

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

**CAUSAS DE LA INEXISTENCIA DE UNA POLÍTICA PREVENTIVA DEL ESTADO, EN
RELACIÓN A LOS HECHOS DE TRÁNSITO, ORIGINADOS POR EL CONSUMO DEL
ALCOHOL Y ESTUPEFACIENTES**

GILBERTO ANIBAL MONTENEGRO ALVIZUREZ

GUATEMALA, FEBRERO DE 2008

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

**CAUSAS DE LA INEXISTENCIA DE UNA POLÍTICA PREVENTIVA DEL ESTADO, EN
RELACIÓN A LOS HECHOS DE TRÁNSITO, ORIGINADOS POR EL CONSUMO DEL
ALCOHOL Y ESTUPEFACIENTES**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva

de la

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

de la

Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

GILBERTO ANIBAL MONTENEGRO ALVIZUREZ

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Guatemala, febrero de 2008

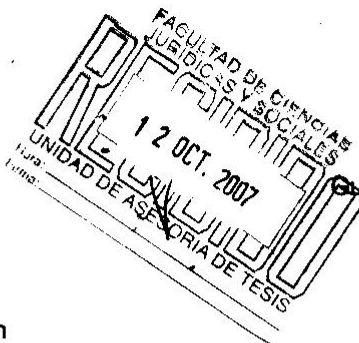
**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO: Lic. Bonerge Amilcar Mejía Orellana.
VOCAL I: Lic. César Landelino Franco López.
VOCAL II: Lic. Gustavo Bonilla.
VOCAL III. Lic. Erick Rolando Huitz Enríquez.
VOCAL IV: Br. Hector Mauricio Ortega Pantoja.
VOCAL V: Br. Marco Vinicio Villatoro López.
SECRETARIO: Lic. Avidan Ortiz Orellana.

RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis”. (Artículo 43 del Normativo para la elaboración de la tesis de licenciatura en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala).



Melgar & Melgar Asociados
Abogados y Notarios
Bufete Corporativo.



Guatemala, 31 de Agosto del 2,007

Licenciado
Marco Tulio Castillo Lutín
Coordinador de la Unidad de Asesoría de tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala

Respetable Licenciado Castillo Lutín:

En forma respetuosa y atenta me dirijo a usted para informarle que en cumplimiento de la resolución emitida por esa coordinación con fecha 16 de Junio del año 2006, me permití asesorar y orientar al Bachiller GILBERTO ANIBAL MONTENEGRO ALVIZUREZ con número de carné 8911479 en la elaboración de su trabajo de tesis intitulado "CAUSAS DE LA INEXISTENCIA DE UNA POLÍTICA PREVENTIVA DEL ESTADO, EN RELACIÓN A LOS HECHOS DE TRÁNSITO, ORIGINADOS POR EL CONSUMO DEL ALCOHOL Y ESTUPEFACIENTES".

Asimismo, me permito infórmale que luego de realizar varias revisiones minuciosas y sistemáticas del trabajo de investigación realizado, esta asesoría ha efectuado las correcciones y cambios pertinentes al informe final, habiéndosele modificado el estado capitular.

El artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, establece que: "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de las tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estimen pertinentes".

Así pues, en cumplimiento de la normativa invocada, me permito rendir informe respecto al hecho de que a mi criterio, el trabajo que se me designó fuera asesorado,

República de Guatemala, Ciudad de Guatemala.
6a. Avenida 11-43, Zona 1, Oficina 203 2do. Nivel, Edificio Panam
Teléfonos: 232-2170, 251-7350, 253-7101. Fax 232-2170
E-mail: carliomelcia@yahoo.es



Melgar & Melgar Asociados
Abogados y Notarios
Bufete Corporativo.



centra el objetivo en lo relativo a las causas que hacen carecer de una política estatal respecto al trato de un problema que con el devenir del tiempo agobia más a la sociedad guatemalteca, puesto que producto del trabajo de campo efectuado, se logró establecer que realmente no existe tal política gubernamental, siendo mínimos los esfuerzos que algunas entidades de carácter privado efectúan en forma aislada.

El resultado obtenido en el trabajo por parte del autor, es producto de la aplicación de los métodos deductivo e inductivo, puesto que desarrolló algunas áreas del trabajo, partiendo de casos particulares para concluir en resultados de carácter general y en otras partes, partió de lo general hacia lo particular. Así mismo, se basó en el método analítico, puesto que a través de este, investigó lo relativo a las políticas gubernamentales y de entidades de otra índole, respecto al problema investigado; y finalmente el método sintético, ya que con base en este especificó los fundamentos que lo hacen arribar a las conclusiones de la investigación desarrollada.

Entre las técnicas utilizadas se tiene la de la entrevista, al haber abordado a personalidades directamente relacionadas con el tema, tanto de los cuerpos de Bomberos Municipales como Voluntarios, el vocero de la Policía Municipal de Tránsito, la jefa del Centro de Documentación de la Secretaría de Planificación Económica y de otros conocedores del tema.

Es importante indicar que considero que el trabajo fue elaborado en forma científica, por lo que se profundizó en los temas torales del mismo, la secuencia que se le asignó al desarrollo de toda la temática y las importantes conclusiones y recomendaciones a que arriba el investigador; habiendo utilizado un sistema de redacción que si bien es cierto contiene alguna terminología específica también del campo de la química y de la medicina, se explica la interpretación de la misma, por lo que es clara en su totalidad para el lector común.

En el trabajo también han sido respetadas las reglas relativas a las conclusiones y recomendaciones, que este tipo de trabajo debe contener.

Por lo anterior indicado, al haber llenado el estudiante los requisitos técnico-profesionales exigidos por esa Unidad Académica, me permito emitir mi dictamen de aprobación de dicho trabajo de investigación, para que así pueda continuar con las diligencias correspondientes para su definitiva finalización.


Lic. Byron Vinicio Melgar García
ABOGADO Y NOTARIO Col-6,030

República de Guatemala, Ciudad de Guatemala.
6a. Avenida 11-43, Zona 1, Oficina 203 2do. Nivel, Edificio Panam
Teléfonos: 232-2170, 251-7350, 253-7101. Fax 232-2170
E-mail: carlgiomelgar@yahoo.es



UNIDAD ASESORIA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES, Guatemala, trece de septiembre de dos mil siete

Atentamente, pade al (a) LICENCIADO (A) MARTA EUGENIA VALENTUELA BONILLA, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante GILBERTO ANIBAL MONTENFORO ALVARAZ Intitulado: "CAUSAS DE LA INEXISTENCIA DE UNA POLITICA PREVENTIVA DEL ESTADO, EN RELACION A LOS HECHOS DE TRANSITO, ORIGINADOS POR EL CONSUMO DE ALCOHOL ESTUPEFACIENTES".

Me permito hacer de su conocimiento que esta facultad (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En su dictamen correspondiente debe haber constar el contenido del Artículo 23 del Reglamento para el Examen General Público, el cual dice: "Como requisito para la presentación de tesis, el estudiante deberá presentar un resumen de su trabajo de tesis, el cual deberá contener: el título de la tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, los resultados de la investigación, las conclusiones y recomendaciones de la misma, las referencias bibliográficas y el índice de la tesis. El resumen deberá ser presentado en un formato de una sola hoja, en letra Arial, tamaño 12, con márgenes de 2.5 cm. en los cuatro lados. El resumen deberá ser presentado en un formato de una sola hoja, en letra Arial, tamaño 12, con márgenes de 2.5 cm. en los cuatro lados. El resumen deberá ser presentado en un formato de una sola hoja, en letra Arial, tamaño 12, con márgenes de 2.5 cm. en los cuatro lados."

DR. MANUEL RUIZ CASULLO LARA
JEFE DE LA UNIDAD ASESORIA DE TESIS



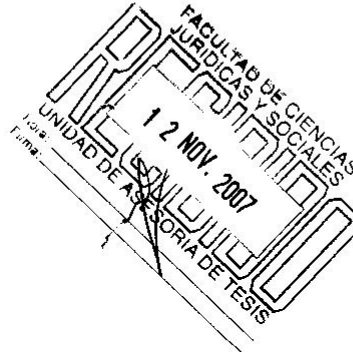
En la ciudad de Guatemala,
a los 13 de septiembre de 2017.

Licda. Marta Eugenia Valenzuela Bonilla
Abogada y Notaria



Guatemala, 09 de Octubre del 2,007

Licenciado
Marco Tulio Castillo Lutín
Coordinador de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas Y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala



Respetable licenciado Castillo Lutín:

Atentamente me dirijo a usted para manifestarle que, en cumplimiento a la resolución de esa coordinación, de fecha 13 de Septiembre del año 2,007, me permito revisar y orientar al Bachiller Gilberto Anibal Montenegro Alvizurez, con número de carné 8911479, en la elaboración del trabajo de tesis intitulado "CAUSAS DE LA INEXISTENCIA DE UNA POLÍTICA PREVENTIVA DEL ESTADO, EN RELACIÓN A LOS HECHOS DE TRÁNSITO, ORIGINADOS POR EL CONSUMO DEL ALCOHOL Y ESTUPEFACIENTES".

Para el efecto de lo anterior me permito informarle que, luego de efectuar varias revisiones minuciosas del trabajo de investigación realizado, esta revisora ha realizado las correcciones y cambios pertinentes del informe final.

El artículo 32 del Normativo para Elaboración de Tesis de licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, establece que "Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de las tesis, la metodología y técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fuera necesario, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación u otras consideraciones que estimen pertinentes".

En el trabajo de mérito el Bachiller Gilberto Anibal Montenegro Alvizurez, ha realizado un detenido y objetivo análisis sobre la inexistencia de una política preventiva por parte del Estado de Guatemala, relacionada a los hechos de tránsito, ocasionados por personas que conducen bajo efectos de alcohol o estupefacientes, fundamentándose en la bibliografía adecuada, la legislación nacional correspondiente

11 Calle, 10-56 Zona 1, Edificio Santo Domingo, 4º Nivel, Oficina 401, Ciudad de Guatemala, C.A.
Tel. 2230-6271 y Cel. 5318-1498
E-mail: embalen@gmail.com

Licda. Marta Eugenia Valenzuela Bonilla
Abogada y Notaria



y a la experiencia laboral adquirida como integrante del Benemérito Cuerpo de Bomberos Municipales, planteando interesantes conclusiones y recomendaciones, tendientes a establecer la necesidad de que el Estado implemente programas y políticas preventivas con el propósito de darle solución al problema planteado.

El trabajo fue elaborado en forma científica, desarrollándose los temas fundamentales del mismo, la secuencia que se le asignó al desarrollo de todas las temáticas y las importantes conclusiones y recomendaciones a que llegó el investigador; utilizándose los métodos deductivo, inductivo, analítico y sintético, habiéndose utilizado además las técnicas de la entrevista.

En virtud de lo anterior, estimo que el tema propuesto, reúne los requisitos normativos requeridos, y en consecuencia es procedente emitir dictamen favorable al desarrollo del mismo, con el objeto de continuar con los trámites correspondientes.



Licda. Marta Eugenia Valenzuela Bonilla
Col-4142

MARTA EUGENIA VALENZUELA BONILLA
ABOGADO Y NOTARIO

11 Calle, 10-56 Zona 1, Edificio Santo Domingo, 4º Nivel, Oficina 401, Ciudad de Guatemala, C.A.
Tel. 2230-6271 y Cel. 5318-1498
E-mail: embaten@gmail.com



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES.

Guatemala, dieciséis de noviembre del año dos mil siete.

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la Impresión del trabajo de Tesis del (de la) estudiante GILBERTO ANIBAL MONTENEGRO ALVIZUREZ, Titulado CAUSAS DE LA INEXISTENCIA DE UNA POLÍTICA PREVENTIVA DEL ESTADO, EN RELACIÓN A LOS HECHOS DE TRÁNSITO, ORIGINADOS POR EL CONSUMO DEL ALCOHOL Y ESTUPEFACIENTES Artículo 31 Y 34 del Normativo para la elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público de Tesis.-

MTCL/sllh



ACTO QUE DEDICO

A: Dios por haberme dado el privilegio de vivir y de quien he recibido tantas bendiciones.

A MIS PADRES: Eusebio Montenegro Cardona y Estanislao Alvizurez Gramajo (Q.E.P.D.) que Dios los tenga a su lado.

A MI ESPOSA: Myrna Nineth Lucero de Montenegro, por su ayuda y comprensión incondicional.

A MIS HIJOS: Mynor Anibal, Myrna Lisseth, Byron Fernando, con amor.

A MIS HERMANOS: José Luis, Juan José, Juan Antonio, Maria Leticia, Aura Marina, con respeto cariño y admiración.

A MIS AMIGOS: Walter Rodríguez Argueta.
Carlos René Rodríguez.
Miguel Ángel Letona Cifuentes.

A: Licenciado Byron Vinicio Melgar García.

A: Licenciada Marta Eugenia Valenzuela Bonilla.

A: La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

A: El Benemérito Cuerpo de Bomberos Municipales.

ÍNDICE

	Pág.
Introducción.....	i
CAPÍTULO I.	
1. Los hechos de tránsito conceptos y definiciones.....	1
1.1. Definiciones.....	1
1.1.1. Acto.....	1
1.1.2. Hecho.....	2
1.1.3. Vía pública.....	2
1.1.4. Tránsito.....	3
1.1.5. Hecho de tránsito.....	3
1.1.6. Señales de tránsito.....	4
1.2. Problemas que se originan de un hecho de tránsito.....	4
1.2.1. Familiares.....	5
1.2.2. Legales.....	10
1.2.3. Patrimoniales.....	14
1.2.4. Psicológicos.....	17
CAPÍTULO II.	
2. El alcoholismo, la drogadicción y su relación con los hechos de tránsito.....	21
2.1. El alcoholismo.....	21
2.1.1. El alcohol etílico.....	26
2.1.2. Clasificación de las bebidas alcohólicas.....	27
2.2. Drogadicción.....	28
2.2.1. Droga.....	29

	Pág.
2.2.2. Estupefacientes.....	29
2.2.3. El alcohol y la droga y sus efectos físicos.....	31
2.2.3.1. El alcohol y los efectos físicos.....	31
2.2.3.2. Las drogas o estupefacientes y sus efectos físicos.....	33
2.2.4. Riesgos.....	34
2.3. Relación del alcoholismo y la drogadicción con los hechos de tránsito.....	38
CAPÍTULO III	
3. Regulación legal aplicable a los hechos de tránsito.....	41
3.1. Regulaciones constitucionales.....	41
3.2. Regulaciones penales.....	43
3.3. Regulaciones de tránsito.....	52
3.4. Regulaciones civiles.....	55
3.5. Actuación ideal frente a un accidente.....	59
3.5.1. Donde recurrir.....	59
3.5.2. Jueces de asuntos municipales o de paz.....	62
3.5.3. Jueces de primera instancia penal.....	63
3.5.4. Jueces de primera instancia civil.....	63
3.5.5. Seguro obligatorio.....	64
CAPÍTULO IV	
4. La inexistencia de una política preventiva.....	65
4.1. Instituciones y programas preventivos en materia de tránsito.....	65

	Pág.
4.2. Instituciones que atienden la drogadicción y el alcoholismo.....	72
4.3. Órganos jurisdiccionales que se relacionan con la de la ley de tránsito.....	73
4.4. Datos estadísticos de Bomberos y Policía Municipal de Tránsito.....	74
4.5. Entrevista a funcionarios de la Policía Municipal de Tránsito.....	74
4.6. Necesidad de crear una política preventiva.....	77
4.7. Ventajas de una política preventiva.....	83
CONCLUSIONES.....	85
RECOMENDACIONES.....	87
BIBLIOGRAFÍA.....	89

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación implica un esfuerzo del autor en cuanto a efectuar un análisis contextual y generalizado de la función del Estado en la creación de políticas preventivas relacionadas con los accidentes de tránsito donde se ven involucrados personas que conducen bajo efectos de alcohol o estupefacientes, y los problemas que provocan a terceras personas que, como víctimas, se verán afectadas en su patrimonio.

