello, el Reglamento de Tránsito Acuerdo Gubernativo número 273-98 del presidente de la república de Guatemala, no contiene ninguna sanción para el peatón que es atropellado por incumplir dichas normativas.

POR TANTO:

En ejercicio de la función que le confiere el inciso e) del artículo 183 de la Constitución Política de la República de Guatemala,

DECRETA:

Las siguientes:

REFORMAS AL REGLAMENTO DE TRÁNSITO ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 273-98 DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA

Artículo 1. Se adiciona el Artículo 185 bis al Acuerdo Gubernativo 273-98 del presidente de la República de Guatemala, Reglamento de Tránsito, el cual queda así:



Artículo 185 bis. Sanciones para los peatones. Cuando un peatón incurra en cualquiera de las prohibiciones por acciones u omisiones establecidas en el Artículo 64 del Reglamento de Tránsito, incurrirá en una multa de Q.500.00.

Artículo 2. Se adiciona el Artículo 185 ter al Acuerdo Gubernativo 273-98 del presidente de la República de Guatemala, Reglamento de Tránsito, el cual queda así:

Artículo 185 ter. Otras sanciones para los peatones. Cuando un peatón violare cualquiera de las prohibiciones por acciones u omisiones establecidas en los Artículos 58 y 60 del Reglamento de Tránsito, incurrirá en una multa de Q.1, 000.00.

Artículo 3 Vigencia. La presente reforma entrará en vigencia a los ocho días de su publicación en el diario oficial.

COMUNÍQUESE

PUBLÍQUESE Y CUMPLASE

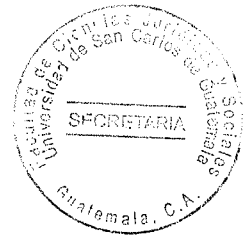
ALEJANDRO EDUARDO GIAMMATTEI FALLA

EDGAR GODOY SAMAYOA

MINISTRO DE GOBERNACIÓN

CARLOS ADOLFO MARTÍNEZ GULARTE

SECRETARIO GENERAL DE LA PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

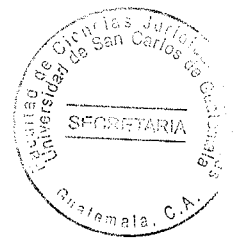




CONCLUSIÓN DISCURSIVA

El problema radica en que el el Reglamento de Tránsito no establece ningún tipo de sanción para los peatones que incumplen con la normativa, sino que unicamente protege de forma desmedida a estos e impone una serie de sanciones para los conductores de vehículos. Estos privilegios que impone el Reglamento de Tránsito perjudican a los conductores porque se les atribuye toda la responsabilidad del caso, inclusive si el peatón resulta lesionado, que es lo más común, o en el peor de los casos, resultare la muerte de la persona, es detenido el conductor y trasladado a la torre de tribunales por el delito de lesiones culposas u homicidio cuposo; y el vehículo es consignado y llevado al depósito de la Policía Nacional Civil.

Por lo expuesto, se necesita que el Presidente de la República de Guatemala, realice reformas por adhesión al Reglamento de Tránsito, Acuerdo Gubernativo 273-98, con el objeto de regular sanciones que van desde los Q.500 a los Q.1,000.00, según la gravedad de las infracciones, pues con ello se prevendrían accidentes de tránsito en los cuales los peatones violan la Ley de Tránsito y el Reglamento de Tránsito, especialmente cuando estos transiten y se atraviesen las calles por los lugares inadecuados, pues ponen en riesgo su vida y la de los demás.





BIBLIOGRAFÍA

ALFARO ÁLVAREZ, Carlos y Carlos Días Coler. **Accidentes de tránsito. Estados Unidos de América: (s.e.), 1977.**

BARRAGÁN LÓPEZ, José Antonio y María Luisa Villén Rivas. **Y después del accidente qué.** España: Ed. Estudios y estrategias, S.A., 2000.

BERNAL, Francisco Javier. **Derecho administrativo.** Colombia: Ed. Escuela superior de administración pública, 2008.

BOSIO, Luis Alberto, Roberto Víctor Cohen y Norberto López Ramos. **Accidentología vial, elementos de estudio forense.** Argentina: Ed. Justicia Nacional, (s.f.).

BUSTOS, Valeria. **Factores de riesgo en los siniestros de tránsito.** Tesina de la Universidad del Aconcagua. Argentina: 2012.

DE LOS SANTOS MORALES, Adriana. **Derecho administrativo I.** México: Ed. Red tercer milenio, 2012.

FIGUEROA ORELLANA, Héctor Fernando y Olga Elizabeth Vásquez Mérida. **Fase pública derecho administrativo.** Guatemala: Ed. Foto publicaciones, 2019.

Fundación Mutua Madrileña. **Estudio de siniestralidad vial y atropellos.** España: (s.e.), 2011.