Los accidentes de tránsito provocados por pilotos que conducen bajo efectos de alcohol o estupefacientes, día a día van en aumento, causando luto y dolor a familias guatemaltecas cuando un miembro importante de ésta es víctima, causándole graves lesiones y en algunos casos hasta la muerte.

Los esfuerzos que realizan algunas instituciones del Estado, así como Bomberos y Policía Municipal de Tránsito resultan insuficientes para poder disminuir este fenómeno de carácter jurídico social. La falta de una cultura vial entre los guatemaltecos y asociándose a que la mayoría de conductores no tienen conciencia de su responsabilidad a la hora de ir al frente de un volante, se traduce en altas tasas de accidentes de tránsito.

En el transcurso de la investigación se determina que el Estado de Guatemala, por falta de asignación presupuestaria y poco interés político, no implementa las políticas preventivas necesarias para tratar de disminuir los accidentes de tránsito provocados por pilotos que conducen bajo efectos de alcohol o estupefacientes, dándole incumplimiento, de esa manera, al mandato constitucional que lo obliga a proteger la vida humana desde su

concepción, la seguridad y la integridad de las personas y que, para cumplir dicho precepto el Estado debe de jugar un papel eminentemente preventivo.

El presente trabajo es desarrollado en cuatro capítulos: el capítulo primero se refiere a los hechos de tránsito, conceptos y definiciones; en el segundo se habla del alcoholismo, la drogadicción y su relación con los hechos de tránsito; en el capítulo tercero se conocerá sobre la regulación legal aplicable a los hechos de tránsito; analizándose en el capítulo cuarto lo relativo a la inexistencia de una política preventiva.

Del trabajo de campo de la presente investigación (a través de entrevistas a distintas autoridades), se deducen en forma concreta las conclusiones más importantes, para luego hacer una presentación de las recomendaciones con la finalidad de mejorar la atención a la problemática en cuestión.

El objetivo principal al realizar la presente investigación, como futuro profesional de las ciencias jurídicas y sociales, es poder brindarle un aporte a la sociedad guatemalteca, pretendiendo contribuir con ello, a la creación de una política preventiva de carácter permanente por parte del Estado para tratar de disminuir los accidentes de tránsito, provocados por pilotos que conducen bajo efectos de alcohol o estupefacientes.

CAPÍTULO I

1. Los hechos de tránsito conceptos y definiciones.

1.1. Definiciones:

Antes de entrar a analizar cuales son los problemas que una persona puede tener al verse involucrado en un hecho de tránsito, me parece importante y necesario hacer mención de definiciones de tipo general, tales como: ¿Qué es un hecho?, ¿qué significa acto?, ¿qué es vía pública?, etc., que nos ayudarán a entender de una mejor manera el contenido del presente trabajo.

1.1.1. Acto.

Se puede considerar al acto como todo hecho voluntario que crea, modifica o extingue relaciones de derecho, conforme a éste.

Al referirse al acto Manuel Ossorio citando a Alcalá Zamora, lo define como: “Manifestación de la voluntad o de fuerza, hecho o acción de lo acorde con la voluntad humana. Hecho o acción como simple resultado de un movimiento. Instante en que se concreta la acción. Ejecución, realización, frente a proyecto, proposición o intención tan sólo. Hecho a diferencia de la palabra y más aun del pensamiento. Celebración, solemnidad. Reunión. Periodo o momento de un proceso en sentido general. El empleo de la palabra como documento es galicismo, infiltrado en algunos códigos civiles de Hispanoamérica, y propenso a crear equívocos con otros significados del vocablo”.¹

¹ Ossorio Manuel, **Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas Y Sociales**, Pág.29

1.1.2. Hecho.

“El hecho es lo mismo que suceso acaecido en la realidad. Si este suceso trae aparejada consecuencias en derecho, porque origina, modifica o extingue una relación jurídica, se denomina hecho jurídico. Importa poco la naturaleza del agente del hecho, ya sea natural (tal como la muerte) o proceda del hombre (como el caso de hechos voluntarios y libres). En cuanto aporte modificación a las relaciones de derecho, no podrá dejar de llamarse jurídico. Cuando el hecho es objeto de una relación jurídica adquiere el carácter de una relación jurídica, pero sin que por ello se confunda el acto y el hecho jurídico. Este último es el lazo vínculo que une al sujeto y al objeto de la relación jurídica, y puede proceder de causas independientes de la voluntad humana, como de un hecho de la naturaleza. El acto jurídico en cambio, siempre resulta de la voluntad de la persona, siendo, pues un concepto incluido en el hecho jurídico. El hecho jurídico será lo mismo que acto humano, cuando la voz hecho, considerada en su noción estricta, indique una acción humana”.²

Se puede determinar que de acuerdo a las definiciones anteriormente expuestas es que en el acto, siempre tendrá que haber manifestación de voluntad, mientras que en el hecho puede haber o no manifestación de voluntad, puede o no tener consecuencias jurídicas

1.1.3. Vía pública.

Con relación a la vía pública, el Artículo 2 de Ley de Tránsito, Decreto 132-96 del Congreso de la República establece que: “La vía pública se integra por las carreteras, caminos, calles, y avenidas, calzadas, viaductos, y respectivas áreas de derecho de vía, aceras, puentes, pasarelas; y los ríos y lagos navegables, mar territorial, además vías

² **Enciclopedia Salvat**, volumen 10. Pág. 7449.

acuáticas, cuyo destino obvio y natural sea la circulación de las personas y vehículos, y que conforme las normas civiles que rigen la propiedad de los bienes del poder público están destinadas al uso común.

Como podemos darnos cuenta, y de acuerdo a lo anterior, el contenido de vía pública es bastante amplio, y se puede desprender de lo mismo, que abarca todos aquellos lugares en donde se pueda encontrar el ser humano o vehículos en movimiento a excepción de las aceras o banquetas.

1.1.4. Tránsito.

Se puede considerar al tránsito como el derecho de toda persona en circular a través de vías o lugares públicos, ya sea como peatones o conductores.

Asimismo, se define al tránsito como “Toda acción de transitar, ir o pasar de un punto a otro por vías públicas”.³

1.1.5. Hecho de tránsito.

Con relación al hecho de tránsito, este es toda situación en la que, un conductor o un peatón que transitan en la vía pública, por negligencia, impericia o dolo, ocasionan perjuicios ya sean físicos o materiales al patrimonio de otra persona; teniendo el Estado la obligación de tutelar dicho patrimonio y desde luego la vida, la integridad y seguridad de los habitantes del país.

En todo hecho de tránsito siempre existen uno o varios causantes y una o varias víctimas, involucrados. Entendiéndose como víctima a toda aquella persona que resulta lesionada,

³ Matías Rodríguez, Milvia Lissethe. **Principales Efectos Jurídicos del Consumo de Drogas**, Pág. 39.

fallecida o afectada en su patrimonio en un hecho de tránsito, con ocasión del uso de la vía pública, sin haber tenido responsabilidad en el mismo.

1.1.6. Señales de tránsito.

Existen dispositivos que pueden ayudar, en alguna manera, a disminuir los hechos de tránsito que se denominan señales de tránsito. Regularmente, éstas juegan un rol muy importante, motivo por el cual y para fines de nuestro estudio, me permito expresar que las señales de tránsito, son todos aquellos dispositivos a través de los cuales la institución rectora del tránsito, trata de mantener la viabilidad en la vía pública, tanto para los peatones como para los conductores de vehículos automotores.

En un hecho de tránsito se originan un sinnúmero de problemas *a posteriori*, tanto para un piloto automovilista como para un peatón a la hora de transitar en la vía pública.

1.2. Problemas que se originan de un hecho de tránsito.

Los problemas que se originan para un piloto automovilista o para un peatón, a la hora de transitar en la vía pública y ser el parte de un hecho de tránsito son variados. La mayoría de personas que conducen un vehículo, creen que los accidentes de tránsito, son sólo para personas irresponsables al conducir y que para ellos, dichos accidentes se encuentran lejos de su diario vivir, conducen con cuidado y mantienen cualidades de tipo personal, como no beber mientras conducen, no hablar por el teléfono celular mientras se encuentran al frente del volante, y es bastante cierto que este tipo de cualidades le pueden evitar de alguna manera el verse involucrado en un accidente de tránsito algún día. Pero, de acuerdo a la opinión de los expertos en el tema, ninguna persona que conduce, por muy cuidadosa que sea, está libre de sufrir un accidente de tránsito; el riesgo es para todos y da inicio desde el mismo momento que nos subimos al automóvil y presionamos el

acelerador. Siempre podrá existir la posibilidad de que un peatón de forma repentina se atraviese al paso de nuestro vehículo en una calzada o en una calle, que otro conductor bajo efectos de alcohol o de alguna droga con su vehículo se nos atraviese, o que un niño corra de tras de un balón de fútbol.

Es importante tomar en cuenta que en nuestra sociedad no existe la cultura vial del uso de la pasarela y si a esto le agregamos que en la gran mayoría de nuestras calzadas, calles y avenidas no existe una señalización vial adecuada y que en la mayoría de casos la irresponsabilidad vial de muchos pilotos es grande.

Ante esta realidad vial en el país, las posibilidades de que suframos un accidente de tránsito, en opinión de expertos es bastante grande, entonces la pregunta debería de ser ¿Estamos preparados, psicológica, económica, familiarmente y legalmente, si el destino nos tiene la desagradable experiencia de sufrir un hecho de tránsito?. Estoy seguro que en la gran mayoría de los casos la respuesta será que no, y de cierta manera es algo lógico, pues comúnmente la gente no se prepara para lo desagradable, pero la verdad del caso es que en cualquier momento de nuestra vida nos podemos ver inmersos en una situación de estas; por lo que, en el presente trabajo mencionaremos algunos de los problemas que pueden tener una persona al verse involucrado en un hecho de tránsito dentro de los más imponte los siguientes: familiares, legales, patrimoniales, y psicológicos.

1.2.1. Familiares.

Antes de analizar los problemas que puede enfrentar una persona en el campo familiar, tras verse involucrado en un hecho de tránsito, me parece adecuado que empecemos analizando que es una familia

La familia se define como “El grupo de personas emparentadas entre si que viven juntas. Conjunto de ascendientes, descendientes, colaterales afines de un linaje”.⁴

En todas las sociedades la familia juega un papel importante para el engrandecimiento y desarrollo de una nación y es por eso que el Estado debe de velar por la seguridad y protección familiar, solamente con familias bien integradas y donde el Estado cumpla su rol de brindarles seguridad, en los campos del diario vivir se podrá evitar la desintegración familiar con el correspondiente daño social que esto significa para el país.

Con relación a la protección de la familia la Constitución Política de la República de Guatemala en su artículo 47 afirma que: “El Estado garantiza la protección social, económica y jurídica de la familia. Promoverá su organización sobre la base legal del matrimonio, la igualdad de derechos de los cónyuges, la paternidad responsable y el derecho de las personas a decidir libremente el número y espaciamiento de sus hijos”.

El licenciado Castillo González, Catedrático de la Universidad de San Carlos de Guatemala indica “que los derechos sociales constituyen un aporte especial de los derechos humanos en general, y que es función del Estado el garantizar protección y promover su organización”.⁵

Es importante hacer notar que en el campo de la protección familiar, ante las distintas circunstancias que pueden afectar a la familia los esfuerzos del Estado han sido muy pocos, ya que casi no existen actividades que conduzcan a lograr de una forma efectiva, dicho postulado constitucional.

⁴ **Enciclopedia Salvat**. Volumen 8. Pagina 5,921.

⁵ Castillo Gonzáles Jorge Mario, **Constitución Política Comentada**. Guatemala, C. A. 2001. Pág. 86

Al referirnos a los problemas familiares que se pueden suscitar para las personas que se ven en un momento dado involucradas en un hecho de tránsito, debemos de tomar en consideración dos aspectos:

- a) Los problemas para la persona que ocasionó el hecho de tránsito.
- b) Los problemas para la persona o familiares que son víctimas o que se ven involucradas en un hecho de tránsito sin ser ellos los responsables.

La persona que ocasiona un hecho de tránsito puede de un momento a otro perder todo o parte de su patrimonio personal, ya que como lo establece nuestra legislación civil todo daño proveniente de culpa ajena debe de ser reparado, y en el peor de los casos podría también ir a la cárcel, perdiendo lo más preciado que puede tener el hombre que es su libertad.

El que un integrante familiar se enfrente a un gasto por reparaciones que se le deban de efectuar a otro vehículo, gastos por servicios médicos que se le tienen que pagar a otra persona, o gastos de carácter judicial por un posible proceso penal o en su caso civil, puede originar problemas de índole familiar, entre los integrantes de una familia más comúnmente entre los padres, ya que son gastos que muchas veces no se encuentran contemplados en el presupuesto del hogar, lo cual sin duda los obligara a tener que ajustar el presupuesto indicado, sacrificando muchas veces algunas actividades de índole familiar como podría ser los paseos de carácter recreacional, el poder complacer a sus hijos en algunos gustos propios de su edad, o en ocasiones dejando de cubrir necesidades de primer orden como la educación, la salud etc., lo cual en algún momento puede crear algún grado de desintegración familiar.

La licenciada en Trabajo Social Montenegro Alvizurez expone que: “uno de los factores que más influyen en la desintegración familiar es el económico, el bajo nivel de ingresos que poseen los padres de familia, junto al alcoholismo han sido factores que dan origen a la desintegración familiar”.⁶

La problemática de la cual hemos venido hablando se podría ver agravada si dentro del hecho de tránsito, aparte de tener que responder por daños materiales, también se tiene la obligación de tener que responder por daños, de tipo personal a la integridad de otra persona, traumas o en su caso la muerte, que se le ocasionen al otro conductor o a terceros, ya que los costos del hecho de tránsito, si la persona es declarada por sentencia judicial como responsable del mismo, se verán considerablemente elevados.

En cuanto a los problemas que le pueden acarrear a una familia el hecho de que un miembro de su núcleo se vea involucrado en un hecho de tránsito como víctima serán básicamente en dos aspectos:

- a) El aspecto puramente físico en cuanto a la recuperación se refiere, que va a depender del grado de lesiones o traumas que sufrió, con sus correspondientes secuelas psicológicas o en su caso, y dependiendo de la gravedad del accidente, la posible muerte; y
- b) Lo económico ya que en la gran mayoría de los casos las personas que son víctimas de un hecho de tránsito, son de escasos recursos y que no cuentan con los medios económicos para poderle hacer frente a un gasto de esta naturaleza, y en el aspecto laboral la persona que se ve imposibilitada de trabajar a

⁶ Montenegro Alvizurez, Aura Marina. “Factores de riesgo que afectan la salud de los y las adolescentes”. Pág. 36.

consecuencia de alguna lesión, siempre verá mermados sus ingresos familiares, lo cual sin duda podrá ocasionar algún tipo de tensión familiar por la necesidad de tener que cubrir los gastos de primer orden y no tener dinero para poderlo hacer.

La Ley de Tránsito de una manera muy acertada en su artículo 29, ordena que todo propietario de un vehículo que se encuentre autorizado para poder circular por la vía pública como mínimo debe de contar con un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, si esta disposición de índole legal se acatara, muchos de los problemas de carácter familiar y por ende de carácter económico y psicológico que enfrenta un piloto, a la hora de verse involucrado en un hecho de tránsito podrían tener una solución más pronta, ya que sería el seguro el que tendría que cubrir los gastos que se ocasionaron.

Lamentablemente en nuestro país en una gran mayoría no existe la costumbre de contratar un seguro que contemple estos gastos inesperados, y el Estado por su parte no hace nada a través de las instituciones encargadas, por jugar un papel preventivo, obligando a los conductores a tener un seguro, por lo que dicha disposición legal se encuentra vigente pero no es positiva.

En entrevista con el señor Guillermo Bran, Presidente del Consejo de Prevención de Accidentes de Tránsito y Educación Vial (ConPreve), manifiesta que los accidentes de tránsito son un reto para la salud pública, ya que afecta al individuo, la familia, la comunidad, al sector salud y la economía nacional, en virtud que la gran mayoría de personas que resultan lesionadas en un hecho de tránsito son atendidas en la red de hospitales o centros de salud nacionales.

En ese mismo sentido la licenciada Matías Rodríguez indica que: “de cada 10 arrestos que efectúan las autoridades, 7 tienen en común el alcohol. Asimismo el promedio que se registra en el país por intoxicación alcohólica es de de 7 personas fallecidas por día”.⁷

1.2.2. Legales.

Al referirnos a los problemas de tipo legal que podría enfrentar un conductor a la hora de verse involucrado en un hecho de tránsito, diremos que pueden ser variados y que todo va a depender del resultado material o físico que el mismo pueda causar en el patrimonio o la integridad física de otra persona, o incluso el propio

Por mandato constitucional es deber fundamental del Estado el garantizar la vida, la integridad física y el patrimonio de una persona. Para que el Estado pueda garantizar los valores ya indicados es sumamente vital e importante que tanto los funcionarios y empleados del sector público tengan presente, que la vida, la integridad física, y patrimonio es un derecho de todo habitante reconocido por la Constitución Política de la República.

Para el licenciado Castillo Gonzáles, catedrático de la Universidad de San Carlos en Guatemala “aun persiste la práctica de atentar contra la vida y nos indica que a su criterio existen dos formas”:⁸

- a) Que es privación total de la vida y enumera entre otros ejemplos: el homicidio, genocidio, suicidio, etc.

⁷ Matías Rodríguez, Milvia Lissethe, “**Principales Efectos Jurídicos del Consumo de Drogas**”.. Pág. 7.

⁸ Castillo Gonzáles Jorge Mario, **Constitución Política Comentada**. Guatemala, C. A. 2001. Pág. 13.

b) Situaciones que ponen en riesgo el poder perder la vida.

Y es aquí donde el Estado debe de jugar un rol importante desde el punto de vista preventivo, para que cada día existan menos conductores, que conduciendo bajo efectos de alcohol, o de algún otro tipo de droga o estupefaciente, pongan en peligro la vida o la integridad física de tantos guatemaltecos que transitan en la vía pública, o en el más leve de los casos, afecten la propiedad privada, causando daños de tipo material, porque el Estado debe de ser el facilitador y garante para que todo guatemalteco pueda disfrutar de su propiedad, teniendo la seguridad que el mismo Estado le garantiza la integridad física y la vida.

De acuerdo con la Ley de Tránsito y el Código Penal, el conductor que es sorprendido conduciendo bajo los efectos de alcohol o estupefacientes y es partícipe de un hecho de tránsito puede verse sancionado de dos maneras, dependiendo de la gravedad del hecho: de forma administrativa y/o penal

- a) Sanción administrativa. El primer problema de tipo legal que enfrenta un conductor al infringir la ley es la imposición de sanción pecuniaria por conducir bajo efectos de alcohol o de algún otro tipo de droga, y en su caso la retención de la licencia de conducir, la cual le será devuelta a la cancelación de la misma, al estar en condiciones de sobriedad

De igual manera existe una sanción un poco más drástica que puede ser la cancelación de la licencia de conducir por el Departamento de Tránsito, cuando el infractor haya sido suspendido administrativamente durante dos años calendario consecutivos o tres veces en años calendario no sucesivos, o bien por orden judicial.

Hasta aquí solamente existe una situación de riesgo a la integridad física o el patrimonio de la persona, ya que la ley de Tránsito únicamente lo tipifica como falta y no como delito.

- b) Sanciones penales. Hay que tener presente que la responsabilidad que tiene una persona cuando toma el volante de un vehículo para transitar por la vía pública es muy grande, debe de estar en total coordinación de sus cinco sentidos, ya que de lo contrario podría de un momento a otro cometer un homicidio o provocarle lesiones de diverso grado a otra persona, lo cual le obligaría a enfrentar un proceso penal.

En el caso que el homicidio o las lesiones fueran provocados por el conductor bajo los efectos de alcohol, fármacos o cualquier otra droga que menoscabe su capacidad mental o volitiva, su situación jurídica empeorará, ya que nuestra legislación penal contempla esta situación como agravante a los delitos, de acuerdo al artículo 127 del Código Penal que transcribe: “Si el delito culposo fuere cometido al manejar vehículo en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas o fármacos que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que le correspondería en caso de no existir estas circunstancias”.

Hay que tener presente que quien demanda en el campo penal, siempre tendrá el derecho de hacerlo en la vía civil para el correspondiente pago de daños y perjuicios. La indemnización que la víctima puede reclamar ante los tribunales son de orden patrimonial y moral. Es muy cierto que el dolor que tiene una persona después de un hecho de tránsito no puede ser apreciado en dinero, pero la pérdida de la salud y la tranquilidad

constituye un perjuicio, por eso los tribunales pueden admitir en un momento dado que se compense dicho bienestar en dinero

El licenciado Aballi Osorio, en su tesis de graduación manifiesta “que de acuerdo a nuestra legislación también puede demandar quien resulte dañado en sus intereses, aunque no sea propiamente una víctima, como ejemplo podría ser los familiares de la víctima si la misma fallece, también en un momento dado podría ser demandada una tercera persona, por medio de la responsabilidad solidaria, esto quiere decir que si al momento de ocurrir el hecho de tránsito no es el propietario del vehículo quien conduce, este también podría ser demandada si la parte afectada lo considera conveniente, para finalizar se tiene que tener en cuenta que la obligación de indemnizar se trasmite a los herederos”.⁹

Es importante observar que el hecho de que una persona conduzca su vehículo bajo los efectos de el alcohol o cualquier droga o fármaco que limite su capacidad de respuesta física o mental, nuestra legislación la observa de distintas maneras, ya que este hecho para la ley de tránsito significa una falta mientras que para nuestro código penal este hecho significa un delito, sancionándola de una manera más drástica que la propia ley de tránsito. En nuestro medio es común ver que la norma que aplican los agentes de tránsito a la hora de sorprender a una persona conduciendo bajo los efectos de alcohol o estupefaciente es la que se encuentra contenida en la ley de tránsito o sea la imposición de una multa lo cual ha permitido que con facilidad este tipo de problemas aumenten perjudicando a la sociedad guatemalteca.

⁹ Aballi Osorio, Juan Carlos “**Los Delitos Culposos en Materia de Tránsito y la Vinculación del Tercero Civilmente Demandado**”. Pág. 12

Las implicaciones legales que un conductor puede tener a la hora de provocar o ser víctima de un hecho de tránsito son variadas y pueden ir desde una simple multa, pasando por la privación de su libertad, pérdida o menoscabo de su patrimonio, y que las mismas se verán agravadas si el hecho es cometido bajo las influencias del alcohol, o de algún tipo de droga.

1.2.3. Patrimoniales.

En cuanto a los problemas de carácter patrimonial que puede dejar un hecho de tránsito para una persona son variados en cuanto a la cuantía y todos van a depender del daño causado. Es importante saber que el patrimonio “representa una universalidad constituida por el conjunto de derechos y obligaciones que corresponden a una persona y que pueden ser apreciables en dinero”¹⁰

“En un hecho de tránsito donde resulten daños materiales y posiblemente personales, la persona que no tuvo culpa en el mismo siempre pretenderá que el causante le pague los daños sufridos. Si en sentencia judicial una persona es declarada responsable del daño causado, deberá de pagar y si no lo hace la acción judicial se encaminará hacia su patrimonio y en un momento dado hacia el patrimonio de otra persona, como en el caso de la responsabilidad solidaria, o herederos”.¹¹ Según sea el caso nuestra legislación civil es clara al indicarnos que toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

¹⁰ Ossorio Manuel **Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas Y Sociales**. Pág 554.

¹¹ Aballi Osorio, Juan Carlos **“Los Delitos Culposos en Materia de Tránsito y la Vinculación del Tercero Civilmente Demandado”**. Pág. 12.

Entablar un proceso judicial de carácter civil para demostrar que en un hecho de tránsito uno no tiene responsabilidad y que por el contrario la responsabilidad es de la otra persona en nuestro medio es sumamente desgastante tanto psicológica como económicamente, si en el hecho de tránsito ninguna de las personas involucradas cuenta con un seguro el problema se agrandará, si por el contrario las partes cuentan con un seguro será éste el que se encargue de cubrir los daños.

En efecto de lo anterior, es necesario mencionar que los hechos de tránsito no sólo ocasionan centenares de víctimas al año sino que además son causantes de millones de quetzales en pérdidas. Siendo sumamente importante tomar en cuenta que no solamente las personas que se ven afectadas por un hecho de tránsito ven mermado su patrimonio, si no también para el Estado representa un costo social sumamente alto.

El señor Guillermo Bran, Presidente del Consejo de Prevención de Accidentes de Tránsito y Educación Vial (ConPreve), indicó, que solo el hospital Roosevelt gasta 8 mil quetzales por atender a un lesionado en un accidente de tránsito. Asimismo, manifiesta que “si se toman en cuenta pérdidas materiales, daños a terceros tiempo laboral y desembolsos legales entre otros, las pérdidas económicas llegan a más de 2 mil millones de quetzales al año”.

De igual manera, el señor Manolo Morales Brol, Presidente de la delegación Guatemala, de la Cruz Roja, señaló que en la mayoría de accidente de tránsito se ven involucrados jóvenes de 17 a 25 años, por lo que consideró que los padres de familia deben de instruir bien a sus hijos sobre la responsabilidad al conducir un vehículo.

Una de las manera que tienen los automovilistas de minimizar el desgaste económico hacia su patrimonio como ya quedó anotado es, la contratación de un seguro que cubra la responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, pero es importante tomar en cuenta que toda empresa aseguradora posee exclusiones entre las cuales se encuentra que si el piloto al momento del percance vial se encuentra bajo los efectos del alcohol o de alguna droga, el seguro no lo cubrirá por la condición en que colisiono, Un seguro contra accidentes le podría ayudar y en mucho a las personas que conducen vehículo, la principal función de este consiste en asumir el riesgo que el piloto adquiere al conducir un vehículo, y así prestarle la ayuda legal y económica del caso por supuesto por un costo fijado por la aseguradora.

La mayoría de seguros por lo general cubren daños propios, destrucción de la propiedad ajena, gastos médicos propios o a terceros o muerte, entre otros. Incluyen beneficios adicionales como remolque del vehículo por desperfectos mecánicos, o colisiones, paso de corriente cambio de llantas, asesoría jurídica, traslados médicos en emergencias.

Es importante tener presente que la mayoría de seguros no cubren aspectos como:

- Conducir en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas.
- Usar el carro para competencias.
- Incidentes ocasionados por desperfectos mecánicos.
- Daños efectuados intencionalmente.
- Alteración de documentos

- Manejar sin licencia o con el permiso vencido
- Destrucción por motines populares, y
- Por accidentes derivados de catástrofes naturales.

Se puede afirmar entonces, que el principal efecto económico de un hecho de tránsito, siempre va a repercutir en la disminución o pérdida del patrimonio de una persona, y la gravedad en cuanto al factor económico siempre estará determinada por las dimensiones del accidente.

1.2.4. Psicológicos

Las personas que se ven involucradas en un hecho de tránsito, de un momento a otro les puede cambiar la vida. Las secuelas psicológicas pueden ser de carácter permanente, la persona o víctima de un hecho de tránsito, puede no llegar a recuperarse de los efectos traumáticos, en este sentido las víctimas con mayor grado de posibilidad de quedar con esos efectos son los niños.

La licenciada en psicología Lili Estrada, psicóloga del Cuerpo de Bomberos Municipales, indica “que solamente el hecho de que un piloto automovilístico este atrapado en medio del tráfico cotidiano, genera niveles de estrés el cual puede producir: dolor de cabeza, alteración de nervios, falta de concentración, pérdida del sentido del humor, boca seca, tensión y dolor muscular, que sin duda afectará al conductor en sus niveles de tolerancia al conducir. Siendo sus repercusiones tremendas, pues baja el nivel de tolerancia y aumenta el estrés. Esto incide en el trabajo y en las relaciones sociales y familiares”.

En ese mismo sentido, el licenciado en psicología Sergio Arguello indica “que uno de los cuadros más comunes es el estrés postraumático, el cual consiste en que la persona vivirá crisis de angustia depresiva o insomnio, o bien tendrá pesadillas después de haberse visto involucrado en un hecho de tránsito y el temor de volver a subir a un vehículo y aunque vuelva a conducir, será con temor; manifestando además que los niños, aun los más pequeños, pero ya con conciencia de lo que les rodea, pueden tener problemas psicológicos severos, como consecuencia de un accidente de tránsito, ellos necesitan atención adecuada”.

De igual forma, el mismo profesional manifiesta que cuando una persona sobrevive a un accidente, pero el o los acompañantes mueren, además de fuerte estrés postraumático sufrirá un profundo sentimiento de culpa, que lo acompañará por el resto de su vida. “He visto a niños que perdieron a su madre en un accidente de tránsito nunca se recuperaron de esa huella depresiva”, manifestó el psicólogo. Recomendando además que los conductores de vehículos de pasajeros deben de recibir cursos psicológicos especializados, para reducir los accidentes fatales.

Algunas personas aprenden con base en esas experiencias, a ser más cautos, pero otras no cambiarán; por ello, se debe de evaluar la salud mental de las personas que han tenido un accidente de tránsito y, sobre todo, examinar su nivel de agresividad. El caos vial está produciendo trastornos en el comportamiento de los conductores. El dolor de cabeza, de ojos, de espalda y de cuello son sólo las primeras manifestaciones.

Sin duda que conducir un vehículo de una forma responsable, para no afectar y no afectarnos a nosotros mismos en aspectos monetarios, pero sobre todo físicos, y psicológicos constituye un verdadero desafío, sobre todo en una ciudad como la nuestra

en donde la saturación de vehículos en nuestras calzadas, avenidas, y calles es más que evidente, el consumo excesivo de drogas socialmente aceptadas a si como las prohibidas por la ley cada día avanza más sobre todo en los más jóvenes.

El día a día de instituciones de servicio como Bomberos y Policía es atender un buen número de hechos de tránsito, los cuales en su mayoría llevaran dolor a una familia guatemalteca, cuando un miembro importante de ella, ya no regrese a casa porque falleció en un hecho de tránsito, o se encuentre en la emergencia de un centro asistencial, o en el mejor de los casos se encuentre detenido en alguna de las cárceles del país.

Debemos estar claros que al conducir un vehículo por muy responsables que seamos, siempre existirá un riesgo, pero también es importante el podernos preparar en caso de que el destino nos tenga la desagradable experiencia de vernos involucrados en un hecho de tránsito.

CAPÍTULO II

2. El alcoholismo, la drogadicción, y su relación con los hechos de tránsito.

2.1. El alcoholismo

El alcoholismo es una delicada afección que la Organización Mundial de la Salud (OMS), la considera una enfermedad, habiendo definido al alcoholismo además como “un estado psíquico y generalmente también físico, resultante de la ingestión del alcohol, caracterizado por respuestas del comportamiento y otras que siempre incluyen la compulsión de beber alcohol de manera continua o periódica para experimentar sus efectos psíquicos y algunas veces para evitar el malestar de la abstinencia, puede haber tolerancia aunque ésta podría no estar presente”.¹² Dentro de la clasificación internacional de enfermedades adoptada en la Vigésima Asamblea de la Organización Mundial de la Salud, el alcoholismo está ubicado en el puesto número nueve.