GALVÁN, Israel Arvizu, Nohemí Bello Gallardo y José Fernando Vásquez Avedillo. **Principio de legalidad vs principio de juridicidad.** México: (s.e.), 2016.

GONZÁLEZ ARGUDO, José Fernando y Juan Alberto Ordoñez Ruilova. **Estudio de los factores que intervienen en los accidentes e infracciones de tránsito.** Tesis de grado, Universidad Politécnica Salesiana sede de Cuenta. Ecuador: 2014.

GUZMÁN BRITO, Alejandro. **Derecho público y derecho privado.** Chile: Ed. Universidad de Valparaíso. 2015.

HERNÁNDEZ DÍAZ, Carlos Arturo. **La costumbre como fuente del derecho.** Colombia: (s.e.), 2010.

HIJAR MEDINA, Martha Cecilia. **Los accidentes como problema de salud pública en México.** México: Ed. Intersistemas, S.A., 2014.

<https://blogs.deperu.com/alerta-ambar/guia-del-peaton-y-tabla-de-infracciones>.
(Consultado: 3 de febrero de 2020).



<https://d.elhorizonte.mx/local/peatones-que-violen-el-reglamento-de-transito/1741258>. (Consultado: 3 de febrero de 2020).

<https://inacif.gob.gt/index.php/component/content/article/89-noticias/ultimas-noticias/>. (Consultado: 28 de septiembre de 2019).

<http://www.azuay.gob.ec/prv/wp-content/uploads/2017/08/.pdf>. (Consultado: 28 de septiembre de 2019).

<https://www.lasexta.com/motor/noticias/multas-por-no-respetar-las-reglas.html>. (Consultado: 3 de febrero de 2020).

<https://www.ine.gob.gt/ine/estadisticas/bases-de-datos/accidentes-de-transito/>. (Consultado: 27 de septiembre de 2019).

<http://www.muniguate.com/muni/entidades-municipales/emetra/> (consultado: 28 de septiembre de 2019).

<https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>. (Consultado: 20 de septiembre de 2019).

LÓPEZ MAYORGA, Leonel Armando. **Introducción al estudio del derecho II**. 6ª ed; Guatemala: 2006.

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. **Servicios de protección vial**. Guatemala: (s.e.), 2016.

Municipalidad de Guatemala. **Memoria de labores**. Guatemala: (s.e.), 2018.

Ministerio del Interior. **La movilidad segura de los colectivos más vulnerables**. España: (s.e.), 2010.

NAVIERA ZANA, Maita María. **El resarcimiento del daño en la responsabilidad civil extracontractual**. Tesis de grado, Universidad de la Coruña. España: 2004.

Organización Mundial de la Salud. **Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial**. Suiza: Ed. OMS, 2009.

Organización Mundial de la Salud. **Por una mejor seguridad vial en las américas**. Estados Unidos de América: Ed. OMC, 2007.

Organización Panamericana de la salud. **Beber y conducir**. Suiza: Ed. OMS, 2003.

PEQUERUL, Gemma. **Análisis de la mecánica lesional de un atropello**. España: (s.e.). 2011.



PEREIRA OROZCO, Alberto. **Introducción al estudio del derecho II.** 6ª ed.; Guatemala Ed. Ediciones de Pereira, 2007.

SILVA MARTÍNEZ, Migue. **Educación vial.** Venezuela: (s.e.), 1972.

RUIZ RAMOS, Jorge Arturo. **Reconstrucción de hechos de tránsito.** Costa Rica: (s.e.), (s.f.).

Universidad de San Carlos de Guatemala. **Procesamiento de la escena del crimen.** Guatemala: Ed. Universitaria, (s.f.).

VILLALOBOS PARRA, Luis y Hernández Gómez, Roberto. **Accidentes de tránsito.** Costa Rica: Ed. Asociación costarricense de Pediatría, 2008.

Legislación:

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

Código Civil. Decreto Ley 106 del Jefe de Gobierno Enrique Peralta Azurdia, 1963.

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

Ley de Servicio Civil. Decreto 1748 del Congreso de la República de Guatemala, 1964.

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

Ley de Contrataciones del Estado. Decreto Número 57-92 del Congreso de la República de Guatemala, 1992.

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

Ley Orgánica del Presupuesto. Decreto Número 101-97 del Congreso de la República de Guatemala, 1997.

Ley de lo Contencioso Administrativo. Decreto Número 119-96 del Congreso de la República de Guatemala, 1996.

Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito. Decreto Número 15-2014 del Congreso de la República de Guatemala, 2014.

Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial. Decreto Número 45-2016 del Congreso de la República de Guatemala, 2016.



Ley de Tránsito. Decreto 24.449 del Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina, 1999.

Ley Orgánica del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala. Decreto 33-2006 del Congreso de la República de Guatemala, 2006.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Ecuador. Decreto 398 de la Asamblea Constituyente, 2008.

Reglamento de Tránsito. Acuerdo Gubernativo Número 273-98. 1998 del presidente de la República, 1998.