En el ser humano el alcoholismo es una enfermedad crónica, con factores genéticos, psicológicos, y culturales que influyen en su desarrollo y manifestaciones. Es una enfermedad psicológica que compromete la mente y el cuerpo del individuo y que dentro de sus principales características están:

- a) Es progresiva, porque si el individuo no detiene la ingestión de alcohol avanzará a la última etapa.

- b) Es insidiosa, porque como enfermedad acecha constantemente al individuo.

¹² Parino Herrarte, Antonio. “Las acciones actuales del Estado y su perspectiva en contra del alcoholismo, en el entorno de la declaración constitucional calificadas de interés social. Pag. 8

- c) Es irreversible, si el individuo ha dejado de beber y vuelve a hacerlo la enfermedad no comienza de nuevo arranca desde donde la dejó.
- d) Es compulsiva, existe un deseo irreprimible y esclavizante a la búsqueda de la bebida que lo obliga y lo impulsa.
- e) Es obsesiva, se piensa y se vive en torno a la bebida.
- f) Es incurable, el alcohólico no podrá beber nunca, ni social ni moderadamente, la enfermedad solo se detiene con la abstinencia total o la muerte.¹³

En cuanto a su consumo, es importante tener presente que el mismo se encuentra cada día más enraizado en sectores jóvenes de la sociedad, En Guatemala se afirma que es uno de los países con más serios problemas debido al alcoholismo, ya que es notoria la cantidad de robos, asaltos, asesinatos y accidentes de tránsito, que realizan las personas bajo los efectos del alcohol. Se ha vuelto cotidiano el ver a jóvenes inclusive en centros educativos ingerir bebidas alcohólicas, en distintos lugares públicos en el caso de los menores de edad muchas veces escapa del control de los padres el que un hijo esté consumiendo drogas socialmente aceptadas o prohibidas por la ley, ya que estas son enfermedades progresivas que muchas veces se manifiestan en forma tardía, dependiendo de la constitución física de cada persona.

Tanto el alcoholismo como la drogadicción se podrán observar en un adolescente, solo si el contacto con dichas drogas hubiese sido desde la niñez, o que los padres estén muy atentos a cualquier tipo de cambio en la conducta personal de sus hijos, pero con las

¹³ Matías Rodríguez, Milvia Lissethe, “**Principales Efectos Jurídicos del Consumo de Drogas**”. Pág. 5

exigencias del diario vivir, y por la situación económica del país donde ambos padres tienen que trabajar para llevar el sustento diario a su hogar hace un poco difícil llevar un efectivo control en la conducta de los hijos.

En la mayoría de los accidentes de tránsito se ven involucrados jóvenes de 17 a 25 años, por lo que considero que los padres de familia deben de instruir bien a sus hijos sobre la responsabilidad al conducir un vehículo.

Las personas que abusan del alcohol y de las drogas piensan que ellos nunca serán alcohólicos o drogadictos por que ellos tienen el control de lo que ingieren, y ven como bolo o dragadicto a aquellos que están tirados en la calle, y que ellos nunca llegarán a ser drogodependientes, porque cuando quieran lo pueden dejar. Siempre creemos que podemos controlar todas las situaciones y, en el caso de las drogas, esta creencia puede hacer que nos confiemos y perdamos de vista los peligros de algo con lo que estamos jugando.

En el caso de las personas mayores adictas a los mismos, algunos aseguran que éstos no les provocan tanto trastorno en su organismo, producto de un supuesto acostumbramiento adquirido durante las reuniones sociales. Está comprobado que la sintomatología de la ebriedad o la drogadicción es progresiva y que, por ende, ocurre tarde o temprano.

La cultura guatemalteca lleva consigo el uso del alcohol en las reuniones sociales, a la vez se observa en nuestra sociedad cómo el alcoholismo a llegado a afectar a la familia y al individuo, es por esta afirmación que, podemos decir que los adolescentes y los niños son una población en riesgo, puesto que se encuentran expuestos a la influencia del medio en que se desarrollan y a la cultura misma.

Es bien importante tener en cuenta que, tanto en nuestro país como en otros países, el negocio de las bebidas alcohólicas significan entradas económicas millonarias para el Estado, en concepto de impuestos; es por ello que la publicidad de este tipo de empresas prácticamente no tiene restricciones ni horarios, y muchas veces el mensaje llegará a los niños o adolescentes sin que los padres puedan hacer algo para limitar este tipo de propaganda.

Profesionales en la materia afirman que en Guatemala, y en otros países del área, el alcoholismo y la drogadicción, tienen una estrecha relación con los hechos de tránsito. Y que en nuestro país es común ver a jóvenes y muchas veces a niños bebiendo o drogándose en plena vía pública sin que el Estado haga algo para evitarlo, por lo anterior podemos afirmar que los jóvenes y los niños son una población en riesgo, y que precisamente serán ellos los conductores del futuro; por lo que se hace sumamente importante que el Estado tome las medidas necesarias para evitar este flagelo que se encuentra dañando a nuestra sociedad.

En Guatemala, el Estado no le a dado la importancia que merece la problemática, ya que no se le considera como enfermedad, es necesario romper con esa barrera, la enfermedad del alcoholismo ataca al individuo física, psíquica, y socialmente, por lo que se hace necesario establecer campañas de prevención que no sean aisladas; para beneficiar al enfermo alcohólico, a su familia y a la sociedad guatemalteca en general.

Como consecuencia de lo anteriormente anotado, se deduce que la enfermedad en mención es grave, pues es una enfermedad de dolencias habituales y que viene desde tiempo atrás. Esta enfermedad se caracteriza por la pérdida del control personal, esto significa que en el momento cuando el alcohólico ingiere un trajo, después de estar sobrio o en abstinencia, ya no puede presagiar con exactitud si va a tener un episodio de bebidas

normales o anormales. Estas características del alcoholismo hacen que sea una enfermedad distinta a cualquier otra enfermedad crónica, tales como la gastritis, úlcera, diabetes y las enfermedades del corazón, etc.

Puede afirmarse que: el alcoholismo es una enfermedad, que se caracteriza por la obsesión por el alcohol, por la total pérdida sobre el control personal para su consumo, con el eminente riesgo de poder llegar a una intoxicación, o a la bebida crónica por progresión con una fuerte tendencia de recaer. Está típicamente asociado con incapacidad física y desajustes sociales como una consecuencia directa de su uso persistente y real. También puede definirse como una enfermedad crónica, progresiva, insidiosa e incurable que se caracteriza por la pérdida del control sobre el alcohol y otros sedante.

Muchos médicos y personas que están al frente de centros asistenciales y que en algunos casos tienen relación directa o indirecta con el enfermo alcohólico, se niegan a aceptar que el alcoholismo es una enfermedad, simplemente lo ven como una debilidad de carácter o como una simple falta de voluntad, cuando los doctores hablan de enfermedad siempre piensan en una patología y en la mayoría de los casos cuando una persona alcohólica llega a un centro asistencial para ser atendido es olvidado en una silla de una sala de espera.

Se señala, entonces, que una persona que se vea afectada por esta enfermedad, encuentra con facilidad una gran cantidad de bebidas alcohólicas en el mercado por lo que en el presente trabajo mencionaremos algunas de ellas.

2.1.1. El alcohol etílico

Alcohol, término aplicado a los miembros de un grupo de compuestos químicos del carbono que contienen el grupo OH. Dicha denominación se utiliza comúnmente para designar un compuesto específico: el alcohol etílico o etanol. Proviene de la palabra árabe al-kuhl, o kohl, un polvo fino de antimonio, que se utiliza para el maquillaje de ojos.

En un principio, el término alcohol se empleaba para referirse a cualquier tipo de polvo fino, aunque más tarde los alquimistas de la Europa medieval lo utilizaron para las esencias obtenidas por destilación, estableciendo así su acepción actual.

Químicamente el alcohol se puede definir, como cualquier compuesto derivado de un hidrocarburo, por sustitución de uno o varios átomos de hidrógeno por grupos – OH.¹⁴

Los alcoholes tienen uno, dos o tres grupos de hidróxido (-OH) enlazados a sus moléculas, por lo que se clasifican en monohidroxílicos y trihidroxilicos respectivamente. El metanol y el etanol son alcoholes monohidroxílicos, los alcoholes también se pueden clasificar en primarios, secundarios y terciarios, dependiendo de que tengan uno, dos o tres átomos de carbono enlazados con el átomo de carbono al que se encuentra unido el grupo hidróxido. Los alcoholes se caracterizan por la gran variedad de reacciones en las que intervienen; una de las más importantes es la reacción con los ácidos, en la que se forman sustancias llamadas ésteres, semejante a las sales inorgánicas. Los alcoholes son subproductos normales de la digestión y de los procesos químicos en el interior de las células, y se encuentran en los tejidos y fluidos de animales y plantas.

¹⁴ Matias Rodriguez, **Ob.Cit**; Pág. 6

El alcohol etílico se utiliza como sustancia para la fabricación de bebidas fermentadas y destiladas. Existen diferentes clasificaciones en lo que respecta al alcohol, pero la más común la clasifica en dos:

a) El alcohol metílico, alcohol de madera para uso industrial

b) El alcohol etílico o etanol, utilizado para uso humano

2.1.2. Clasificación de las bebidas alcohólicas.

Las bebidas alcohólicas se clasifican en: Alcohol etílico (Bebidas Espirituosas), fermentadas, vinos, cervezas, champagne y sidra.

Las bebidas destiladas se clasifican en: Aguardiente, ron, alcoholes, coñac, whisky y vodka.

Entre las bebidas alcohólicas más conocidas y utilizadas en nuestra sociedad se encuentran: El vino, este generalmente es el resultado de la fermentación del jugo de uva, aunque también es posible obtenerlo de otras frutas el porcentaje aproximado de alcohol que contiene es entre el 12% y 15%. La cerveza, esta se produce con cereales o productos que contienen almidón. Se obtiene con ayuda de levadura y malta; su proceso es por fermentación y el porcentaje aproximado de alcohol que posee es del 4% al 6 %. El alcohol, este se fabrica por medio de un proceso de destilación de los fermentos, este condensado no posee ninguna clase de vitaminas, pues es producto solo de agua, alcohol y materias aromáticas, según lo que originalmente se haya usado para la fermentación. Entre los licores que contienen alcohol están el whisky, brandy, ron, y otros; el porcentaje aproximado de alcohol que éstos poseen es de 45%.

2.2. Drogadicción

La drogadicción está considerada como una enfermedad que afecta al ser humano en cualquier actividad que este emprenda. Consiste en la toxicomanía o conducta de una persona en el consumo habitual de drogas, a menudo como consecuencia de los fenómenos de tolerancia y dependencia generados por este hábito.

Para la licenciada Matías Rodríguez, la drogadicción se entiende: “como el consumo de determinadas sustancias químicas que pueden ser legales o ilegales, para procurarse placer o evasión y que consumida en grandes cantidades puede producir daños a la salud de la persona que la ingiera”.¹⁵

La drogadicción es una enfermedad que consiste en la dependencia de sustancias que afectan el sistema nervioso central y las funciones cerebrales, Produciendo alteraciones en el comportamiento, la percepción, el juicio y las emociones. Los efectos de las drogas son diversos, dependiendo del tipo de droga y la cantidad o frecuencia con la que se consume. Pueden producir alucinaciones, intensificar o entorpecer los sentidos, provocar sensaciones de euforia o desesperación.

La drogadicción puede incluso llevar a la esquizofrenia o producir la muerte. La dependencia producida por las drogas puede ser de dos tipos:

- a) Dependencia física: El organismo se vuelve necesitado de las drogas, tal es así que, cuando se interrumpe el consumo sobrevienen fuertes trastornos fisiológicos, lo que se conoce como síndrome de abstinencia.

¹⁵ **Ibid**, Pág. 3

b) Dependencia psíquica: Es el estado de euforia que se siente cuando se consume droga, y que lleva a buscar nuevamente el consumo para evitar el malestar u obtener placer. El individuo siente una imperiosa necesidad de consumir droga, y experimenta un desplome emocional cuando no la consigue.

2.2.1 Droga

Droga es toda sustancia que, una vez introducida en el organismo a través de distintas vías (inyectada, fumada o ingerida), tiene capacidad para alterar o modificar las funciones corporales, las sensaciones, el estado de ánimo o las percepciones sensoriales (vista, oído, tacto, gusto, olfato). Existen muchas clases de drogas, algunas son legales como el alcohol, el tabaco o los fármacos; otras son ilegales como el hachís, la cocaína, la heroína, etc.

La Ley contra la Narcoactividad, Decreto 48-92 del Congreso de la República define el término droga como: Toda sustancia o agente farmacológico, que introducido en el organismo de una persona viva modifique sus funciones fisiológicas y transforma los estados de conciencia.

2.2.2. Estupefacientes

Los estupefacientes son narcóticos saponíferos que producen pasmo o estupor y su nombre se aplica especialmente a las sustancias narcóticas y analgésicas que son objeto de toxicomanía.¹⁶

¹⁶ **Ibid**, Pág. 24

Todas las drogas tienen un denominador común: cuando son ingeridas (sea cual sea la forma), pasan a la sangre y, a través de ella, al cerebro y a todo el organismo, provocando los diferentes efectos que las caracterizan: excitar, relajar o distorsionar la realidad.

Algunas drogas producen tolerancia, que lleva al drogadicto a consumir mayor cantidad de droga cada vez, puesto que el organismo se adapta al consumo y necesita una mayor cantidad de sustancia para conseguir el mismo efecto.

La dependencia, psíquica o física, producida por las drogas puede llegar a ser muy fuerte, esclavizando la voluntad y desplazando otras necesidades básicas, como comer o dormir. La necesidad de droga es más fuerte. La persona pierde todo concepto de moralidad y hace cosas que, de no estar bajo el influjo de la droga, no haría, como mentir, robar, prostituirse e incluso matar. La droga se convierte en el centro de la vida del drogadicto, llegando a afectarla en todos los aspectos: en el trabajo, en las relaciones familiares e interpersonales, en los estudios, etc.

Las ciencias médicas han descubierto en la actualidad, que toda adicción a las drogas causa cáncer, enfermedades del corazón, enfermedades de los pulmones, hígado, y hasta han aparecido enfermedades de las que no habíamos escuchado hablar hace algunos años.

El alcoholismo es una de las afecciones más antiguas de la humanidad, hoy es considerada como una enfermedad, una verdadera enfermedad, como el cáncer, o la diabetes, la presión alta.

2.2.3. El alcohol y la droga y sus efectos físicos

2.2.3.1. El alcohol y los efectos físicos.

El primer efecto del alcohol es deprimir las funciones inhibitorias del cerebro, ya que contrariamente a lo que se cree el alcohol no es un estimulante sino un depresor del sistema nervioso. El segundo efecto es inhibir las funciones intelectuales, las sensoriales y los reflejos; y por último, las motoras. Por eso, inicialmente, el bebedor se siente liberado, espontáneo y alegre pero en la medida en que aumenta el consumo pasa a un estado depresivo. Luego de haber bebido, se altera la coordinación muscular y disminuye la potencia sexual.

La ingestión de alcohol antes de conducir, es una de las causas fundamentales de muertos y heridos en accidentes de tránsito. El alcohol produce un retardo en las reacciones y sueño cuando la concentración es suave. Cuando la intoxicación es mayor, lleva al conductor a realizar maniobras y reacciones peligrosas, o bien perder totalmente el control del vehículo.

Cuando alguien bebe poco, hay cambios que se dan en menor grado, pero que siguen presentes, por lo que el individuo carece de las condiciones óptimas para desempeñarse bien en la conducción de vehículos,

No obstante, sí es factible que a la hora de beber el individuo reúna una serie de factores que influyen en su grado de absorción del alcohol, es decir, tendrá una sintomatología más rápida o más lenta dependiendo de su peso, contextura, sexo, edad, ingesta previa de alimentos, cansancio, combinación con ciertos medicamentos o drogas, y presencia de enfermedades.

También es importante tomar en cuenta que en la cultura guatemalteca en la mayoría de reuniones sociales el uso del alcohol siempre se encuentra presente y en muchos casos también la drogadicción, y así como también es cierto que una cantidad considerable de las personas que saldrán de la reunión posteriormente conducirán un vehículo, poniendo en riesgo su vida, la de sus acompañantes y las de otros conductores o peatones que puedan circular por la vía pública.

El alcoholismo es una de las adicciones más difundidas a nivel mundial y constituye un grave problema individual, familiar y social. En la esfera socio-cultural el alcoholismo, al igual que otras drogas produce:

- a) Disgregación de la familia, con sus principales consecuencias: alteraciones en el crecimiento físico y psíquico de los hijos.
- b) Ruptura de las relaciones amistosas anteriores y poca duración de las nuevas.
- c) Aumento de los accidentes de tránsito, laborales y domésticos.
- d) Pérdida del empleo, disminución de la productividad por ausentismo y disminución de la capacidad laboral.

La incidencia del alcoholismo y la drogadicción se presentan en sectores cada vez más jóvenes de la sociedad guatemalteca. De acuerdo a la investigación realizada, la edad promedio de los jóvenes que se inician en el consumo del alcohol en Guatemala es a los 15 años, grupos que de acuerdo a nuestra legislación desde los dieciséis años pueden conducir un vehículo, demuestra la ineficacia del Estado en desarrollar y mantener

programas o políticas de carácter permanente que tiendan a disminuir los hechos de tránsito provocados por personas que conducen bajo tales efectos.

2.2.3.2. Las drogas o estupefacientes y sus efectos físicos

Para determinar qué efectos pueden producir las drogas hay que considerar, en primer lugar, cuáles son sus principios activos. Las experiencias y los efectos son distintos en las personas y dependen de diversas circunstancias como:

- a) La composición y riqueza del producto (cantidad de principio activo, presencia de adulterantes).
- b) Las características fisiológicas del consumidor (edad, sexo, complexión física, estado del organismo en el momento de tomar la droga, etc.).
- c) La personalidad del consumidor.
- d) Las expectativas del consumo (lo que le han dicho que produce y, por lo tanto, espera conseguir al tomarla).
- e) Las experiencias previas con la droga en cuestión.
- f) La frecuencia de uso.
- g) El ambiente en que se toma (espacio físico, personas con las que se consume, etc.).

Algunas personas piensan que limitar el consumo de alcohol o de otras drogas al fin de semana las hace inofensivas, pero no es así.

2.2.4. Riesgos

Todas las drogas afectan a la salud de las personas y su desarrollo personal, sin embargo, este dato se potencia aún más en el caso de los jóvenes, puesto que cada vez que se recurre a las drogas como muletas para disfrutar de la vida o enfrentarse a sus exigencias, se está limitando la oportunidad de demostrar y desarrollar los recursos y las capacidades propias.

El consumo de drogas induce, por otra parte, a comportamientos descontrolados que se llevan a cabo bajo los efectos de las drogas. Conductas en muchos casos, en las que no se miden los riesgos, ni las consecuencias de lo que se está haciendo.

Un riesgo de las drogas (quizá el más importante) es su capacidad de crear dependencia. Todas las drogas presentan esta característica. Aunque se afirma que algunas drogas no generan dependencia física (cannabis, alucinógenos, éxtasis, etc.), éste es un asunto controvertido y cuestionable. En lo que sí hay unanimidad es en la capacidad de las drogas para provocar dependencia psicológica o emocional.

Es cierto que la facilidad para que se cree una dependencia física depende de muchos factores, también lo es que no hay ninguna persona tan segura que pueda afirmar que controla plenamente los riesgos de hacerse dependiente.

Además, muchas de las drogas que se encuentran en el mercado ilegal están con frecuencia sometidas a procesos de adulteración. En estos casos, el posible consumidor

no sabe qué es lo que está tomando y, por lo tanto, se sitúa ante unos imprevisibles riesgos añadidos.

Todas dañan la salud y, si se toman con frecuencia, algunas pueden provocar daños irreparables, biológicos o psicológicos. Asimismo, se corren riesgos muy serios si se padece algún tipo de patología, como, por ejemplo, cardiaca o hipertensión, que puede que aún no se haya manifestado o no la haya diagnosticado el médico.

Muchas veces las drogas se ingieren mezcladas unas con otras, por ejemplo; cocaína y alcohol, éxtasis y alcohol, fármacos y cocaína, etc. Sometiendo, de esta forma, al sistema nervioso a sacudidas contradictorias o multiplicando los efectos de ambas sustancias.

También existen riesgos relacionados con comportamientos que los consumos facilitan o impiden controlar (comportamientos impulsivos).

Es importante tener presente que la droga aunque sea socialmente aceptada, o legalmente prohibida siempre va a afectar las capacidades del ser humano y por ende, del piloto. Con el objetivo de tener una idea un poco más clara en cuanto a la forma que afectan las drogas las capacidades del ser humano me permito presentar la siguiente información.

- a) Alcohol: Es un tipo de droga depresiva, se le conoce con otros nombres como cerveza, vino, licor su forma de consumo es oral, dentro de sus efectos se pueden mencionar adicción, mareos, náuseas, vómitos, dificultad de expresión, sueño interrumpido, problemas motores, conducta agresiva, depresión respiratoria y muerte por dosis altas. Fuente: [www. Oni. Escuelas. Edu. Ar /2002/ mendoza/ediciones](http://www.Oni.Escuelas.Edu.Ar/2002/mendoza/ediciones)

- b) Anfetaminas: Es un tipo de droga estimulante, se le conoce con algunos otros nombres como speed, black, footballs, dexadrine, su forma de consumo es: oral, inyectada, jalado o fumado, dentro de sus efectos se pueden mencionar: adicción, irritabilidad, ansiedad, depresión, falta de sueño. Fuente: [www. Oni. Escuelas. Edu. Ar /2002/ mendoza/ediciones](http://www.Oni.Escuelas.Edu.Ar/2002/mendoza/ediciones)
- c) Meta-anfetaminas: Es un tipo de droga estimulante, se le conoce con algunos otros nombre como speed, crack, white, cross, su forma de consumo es: oral. Inyectado, jalado, o fumado. Algunos de sus efectos son, derrame cerebral, convulsiones, alucinaciones, agresión. Fuente: [www. Oni. Escuelas. Edu. Ar /2002/ mendoza/ediciones](http://www.Oni.Escuelas.Edu.Ar/2002/mendoza/ediciones)
- d) Extasis: Es un tipo de droga estimulante, se le conoce con otros nombres como xtc, adam, mdma, su forma de consumo es oral, dentro de sus efectos están disturbios psiquiátricos como el pánico, la ansiedad, la depresión, tensión muscular, visión borrosa, alucinaciones, desmayos, problemas para dormir. Fuente: [www. Oni. Escuelas. Edu. Ar /2002/ mendoza/ediciones](http://www.Oni.Escuelas.Edu.Ar/2002/mendoza/ediciones)
- e) Cocaína: Es un tipo de droga estimulante, se le conoce con otros nombres como coke, candy, blow big, su forma de consumo es jalada, disuelta en agua e inyectada, dentro de sus efectos están adicción, presión y latidos del corazón elevados, ataques epilépticos, muerte de una sobredosis. Fuente: [www. Oni. Escuelas. Edu. Ar /2002/ mendoza/ediciones](http://www.Oni.Escuelas.Edu.Ar/2002/mendoza/ediciones).
- f) Crack: Es un tipo de droga estimulante, se le conoce con otro nombre como piedra, su forma de consumo es fumado, sus efectos son los mismos que la cocaína. Fuente: [www. Oni. Escuelas. Edu. Ar /2002/ mendoza/ediciones](http://www.Oni.Escuelas.Edu.Ar/2002/mendoza/ediciones)

- g) Heroína: Es un tipo de droga opiáceos, se le conoce con otros nombres: snack, junk, dope, su forma de consumo es inyectada, dentro de sus efectos esta: falta de respiración, adormecimiento, depresión respiratoria, problemas con la visión. Fuente: [www. Oni. Escuelas. Edu. Ar /2002/ mendoza/ediciones](http://www.Oni.Escuelas.Edu.Ar/2002/mendoza/ediciones)
- h) Inhalantes: No se le conoce con otros nombres, su forma de consumo es a través de los vapores los cuales son inhalados, dentro de sus efectos están: dolor de cabeza, debilidad muscular, cambios drásticos en el humor, daño al hígado, el riñón y los pulmones, falta de coordinación, se disminuye la capacidad de oír y la respiración. Fuente: [www. Oni. Escuelas. Edu. Ar /2002/ mendoza/ediciones](http://www.Oni.Escuelas.Edu.Ar/2002/mendoza/ediciones)
- i) Marihuana: Es un tipo de droga depresora, se le conoce con otro nombre como monte, su forma de consumo es fumada o consumida, dentro de sus efectos están: ojos rojos, afecta las habilidades que requieren concentración, percepción alterada, boca seca, uso de razón limitada. Fuente: [www. Oni. Escuelas. Edu. Ar /2002/ mendoza/ediciones](http://www.Oni.Escuelas.Edu.Ar/2002/mendoza/ediciones)
- j) Esteroides: Es un tipo de droga estimulante, no se le conoce con otros nombres, su forma de consumo es oral o inyectada al músculo, dentro de sus efectos están: cáncer del hígado, esterilidad, agresión, depresión, cambios de humor. Fuente: [www. Oni. Escuelas. Edu. Ar /2002/ mendoza/ediciones](http://www.Oni.Escuelas.Edu.Ar/2002/mendoza/ediciones)
- k) Tabaco: Se le conoce con otros nombres como cigarros, puro, dentro de sus efectos están adicción, problemas con el corazón, pulmones, la laringe, aborto espontáneo. Fuente: [www. Oni. Escuelas. Edu. Ar /2002/ mendoza/ediciones](http://www.Oni.Escuelas.Edu.Ar/2002/mendoza/ediciones)

2.3. Relación del alcoholismo y la drogadicción con los hechos de tránsito.

Es indudable, de acuerdo con la opinión de los expertos, que cada día que pasa, el alcohol y el tabaquismo como drogas socialmente aceptadas, así como el consumo de estupefacientes (drogas) prohibidas por la ley, se relacionan más con los hechos de tránsito en el país.

La ineficacia del Estado y la falta de un programa de carácter permanente que ataque el problema social de fondo ha permitido el incremento de pilotos conduciendo bajo los efectos del alcohol o algún estupefaciente, y de acuerdo a las estadísticas proporcionadas por la Policía Municipal de Tránsito de la ciudad capital, así como los cuerpos de Bomberos, son los jóvenes comprendidos entre las edades de 15 a 25 años de edad los que mas infringen la ley al conducir en estado de ebriedad.

Abra los ojos, el alcohol sí pasa la factura fue el nombre de la campaña 2006, para provenir accidentes de tránsito, para las fiestas de fin de año, por parte de los clubes rotarios de Guatemala, la cual se pudo llevar acabo con el apoyo de la iniciativa privada, y en la que se busca poder reducir los hechos de tránsito en 10%, señaló el señor Guillermo Bran representante de los clubes.

La relación entre el alcoholismo y la droga socialmente aceptada, y los hechos de tránsito, cada día que pasa es más estrecha, perjudicando a familias guatemaltecas. Es precisamente el Estado el que debería de velar para que este tipo de hechos que enlutan a tantas familias y perjudican a la sociedad en general no continúen en aumento.

Los pocos esfuerzos que se observan en este sentido básicamente provienen de la iniciativa privada, ya que como queda demostrado por parte del Estado no se observa ni el

mínimo interés en esta materia, a pesar de que este problema constituye un verdadero reto a la salud pública del país y a la seguridad de la población.

Contrario a este panorama de falta de apoyo de quien por mandato constitucional es el encargado de velar por la salud y la vida de la población, se encuentran las grandes trasnacionales productoras de cigarrillos y alcohol, promocionando sus productos por todos los medios posible (prensa escrita, radio, televisión, cable y otros), induciendo a la sociedad al consumo de su producto, lo cual sin lugar a duda, causa el mayor efecto en los más jóvenes de la población. Por otro lado se encuentra el negocio de las drogas prohibidas por la ley la cual ha tendido un significativo avance dentro de la sociedad, ya que para nadie es un secreto que muchas veces hasta en los centros educativos se encuentran estas personas negociando con dichos productos induciendo a los jóvenes a su consumo

Confirmando lo dicho y como aporte al presente trabajo, en la edición del matutino Prensa Libre de fecha 10 de octubre de 2006, básicamente se puede observar la siguiente información: “Mueren 32 al caer autobús en barranco, tragedia vial en Huehuetenango, piloto ebrio mató a 30 pasajeros donde también perdió la vida el piloto y el ayudante, esto cuando el bus que conducía, el piloto bajo efectos de alcohol, se precipito a un barranco de 150 metros de profundidad”.¹⁷

Mariano Díaz, gobernador de Huehuetenango indicó “No es posible que personas irresponsables conduzcan unidades de transporte bajo efectos de licor”. Y este panorama

¹⁷ M. Castillo, y otros. Prensa Libre.” **Piloto ebrio mata a 30 pasajeros en Juegue**”. Págs. 2 y 3.

mientras que el Estado no tome carta en el asunto será un diario vivir, con tendencia definitiva al aumento.

Por la experiencia como Bombero durante más de veinticinco años, me permito afirmar que la relación entre el alcohol y los hechos de tránsito es íntima, sobre todo los fines de semana (viernes y sábado), la quincena y los fines de mes. El poder observar a una persona que no volverá a ser la misma porque perdió alguna parte de su cuerpo, el dolor de una esposa ante la pérdida de su esposo, el dolor del hijo ante la pérdida del padre; de los padres ante la pérdida de un hijo; y en general, el dolor de tantas familias guatemaltecas, merecen la intervención del Estado en esta materia, el cual debe crear una legislación más drástica hacia las personas que provocan hechos de tránsito al conducir en estado de ebriedad o bajo efectos de alguna droga o estupefaciente.

CAPÍTULO III

3. Regulación legal aplicable a los hechos de tránsito.

Las consecuencias de tipo legal que un automovilista puede tener a la hora de sufrir un accidente, son muy variadas, estas van a depender del resultado de dicho accidente, ya que existe una gran diferencia en ocasionar un hecho de tránsito bajo efectos de alcohol, y ocasionarlo como resultado de algo imprevisto, como podría ser que un peatón se le atravesase al conductor.

Hay que tener presente que de acuerdo a la Constitución Política de la República, los menores de edad que en algún momento trasgredan la ley son inimputables; deben de recibir un trato distinto al que recibe una persona mayor de edad; por lo que, el presente tema será tratado con mayor amplitud más adelante.

Debemos de tener claro que el derecho de tránsito se encuentra disperso en distintos tipos de normas jurídicas, de índole administrativo, penal, civil y el elemento de enlace es la rama jurídica donde se aplique.

3.1. Regulaciones constitucionales.

El Artículo 3 de la Constitución Política de la República. Derecho a la vida, establece que: Es deber fundamental del Estado de Guatemala el garantizar y proteger la vida humana desde su concepción, así como la integridad y la seguridad de la persona.

El licenciado Jorge Mario Castillo Gonzáles, docente universitario, indica que: “los funcionarios y empleados del Organismo Legislativo, Organismo Ejecutivo y Organismo

Judicial, integran la organización pública denominada Estado de Guatemala, estos funcionarios y empleados deben de tener presente que la vida es un derecho constitucional reconocido por la constitución a todos los guatemaltecos. En conjunto los tres organismos obligatoriamente deben de tomar decisiones y actuar en defensa de este derecho, siendo responsables por su desconocimiento y violación”.¹⁸

La Convención Americana sobre Derechos Humanos reconoce el derecho a la vida y su respeto desde el momento de la concepción; reconoce el derecho a la integridad física, psíquica y moral; prohíbe la tortura y tratos crueles, inhumanos o degradantes prohíbe la esclavitud y la servidumbre; en cuanto a la suspensión de garantías constitucionales, declara que la suspensión de los derechos no autoriza la suspensión del derecho a la vida.

Lamentablemente, en nuestro país el Estado no ha podido garantizar la vida a los guatemaltecos incumpliendo de esta forma la convección ya mencionada, ya que a diario mueren personas víctimas de la violencia común y en la mayoría de los casos no hay castigo para los responsables, esto en el campo de la privación de la vida de una forma directa.

Cuando el Estado tampoco implementa programas preventivos que traten de reducir la cantidad de personas que resultan con algún tipo de lesión, o en el peor de los casos mueren víctimas de un hecho de tránsito, con esa actitud pasiva, el Estado viola también la convención Americana sobre derechos humanos, y la Constitución Política de la República de Guatemala, por que en una forma indirecta también se esta atentando contra la vida de tantos guatemaltecos que a diario transitan por la vía pública.

3.2. Regulaciones penales.

¹⁸ Castillo Gonzáles Jorge Mario. **Constitución Política Comentada**. Guatemala, C.A. 2001. Pág. 11

Para el licenciado Sergio Rudy Herrera Rodríguez, “las normas penales en nuestra legislación da ciertos tipos de índole penal que estipulan actos ilícitos que se podrían derivar de un hecho de tránsito y que vulneran bienes jurídicos tutelados por el Estado, como la vida y la integridad de las personas, que cometen los pilotos automovilistas al conducir en estado de ebriedad, o bajo los efectos de estupefacientes, o bien por imprudencia, negligencia o impericia dentro de estos tipos penales se encuentran, el homicidio culposo, y las lesiones culposas”.¹⁹

El Artículo 278 del Código Penal al referirse al daño lo define de la siguiente manera: Daño. “Quien de propósito, destruyere, inutilizare, hiciere desaparecer o de cualquier otro modo deteriorare, parcial o totalmente, un bien de ajena pertenencia, será sancionado con prisión de seis meses a dos años y multa de doscientos a mil quetzales”.

El Artículo 127 del Código Penal (Homicidio culposo). Establece que: Al autor de homicidio culposo se le sancionará con prisión de dos a cinco años. Cuando el hecho causare además, lesiones a otras personas o resultare la muerte de varias, la sanción será de tres a ocho años de prisión.

Si el delito culposo fuere cometido al manejar vehículo en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas o fármacos que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable el doble de la pena que le corresponde en caso de no existir estas circunstancias.

¹⁹ Herrera Rodríguez, Sergio Rudy, “**El delito culposo y sus implicaciones en el código penal Guatemalteco, se debe regular de conformidad con la teoría finalista**”. Pág.10

Si el hecho se causare por pilotos de transporte colectivo, la pena respectiva se aumentara en una tercera parte.

De acuerdo a la opinión del licenciado. Sergio Rudy Herrera Rodríguez los elementos específicos del delito culposo son:

- a) “Imprudencia: Imprudente es pues, el que realiza una acción, arriesgada, más aya de lo que es dable admitir para que se cause el daño, el límite de la prudencia y la imprudencia la debe establecer el mismo derecho.
- b) Negligencia: En la conducta negligente hay desidia, abandono, pereza y apatía.
- c) Impericia: La impericia es pues una actuación inexperta o inhábil en el arte o la profesión”.²⁰

En lo referente a las lesiones el Artículo 144 del Código Penal lo define así: Comete delito de lesiones quien, sin intención de matar, causare a otro daño en el cuerpo o la mente.

Nuestra legislación nos indica que existen seis tipos de lesiones que una persona puede llegar a causar a otra, pero para fines de nuestro estudio mencionaremos solamente las que a nuestro criterio en un momento dado pueden tener relación con un hecho de tránsito ellas son:

- a) Lesiones gravísimas

²⁰ **Ibid.** Pág.12

b) Lesiones graves

c) Lesiones leves

d) Lesiones culposas.

El Artículo 146.- Código Penal. (Lesiones gravísimas) establece: Quien causare a otro lesión gravísima será sancionado con prisión de tres a diez años.

Es lesión gravísima la que produjere alguno de los resultados siguientes:

a) Enfermedad mental o corporal cierta o probablemente incurable;

b) Inutilidad permanente para el trabajo;

c) Pérdida de un miembro principal o de su uso de la palabra;

d) Pérdida de un órgano o de un sentido;

e) Incapacidad para engendrar o concebir.

Artículo 147 del Código Penal. (Lesiones graves) establece: Quien causare a otro lesión grave, será sancionado con prisión a ocho años.

Es lesión grave la que produjere algunos de los resultados siguientes:

- a) Debilitación permanente de la función de un órgano, de un miembro principal o de un sentido.
- b) Anormalidad permanente en el uso de la palabra;
- c) Incapacidad para el trabajo por más de un mes;
- d) Deformación permanente del rostro.

El Artículo 148 del Código Penal. (Lesiones leves). Transcribe: Quien causare a otro lesión leve, será sancionado con prisión de seis meses a tres años.

Es lesión leve la que produjere en el ofendido alguno de los siguientes resultados:

- a) Enfermedad o incapacidad para el trabajo por más de diez días, sin exceder de treinta;
- b) Perdida e inutilización de un miembro no principal;
- c) Cicatriz visible y permanente en el rostro.

El Artículo 150 del Código Penal. (Lesiones culposas) establece: Quien causare lesiones por culpa, aún cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, será sancionado con prisión de tres meses a dos años.

Si el delito culposo de lesiones fuera ejecutado al manejar vehículo en estado de ebriedad, o bajo efecto de drogas o fármacos que afecten la personalidad del conductor o en

situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental; volitiva o física, se impondrá al responsable, además, una multa de trescientos a tres mil quetzales.

Si el hecho se causare por pilotos del transporte colectivo, la pena respectiva se aumentará en una tercera parte.

Entrando a un análisis de los Artículos ya mencionados, vemos que la legislación en mención, tutela el bienestar físico y mental de las personas, castigando con penas de prisión de hasta 10 años a todos aquellos, que sin intención de dar muerte a otra persona le causen lesiones, que pudieran afectar su desenvolvimiento laboral y social.

Nuestra legislación establece además de la pena de prisión una pena pecuniaria de 300 a 3 mil quetzales al infractor de la norma si a la hora de cometer el delito de lesiones lo hace conduciendo un vehículo, en estado de ebriedad, o bajo los efectos de drogas o fármacos. Tomando en cuenta que los accidentes de tránsito provocados por pilotos bajo efectos de alcohol año con año van en aumento y que muchas veces las secuelas que deja un accidente de estos es para toda la vida limitando laboral y socialmente muchas veces a una persona, pensamos que la pena que actualmente establece nuestra legislación penal para el que comete el delito de lesiones en un hecho de tránsito es insuficiente tanto pecuniaria como la pena de prisión, y que el Estado debería de buscar mecanismo de carácter preventivo que traten de reducir la cantidad de accidentes de tránsito que a diario se dan en nuestro país.

Tal como lo establece la norma legal, existe mayor pena, para aquellas personas, que se dedican a conducir dentro del transporte colectivo de pasajeros, ya que en sus manos esta la integridad física y la propia vida de muchos guatemaltecos que utilizan este medio de transporte para poderse conducir de un lugar a otro.

A pesar de que la norma es clara, es en el servicio de pasajeros donde se dan una buena cantidad de accidentes de tránsito, según datos proporcionados por Mynor García, gerente técnico de Seguros el Roble “el 60% de los accidentes de tránsito que suceden en el país son ocasionados por pilotos del servicio colectivo”.

Este dato proporcionado por el entrevistado es sumamente preocupante, ya que es en el servicio público de pasajeros donde se movilizan gran cantidad de guatemaltecos, los cuales podrían resultar heridos en algún grado, o en el peor de los casos perder la vida tras un accidente de tránsito, en donde como ya es costumbre en nuestro medio el piloto se dará a la fuga, y difícilmente se le podrá capturar para que responda ante la ley.

El Artículo 157 del Código Penal. (Responsabilidad de conductores) transcribe: Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de licencia de conducir de tres meses a tres años:

- a) Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas, o estupefacientes;
- b) Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligencia, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas.

En caso de reincidencia, las sanciones de este artículo se duplicarán

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

El Artículo 158 del Código Penal. (Responsabilidad de otras personas) establece: Serán sancionados con multa de 25 a 500 quetzales y prisión de dos a seis meses quienes pusieren en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos en cualquiera de las siguientes maneras:

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

Tal como lo indica la legislación, todo conductor que bajo la influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes condujere un vehículo se le sancionará con una multa de 50 a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años. Igual pena recibirán lo que conducen un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente poniendo en riesgo la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra pública, duplica la pena en caso de reincidencia, y advierte que si como consecuencia de la conducta irregular alguna persona lesionada o dañada, cualquiera que sea su gravedad, los tribunales aplicarán únicamente la infracción penal más grave sancionada.

Es importante hacer notar que, de acuerdo a la legislación ya expuesta, el hecho que un piloto conduzca un vehículo bajo los efectos de alcohol o estupefacientes (a pesar que el código penal lo tipifica como delito) en nuestro país, en la gran mayoría de casos, solamente se le sanciona como una falta y en un momento dado el Estado podría implementar algún procedimiento administrativo con el único fin de suspenderle la licencia de conducir por un determinado tiempo, situación que muy ocasionalmente se ve en las sentencias que emiten los jueces.

El carácter sancionador del Estado como ente soberano, actuará en materia penal cuando este piloto cause la muerte a una o varias personas o en su caso les cause lesiones, olvidándose el Estado de que está obligado a proteger la vida humana desde su concepción, así como la integridad y seguridad de las personas, por lo que la prevención juega un papel sumamente importante en este aspecto tratado de hacer de la vía pública un lugar seguro en materia de tránsito para que conductores y peatones puedan transitar con seguridad.

En ese orden de ideas hay que tener presente que la Constitución Política de la República, en su Artículo 20 y el Código Penal, Decreto ley número 17-73 del Congreso de la Republica, en su Artículo 23 les otorga a los menores de edad que transgredan la ley, el carácter de inimputables y que su tratamiento debe de estar orientado hacia una educación integral propia para la niñez y la juventud.

De acuerdo a nuestra legislación se entiende por menor de edad a quien no ha cumplido 18 años, esto significa que un menor de edad pero mayor de 16 años, que en un momento dado conduzca un vehículo bajo los efectos del alcohol o de alguna droga atropelle a una persona y le cause lesiones no podrá ser enjuiciado por la ley penal ya que están excluidos de culpabilidad y responsabilidad.

Los menores, cuya conducta viole la ley penal, serán atendidos por instituciones y personal especializado. Por ningún motivo pueden ser reclusos en centros penales o de detención para adultos. Una ley específica regulará esta materia.

De acuerdo a los estudios realizados son precisamente los jóvenes el sector de la sociedad, donde el flagelo de las drogas, socialmente aceptadas o prohibidas por la ley avanza con rapidez, ya que en este caso el Estado ha sido ineficaz, en desarrollar programas de tipo preventivo que puedan ayudar a nuestra juventud para no ser víctimas de tales adicciones.

En opinión de Ábner Paredes, encargado del departamento de la juventud del Centro de Acción Legal para los Derechos Humanos “el problema de la drogadicción en los jóvenes es preocupante, el Estado debería de percatarse de que los jóvenes no son sólo el futuro del país, si no el presente, y que si no se les tiene en cuenta ahora, posiblemente no contribuirán a que el futuro sea mejor”.

En un estudio realizado por la empresa Vox Latina, se establece que la violencia es uno de los problemas que más afecta a los jóvenes, seguido por el consumo de drogas en un 20.63%.²¹

El estudio realizado por la empresa ya indicada, confirma lo que en nuestro trabajo hemos afirmado, el consumo de drogas socialmente aceptadas o prohibidas por la ley en los jóvenes guatemaltecos hoy por hoy constituye un verdadero reto para el Estado que debe de ser atendido en forma inmediata, si se quiere mejores ciudadanos, concientes de su responsabilidad a la hora de conducir un vehículo.

²¹ **La violencia en los jóvenes.** Prensa Libre (Guatemala). Pág. 10 y 11

El Artículo 23 del Código Penal. Transcribe: No es imputable:

- El menor de edad;
- Quien en el momento de la acción u omisión no posea, a causa de enfermedad mental, desarrollo psíquico incompleto, o retardo o de trastorno mental transitorio la capacidad de comprender el carácter ilícito del hecho o de determinarse de acuerdo con esa comprensión, Salvo que el trastorno mental transitorio, haya sido buscado de propósito por el agente.

A nuestro criterio pensamos que un menor de edad, no debería de ser facultado por el Estado para poder conducir un vehículo, asumiendo una responsabilidad social en materia de tránsito, pero si asume dicha responsabilidad debería ser juzgado como adulto al momento de ser el responsable de un accidente de tránsito, encontrándose bajo los efectos del alcohol o de alguna droga.

3.3. Regulaciones de tránsito.

La ley de tránsito, Decreto número 132-96 del Congreso de la República contiene disposiciones especiales, que son presunciones, si se prueba que el conductor incurrió en alguna falta señalada en dicha ley, se da por probado que actuó con culpa y por lo tanto deberá pagar los daños ocasionados. Estas presunciones son:

- a) Cuando el conductor se encuentre ebrio o bajo efectos de drogas estupefacientes o similares que limiten sus capacidades volitivas, físicas o mentales.

- b) Cuando se conduzca un vehículo cuyos documentos de identificación no porte el conductor o bien carezca de placa de circulación el vehículo.

- c) Cuando se haya producido lesiones a personas o daños a vehículos con ocasión del tránsito, y por último este mismo cuerpo legal establece una sanción de tipo administrativo para aquellos pilotos que son amonestados administrativamente cinco veces o multado administrativamente tres veces por infracciones cometidas contra las leyes de tránsito durante un mismo año calendario, contado a partir de la fecha de la primera infracción. La sanción administrativa de suspensión de licencia se fijará de uno a seis meses.

También es importante tener presente que la ley específica en mención, faculta a toda persona que haya cumplido los dieciséis años de edad a poder obtener una licencia conducir toda clase automóviles con un peso bruto máximo de hasta 3.5 toneladas métricas, sin recibir remuneración y para conducir moto bicicletas y motocicletas.

Toda persona que desee conducir debe de cumplir con los requisitos para poder obtener su primera licencia entre ellos:

- a) Llenar la solicitud correspondiente.

- b) Ser mayor de edad, salvo lo establecido en el artículo 26, de este reglamento. Para las licencias tipo "A" se requiere además, ser de veintitrés años de edad y haber tenido vigente por lo menos en los tres años anteriores a la solicitud, una licencia de tipo "B" o "C", se requiere ser mayor de veintiún años de edad.

- c) Presentar certificación de examen de la vista de acuerdo a lo que disponga el departamento.
- d) Saber leer y escribir en el idioma oficial que rija en el territorio nacional. Si el solicitante es analfabeta, el departamento podrá realizar pruebas especiales para establecer su nivel de conocimientos.
- e) Pagar el valor correspondiente.
- f) Aprobar los exámenes teóricos y prácticos respectivos y
- g) Presentar el número de fotos que requiera la autoridad o, en su caso presentarse para la toma de fotos.

Adicional a estos requisitos el menor de edad pero mayor de dieciséis años para poder obtener su licencia de conducir debe de presentar autorización escrita de quien ejerza la patria potestad o la tutela del menor, tal como lo establece la ley y el reglamento de tránsito.

Ha quedado demostrado y en opinión de los expertos que un sector bastante vulnerable al consumo de drogas, ya sean lícitas o prohibidas, son los jóvenes; y de acuerdo a las estadísticas de las instituciones que se dedican a atender este tipo de hechos de tránsito, es en este sector de la sociedad donde se registra una buena cantidad de accidentes de tránsito, por lo que considero que debería de ser objeto de estudio la norma que faculta a los menores de edad para poder obtener una licencia de conducir, por lo menos, mientras no se establezca un plan de educación vial a nivel educativo lo cual sin lugar a dudas y con un adecuado control de los padres de familia, ayudaría a reducir los accidentes de tránsito provocados por menores de edad bajo los efectos de algún tipo de droga.

3.4. Regulaciones civiles.

Las normas Jurídicas civiles que regulan la responsabilidad extra-contractual de carácter civil, establecen que: por regla general todo daño proveniente de dolo o culpa ajena debe de ser indemnizado; por principio todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona debe de ser reparado por ésta.

Para la licenciada Herida Rubia Gonzáles Villela, “el daño consiste en el detrimento, perjuicio, menoscabo, dolo, molestia maltrato, de una cosa, si el daño es causado por el dueño de los bienes el hecho tiene escasa o ninguna relevancia jurídica, se adquiere cuando el daño es producido por la acción o omisión de una persona en los bienes de otra”.²²

El Artículo 1645 del Código Civil, establece: Toda persona que cause daño o perjuicio a otra, sea intencionalmente, sea por descuido o imprudencia, está obligada a repararlo, salvo que demuestre que el daño o perjuicio se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

En la mayoría de los casos los accidentes suelen suceder por responsabilidad de quienes transitan por las vías públicas, sean peatones o conductores. Es importante tener presente que en un hecho de tránsito no solo pueden demandar o reclamar quienes sean víctimas si no también los que resulten afectados en sus intereses. Podrán solicitar la indemnización correspondiente los familiares de una persona que hubiese fallecido en un accidente de tránsito.

²² Lic. Gonzáles Villela, Herida Rubia. Tesis **“Procedimiento para ejercitar la acción reparadora en el delito de daños en hechos de tránsito”**. Pág. 26

Nuestra legislación civil establece que está obligado el causante del daño a indemnizar en primer lugar. También están obligados a responder otras personas cuando existe responsabilidad solidaria, como por ejemplo las empresas o los dueños de cualquier medio de transporte, serán solidariamente responsable con los autores y cómplices de los daños y perjuicios que causen.

Una norma de carácter civil bastante acertada, pues de esta manera la víctima de un accidente de tránsito, podrá solicitar al dueño del medio del transporte, que por lo regular es la persona con mayores recursos el pago de los daños que se le causen, teniendo en todo caso la posibilidad de hacerlo también solidariamente.

El Artículo 1651 del Código Civil (Medios de transporte) transcribe: Las empresas o el dueño de cualquier medio de transporte, serán solidariamente responsables con los autores y cómplices de los daños o perjuicios que causaren las personas encargadas de los vehículos, aun cuando la persona que lo cause, no sea empleada de dicha empresa o el dueño del medio de transporte, siempre que el encargado de los vehículos se los haya encomendado, aunque fuere de manera transitoria.

La obligación de indemnizar en un momento dado se puede transmitir inclusive a los herederos del responsable de los daños.

Al hablar de daños no solamente nos estamos refiriendo a los daños materiales que puede causar un hecho de tránsito, si no también a las lesiones corporales que una persona puede tener al verse involucrada en una situación de estas, en tal sentido la legislación civil de nuestro país establece que la víctima tendrá derecho a un reembolso de los gastos de curación y al pago de los daños o perjuicios que resulten de su incapacidad corporal, y para que el juez fije el reembolso de los gastos de curación la ley establece varias

circunstancias que el juzgador deberá de tener en cuenta entre las cuales mencionamos las siguientes:

- Edad, estado civil, oficio o profesión, de la persona que hubiese sido afectada.
- Obligación de la víctima de alimentar a las personas que tengan derecho conforme a la ley; y
- Posibilidad y capacidad de pago de la parte obligada.

Como quedo anotado anteriormente, el sufrimiento de una persona que se lesiona, no puede apreciarse económicamente, pero el admitir que dichas lesiones se puedan compensar monetaria mente, constituye una forma de poder ayudar a la víctima a sobre llevar la situación de una mejor manera.

Es innegable que el que comete un hecho contra la seguridad de tránsito debe de ser sancionado como un hecho reñido con la ley de tránsito, pero no necesariamente quiere decir que infrinja la ley penal. En ese sentido, nuestra legislación civil establece que la exención de responsabilidad penal no libera de la responsabilidad civil, a no ser que el juez así lo estimare atendiendo a las circunstancias especiales del caso

La indemnización de daños y perjuicios tiene que ser declarada en sentencia judicial. Sin embargo, las partes pueden llegar a un acuerdo extrajudicial, evitando de esta manera un largo, costoso, y difícil juicio, me permito sugerir que las personas que opten por esta vía celebren dicho acuerdo ante un notario que pueda dar fe pública del convenio alcanzado

Nuestro ordenamiento civil establece lo siguiente: que el menor de edad, pero mayor de quince años, y el incapaz cuando obra en momento de lucidez, son responsables de los daños o perjuicios que ocasionen, en los demás casos son responsables los padres, tutores o guardadores. El mismo ordenamiento legal nos indica que la patria potestad de los hijos menores la ejercen conjuntamente el padre y la madre. Artículos 252 y 1660 respectivamente del Código Civil.

Con lo expuesto hasta el momento queda claro que un menor de edad por disposición legal no es responsable penalmente de sus actos y que está fuera de la aplicación de la ley penal.

De acuerdo a la legislación, sí es responsable civilmente de los daños que pueda causar a otra persona en su integridad o en su patrimonio debiendo responder por el mismo; y si no lo puede hacer deberán de ser los padres o quienes ejerzan la patria potestad del menor los obligados a reparar el daño causado.

El convenio que firman los padres en ejercicio de la patria potestad o quien ejerza la tutela para que el menor pueda obtener su licencia crea una corresponsabilidad por medio del cual se comprometen al pago de daños que pueda causar el menor en un hecho de tránsito.

La ley no lo exige, pero por parte del departamento de tránsito debería de efectuarse un estudio sobre las posibilidades económicas, de los padres o de quien asuma la responsabilidad ante los posibles daños a terceros, o en su caso exigir la contratación del seguro para poder cubrir cualquier eventualidad que pueda provocar el menor al conducir, lo cual sin duda podría evitar problemas de tipo legal en el futuro a los padres.

3.5. Actuación ideal frente a un accidente.

3.5.1. Donde recurrir

En este punto se intentará dilucidar que debe hacer aquel que se vea involucrado en un accidente de tránsito, sea como autor o víctima. Debemos recordar que, son accidentes los hechos que produzcan daños a las personas o a las cosas, ocurridos con ocasión del uso de las vías destinadas a la circulación de vehículos y personas.

En primer lugar, cabe tener presente lo dispuesto en el Artículo 12 de la Ley de Tránsito en el sentido de que las personas tienen prioridad ante los vehículos para circular en las vías públicas siempre que se utilicen los espacios adecuados para ello, en todo accidente de tránsito en donde se produzcan daños los participantes están obligados a detener la marcha del vehículo, y por ningún motivo abandonar el lugar.

Lo anterior significa que, quien participó en el accidente y abandonó el lugar del mismo sin dar cuenta a la autoridad policial, deberá probar que el hecho no se produjo por su culpa, y si no logra hacerlo se le aplicarán las sanciones y deberá pagar las indemnizaciones por daños que el juez determine. En cambio, si da cuenta a la autoridad, el afectado deberá probar que el hecho se produjo por culpa del otro involucrado en el accidente.

La sanción al incumplimiento de la obligación de dar cuenta es la presunción de responsabilidad, por ello, pueden los involucrados en un accidente que sólo produzca daños, omitir esta diligencia y llegar a un acuerdo sobre la regulación de la indemnización, sea porque los daños fueron de escasa cuantía o bien porque cuentan con un seguro que cubre daños causados a terceros, si fuera el caso en el que los conductores llegan a un

acuerdo sería conveniente que el mismo se plasmara en un documento notarial para evitar problemas posteriores

En el mismo sentido que el anterior, cabe mencionar que el Reglamento de Tránsito, Acuerdo gubernativo número 273-98, en el Artículo 95 regula de una forma específica cual debe de ser el comportamiento de un conductor cuando no resulte lesionado en un hecho de tránsito donde se producen lesiones a un peatón o a otro piloto. O donde simplemente solo se registren daños materiales, así: Los conductores de vehículos y peatones implicados en un accidente de tránsito, si no resultaren ellos mismo con lesiones serias que requieran de atención inmediata, deberán de proceder de la siguiente manera:

- a) Detenerse y encender las luces de emergencia para que no se cause un nuevo problema para la circulación.
- b) Tomar las medidas necesarias mediante la señalización de emergencia (triángulos reflectivos) para evitar que ocurra otro accidente. Estos deberán colocarse en un lugar que permita a otros usuarios de la vía, reconocer el accidente y continuar su marcha con la debida precaución y.
- c) Los conductores de los vehículos implicados en un accidente de tránsito tendrán, la obligación, en la medida de lo posible y si su salud lo permite, de retirar los residuos, las partes o cualquier otro material que se hubiere esparcido en la vía pública debido al accidente.

Es importante analizar que, el comportamiento que nos sugiere el reglamento de tránsito, esta dirigido básicamente a mantener la viabilidad del tránsito vehicular, el cual resultaría ideal si en el hecho de tránsito solo se registraran daños materiales.

Pero en la gran mayoría de accidentes de tránsito aparte de los daños materiales siempre se registraran daños de tipo personal. Considero que dicho comportamiento no es el más adecuado, por lo que me permito en el presente trabajo sugerir las siguientes medidas:

- Detenerse,
- Mantener la calma, es importante
- Prestar la ayuda que fuere necesaria, si la persona no resulto lesionado, en primer lugar a víctimas lesionadas, en la medida de sus posibilidades tratar de mantener la viabilidad del área con las señales de tránsito correspondientes
- Dar cuenta a la autoridad policial y de asistencia social más próxima.
- Si usted cuenta con un seguro llámelos de forma inmediata.
- Si al lugar del hecho de tránsito se presenta alguna unidad de Bomberos, de la Policía Nacional Civil o cualquier otra institución de servicio público, apunte las placas de dicha unidad ya que posteriormente le pueden llegar a servir estos datos.

Si la persona que produjo un hecho de tránsito se retira del lugar y en su caso omite prestar la asistencia que por ley esta obligado la sanción en este caso consiste en presumir su responsabilidad.

Como en el anterior caso puede existir la posibilidad de un acuerdo extrajudicial, con la diferencia de que, si existen personas lesionadas de consideración, el acuerdo deberá ser autorizado por el juez que conozca del hecho.

En segundo lugar, se debe determinar qué tribunal habrá de conocer del asunto, es decir, cual es el tribunal competente; su determinación dependerá de dos factores: la gravedad de las consecuencias del accidente y lugar donde este se haya producido.

De acuerdo a nuestra legislación las alternativas que tienen las personas para solventar sus litigios son las siguientes: Jueces de asuntos municipales o de paz, Jueces de primera instancia penal, Jueces de primera instancia civil.

3.5.2. Jueces de asuntos municipales o de paz (En los departamentos o municipios donde exista Policía Municipal de Tránsito.)

En general, conoce de las infracciones a la ley de tránsito, las cuales son sancionadas aunque no produzcan daño material o personales.

Además, la víctima puede demandar al causante de los daños y perjuicios ante este tribunal, cualquiera sea su cuantía.

Lesiones leves causadas en accidentes. Causar lesiones leves en un accidente a otro sólo se sanciona en caso que el autor las haya cometido intencionalmente (el juez de paz conocerá a prevención en los lugares donde no hubiere juzgado de primera instancia, o bien se encontrare cerrado por cuestiones de horario o por alguna razón.

3.5.3. Jueces de primera instancia penal

- Conocen de los homicidios y lesiones gravísimas, simplemente graves y menos graves. En este caso, a diferencia de las lesiones leves, el autor del hecho es sancionado tanto si actúa con culpa o negligencia como con dolo (intencionalmente). Lo normal es que se causen lesiones con culpa o negligencia, como por ejemplo, cuando el conductor no respeta el derecho preferente de paso de un peatón y lo atropella. En estos casos se aplica el Código Penal, que establece penas privativas de libertad para casos de homicidios o lesiones culposas.
- Además, la víctima puede demandar al causante de los daños y perjuicios ante este tribunal, cualquiera sea su cuantía. La indemnización puede comprender daños patrimoniales (destrucción del vehículo, gastos médicos, etc.), y morales o no patrimoniales (menoscabos, dolor, pena, derivados de la muerte, incapacidad u otras secuelas del hecho).

3.5.4. Jueces de primera instancia civil

Conoce de daños que se ocasionen a la integridad física o al patrimonio de otra persona y su correspondiente reclamación en el aspecto estrictamente monetario.

- La determinación del tribunal competente se efectúa además, según el lugar en que aconteció el hecho.
- Para entablar una demanda de indemnización de daños ante estos tribunales la ley exige actuar patrocinado por abogado habilitado

3.5.5. Seguro obligatorio.

La ley de tránsito en su Artículo 29 obliga a los propietarios de vehículos motorizados a contratar un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupaciones.

Los vehículos motorizados que transiten por la vía pública se identificarán con tarjeta y placa de circulación emitida por el ministerio de finanzas pública, o en su defecto permiso vigente extendido por la autoridad competente.

Encontrarse en perfecto estado de funcionamiento y equipado para la seguridad del conductor y todos sus ocupantes de acuerdo con los reglamentos.

Estar provisto en los dispositivos necesarios generar la menor contaminación ambiental posible.

Los vehículos usados por personas discapacitadas deberán estar debidamente adaptados y equipados para ser conducidos bajo estrictas condiciones de seguridad.

CAPÍTULO IV

4. La inexistencia de una política preventiva.

Previamente a analizar la inexistencia de políticas preventivas del Estado que traten, en alguna medida de disminuir los accidentes de tránsito provocados por pilotos que conducen bajo efectos de alcohol, droga o estupefaciente, y que provocan grandes cantidades de pérdidas humanas, materiales y económicas en la sociedad guatemalteca, considero que es necesario hacer referencia, sobre la existencia de instituciones que desarrollan campañas preventivas en materia de tránsito y tabulación de datos estadísticos que ayudan, en un momento dado, a comprender de mejor manera la dimensión del presente problema.

El Estado debe comprender la urgencia y ventajas que obtendría al crear una política protectora, en materia de tránsito, para pilotos que perturben la tranquilidad social al conducir bajo los efectos de alcohol o de estupefacientes.

No existen instituciones que atiendan el alcoholismo y la drogadicción en forma preventiva, y las únicas que existen en nuestro país, tratan estos problemas de una forma curativa, pero no cuentan con un presupuesto digno para realizar programas más a fondo

4.1. Instituciones y programas preventivos en materia de tránsito.

Antes de empezar a analizar lo concerniente a las instituciones del Estado que desarrollan programas preventivos en materia de tránsito, me parece oportuno indicar que: por acuerdo gubernativo 67-98 del 11 de Febrero de 1998, el departamento de tránsito de la

Dirección General de la Policía Nacional Civil, delego la competencia en materia de tránsito a la Municipalidad de Guatemala, dentro de su respectiva jurisdicción. Por lo que, a partir de la fecha mencionada es la Policía Municipal de Tránsito (PMT) de la ciudad de Guatemala, la encargada del ordenamiento y administración en cuanto al tránsito se refiere.

En cuanto a las instituciones del Estado que desarrollan programas de carácter preventivo para pilotos que conducen bajo efectos de alcohol o algún estupefaciente se pudo establecer que este es un tema que el Estado ha dejado en el total abandono, a pesar de que día con día los accidentes provocados por pilotos bajo los efectos del alcohol o de algún estupefaciente siguen en aumento cobrando vidas de muchos guatemaltecos, a pesar de que dichos accidentes hoy por hoy constituyen un reto a la salud pública, y que el costo de los daños a la infraestructura de la vía pública muchas veces es demasiado elevado. Según datos proporcionados por el Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda, el 75% de accidentes se producen por errores o irresponsabilidades cometidos por hombres y mujeres, al conducir en estado de ebriedad y/o exceso de velocidad.²³

Para la Policía Municipal de Tránsito este es un problema que merece la inmediata atención por parte del Estado, ya que a pesar de los controles de alcoholemia que ellos mantienen en las principales calzadas de la ciudad capital día con día se registran accidentes provocados por conductores irresponsables que conducen bajo los efectos de alguna droga ya sea socialmente aceptada, o aquellas prohibidas por la ley.

Mario Gudiel, Director de Epidemiología del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, explica que las enfermedades infecciosas son la primera causas de de fallecimientos en Guatemala; le siguen la violencia y accidentes de tránsito. Explicó que el

²³ Periodista Leonardo Cereser. **Factor Humano Causa el 75% de accidentes**. Prensa Libre. Pág. 10.

60% del presupuesto de los hospitales se destina a atender accidentes, de los cuales el 50% está relacionado con el tránsito.²⁴

El aumento del parque vehicular y la poca planificación vial provoca que el ingreso a la ciudad sea caótico y desesperante; dos horas de ida y otras dos de vuelta es el promedio que demoran en llegar a sus destinos, miles de conductores, que sin duda, en opinión de los expertos facilita en gran medida la posibilidad de que los accidentes de tránsito continúen día con día en aumento.

Amilcar Montejo jefe de análisis de la Policía Municipal de Tránsito señaló que “el 30% de los pilotos detenidos por conducir bajo los efectos del alcohol o de alguna droga son jóvenes que en la mayoría de los casos no han cumplido los 25 años de edad, refiriéndose este dato únicamente al consumo excesivo del alcohol o de algún otro tipo de droga”. Para el entrevistado, el hecho de que la mayoría de pilotos que ocasionan accidentes de tránsito bajo efectos de alcohol o de algún estupefaciente son jóvenes esto, debería de ser razón suficiente para que el Estado tome cartas en el asunto, ya que de lo contrario este problema día con día irá en aumento.

Además, indicó que cuando se sorprende a un piloto conduciendo de una forma irresponsable bajo los efectos de alcohol o de algún estupefaciente, se encuentran limitados por la ley para actuar, ya que no pueden detener por la fuerza a la persona, por lo que le solicitan que espere hasta que este en condiciones de poder conducir, si la persona se niega le solicitan el número telefónico de algún familiar para que llegue al lugar, y sea él quien conduzca, si a pesar de esto la persona se niega solicitan el apoyo de la Policía Nacional Civil, para poder someter al orden al infractor de la ley.

²⁴ **Ibid.**

El bebedor Guatemalteco prefiere el horario nocturno de acuerdo a la información proporcionada por el entrevistado y reconoce que es cuando se tiene menos control, de parte de las autoridades, lo cual es aprovechado por las personas, inclusive para desarrollar carreras clandestinas donde el alcohol juega el papel principal.

El grado de alcohol que una persona debe de tener en la sangre para ya no encontrarse en condiciones de conducir es el 0.5% lo que equivale a una cerveza, pero esto siempre va a depender de la condición física de la persona, por eso es que la Policía Municipal de Tránsito también se vale de la pruebas de equilibrio para saber si una persona esta en condiciones de conducir un vehículo.

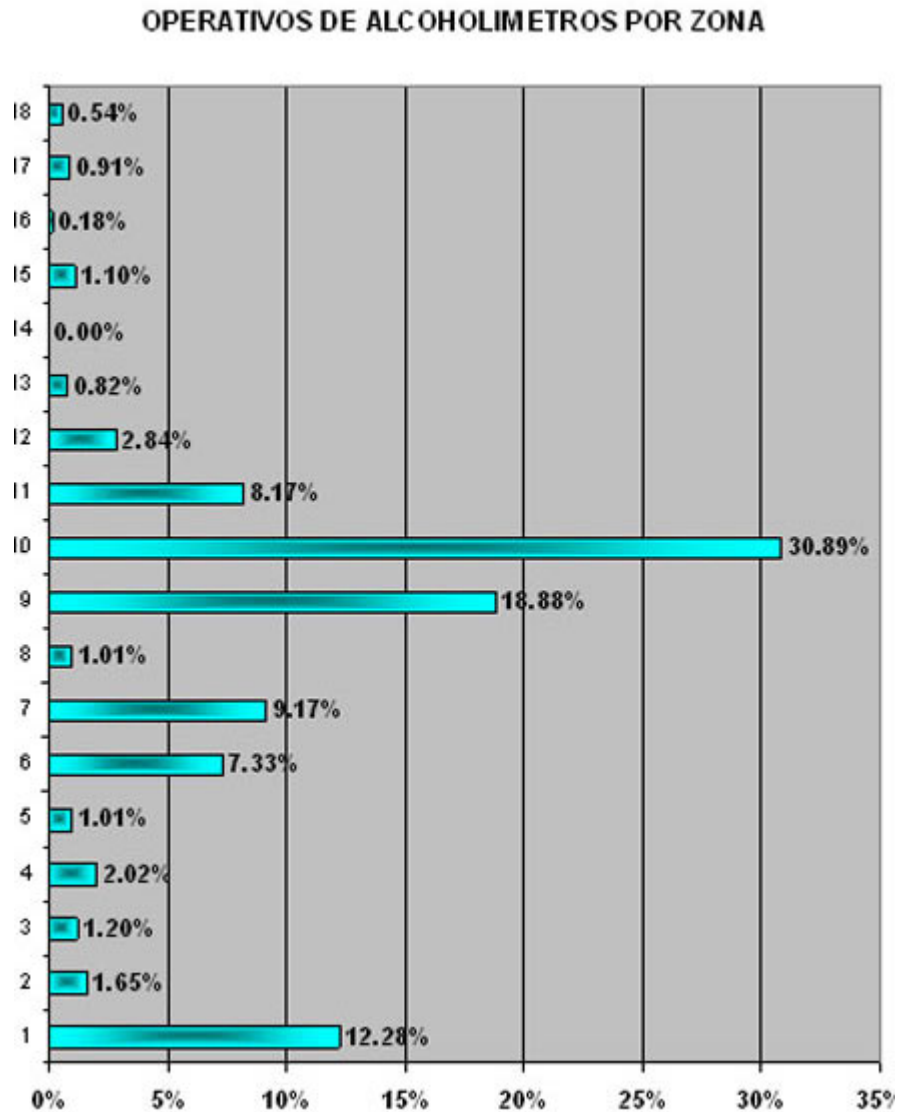
Grados de Alcohol y Consecuencias

*Grados	Estado Mental	Conducta	Movimiento Percepción
0.0-0.5	Leve Alegría	Apropiada	Lento y torpe
0.5-1.0	Leve Alegría y menor concentración	Desinhibición social	Más lento y torpe. Menor campo visual.
(1.0-1.5	Emociones inestables. Confusión	Descontrol, agresivo	Lengua y andar torpes. Visión doble
1.5-2.0	Incoherente, tristeza y rabia	Mayor descontrol, mareo y vómitos	Dificultad al hablar y caminar
2.0-3.0	Apenas consciente	Apático e inerte	Incapacidad de hablar y caminar
3.0-4.0	Coma	Ausente	Ausencia de reflejos y sensibilidad
4.0-5.0	Muerte	---	Parálisis respiratoria

***Gr. 0/00: grados de alcohol por cada 1.00 ml. de sangre**

Fuente: Policía Municipal de Tránsito (PMT), 15 de Marzo 2007

Estadística de consumo de alcohol por zonas de la capital de Guatemala. Se puede observar en esta gráfica que un factor determinante es la centralización en la Zona Viva, (Zona 10), de la venta de bebidas alcohólicas para adolescentes y jóvenes adultos.



Fuente: Policía Municipal de Tránsito (PMT), 15 de Marzo 2007

De las entrevistas efectuadas tanto en los Cuerpos de Bomberos Municipales como Voluntarios se pudo establecer que dichas instituciones realizan algún tipo de campaña,

de tipo ocasional en algunas épocas, como la semana mayor, y las fiestas de fin de año, pero reconocen que estas campañas no tienen el carácter de un programa de tipo permanente, y que las mismas se logran realizar con el apoyo de la iniciativa privada.

Ricardo Lemus, Jefe de Relaciones públicas del Cuerpo de Bomberos Municipales reconoce que el problema de pilotos que conducen bajo los efectos del alcohol es serio y que el mismo no a contado con la atención que merece por parte del Estado, ya que no vasta con campañas ocasionales que en poco ayudan, se tiene que instituir un programa de forma permanente que trate de reducir dichos accidentes, de lo contrario el problema se seguirá agravando.

En la Cruz Roja, en la Policía Nacional Civil, reconocen no tener ningún programa de tipo permanente que trate de ayudar a los pilotos que son sorprendidos por la autoridad conduciendo bajo efectos de alcohol o del algún estupefaciente.

La Dirección General del Transporte realiza los esfuerzos a través de sus inspectores en lo que corresponde al servicio extraurbano de pasajeros imponiendo multas que oscilan entre los 2 mil y 15 mil quetzales, pero admiten que esto es única y exclusivamente en el servicio extraurbano de pasajeros y que lo realizan en base a planes eventuales, y a pesar que todos coinciden en la necesidad de un programa de este tipo reconocen que no cuentan con el por falta de recursos económicos.

La Jefa del Centro de Documentación de la Secretaria de Planificación y Programación de la Presidencia licenciada Edma Marroquín, reconoce que el Estado simplemente no ha mostrado interés en este tema, por falta de voluntad política, cree que si al Estado realmente le interesara el tema haría los esfuerzos necesarios para obtener los fondos.

En la investigación realizada, se pudo establecer que el Estado no cumple su labor, ya que en las instituciones consultadas, absolutamente ninguna conoce de algún programa de carácter permanente por parte del Estado, para prevenir que los hechos de tránsito originados por pilotos conduciendo bajo efectos de alcohol o algún estupefaciente, lo cual ha facilitado que los mismos se incrementen día con día, atentando contra la vida de tantos guatemaltecos que a diario transitan por las vías públicas ya sea como conductores o como peatones. Dicha labor debería de estar inmersa dentro de los programas de gobierno, en los ministerios de Gobernación, Salud Pública y Asistencia Social, la Secretaría de Asuntos Sociales de la Presidencia, Etc.

Existe dentro del sector privado, una institución que mantiene constantes esfuerzos por reducir el número de hechos de tránsito en el país, que es el Consejo de Prevención de Accidentes de Tránsito y Educación Vial (ConPreve), es una organización no gubernamental, sin fines de lucro, fundada por la Asociación de Clubes Rotarios de Guatemala con el apoyo de la iniciativa privada, cuyo fin es realizar acciones de prevención para evitar accidentes de tránsito, a través de la implementación de más controles en campañas preventivas de forma temporal, así como una propuesta de reforma a la Ley y Reglamento de Tránsito que, entre otros aspectos, incluyan sanciones más drásticas y más requisitos para poder obtener la licencia de conducir. Guillermo Brán, presidente de ConPreve. Indicó que con estas reformas a la Ley de Tránsito se busca endurecer las sanciones a los infractores, y algo más importante a lo anterior es crear una cultura vial, a fin de contrarrestar los accidentes de tránsito.

Debido a que el parque vehicular del país es de aproximadamente 1 millón de automotores y tiene un crecimiento anual del 30% (por lo cual se esperan más riesgos en accidentes de tránsito), ConPreve enfocará su estrategia en tres aspectos: Hacer

conciencia en la población, fortalecer los controles de velocidad y alcoholemia y endurecer la Ley de Tránsito.

4.2. Instituciones que atienden la drogadicción y el alcoholismo.

Al investigar sobre las instituciones estatales que atienden la drogadicción y el alcoholismo de una manera preventiva, se logró establecer que con respecto a la labor preventiva, el Estado realiza muy poco en este sentido, ya que dicha labor debe de estar inmersa por lo menos en los programas de gobierno en los Ministerios de Salud Pública y Asistencia Social, de Cultura y Deportes, en el Ministerio de Educación, en la Secretaría de Asuntos Sociales de la presidencia, etc. Los resultados que se obtuvieron de la investigación nos indican que solamente en el Ministerio de Educación se realiza con el apoyo de la Policía Nacional Civil y la Secretaría Ejecutiva de la Comisión Contra las Adicciones y el Tráfico de Drogas (SECCATID), un programa de prevención del uso de drogas programa que se le denomina Educación Contra el Abuso de Drogas, el programa es realizado en Guatemala a través de conferencias, reuniones y inducciones, realizado en los grados de quinto y sexto primaria.

Para el licenciado Antonio Patiño Herrarte, el Estado no cumple con una labor preventiva en torno a estas adicciones que se encuentran afectando a la sociedad Guatemalteca, reconoce que el único esfuerzo estatal en esta materia se encuentra en la Secretaria Ejecutiva de la Comisión Contra las Adicciones y el Trafico ilícito de Drogas, que se dedica a la rehabilitación de personas que han caído en este tipo de problema, con especial énfasis en drogas tales como la marihuana, cocaína, crack, y otras, poniendo de manifiesto muy poco interés en el alcoholismo.²⁵

²⁵ Patiño Herrarte Antonio. “Las acciones actuales del Estado y sus perspectiva en contra del alcoholismo en el Entorno de la Declaración Constitucional Calificada de Interés Social”. Pág. 15.

El Estado como ente rector de todo el que hacer nacional es el obligado de velar por el bienestar común de todos los ciudadanos, y en especial de realizar todas las acciones necesarias para que la población a quien se debe, no se vea afectada en adicciones tales como el alcoholismo y la drogadicción.

Pero no contando el Estado con este tipo de programas mucho menos va a contar con programas que traten de minimizar los hechos de tránsito originados por pilotos bajo efectos de alcohol o estupefacientes.

4.3. Órganos jurisdiccionales que se relacionan con la ley de tránsito.

En cuanto a los órganos jurisdiccionales que se relacionan con la aplicación de la ley de Tránsito podemos indicar que todo va a depender del resultado del hecho de tránsito, ya que si el mismo solamente constituye una falta a la respectiva ley, sin que existan daños a terceros, el mismo se podrá solventar en un juzgado de paz, o en su caso el juzgado de asuntos municipales, si por el contrario en el mismo resultan daños materiales o lesiones que perjudiquen a un tercero se tendrá que solventar el incidente en un juzgado de instancia penal, si como resultado del percance resultaran daños solamente materiales esto se tendrá que resolver en un juzgado de instancia civil, o en su caso se podría dar una pretensión que involucre la dos instancias, que se ejercite acción de carácter penal solicitando el pronunciamiento en el orden civil.

Debemos de tener presente que siempre existirá la posibilidad de un arreglo extrajudicial, por medio del cual las partes se ponen de acuerdo en lo concerniente a los daños, lo cual le evitará un largo y tardado proceso, si fuera este el caso, el acuerdo de preferencia deberá ser redactado por un notario, para que el documento tenga plena validez, como ya quedo anotado anteriormente.

4.4. Datos estadísticos Bomberos y Policía Municipal de tránsito.

De acuerdo a la información que nos fue proporcionada por el Oficial. Juan Carlos Bolaños encargado del registro de estadísticas del Benemérito Cuerpo de Bomberos Municipales de la ciudad de Guatemala, la tendencia de los accidentes de tránsito es al aumento, siendo las zonas 1, 5, 7, 10, y 12, las zonas con mas incidencia en los mismos, agregando el entrevistado que en el periodo comprendido del uno de enero de 2002 al 30 de junio de 2006, dicha institución atendió un total de de 13,671 hechos de tránsito de los cuales resultaron un total de 12,275 personas heridas y que en un 95% las mismas fueron atendidas en la red de hospitales del Estado, resultando en el mismo periodo un total de 148 personas fallecidas en hechos de tránsito.

Para el entrevistado la situación es preocupante pues día con día se puede observar que jóvenes comprendidos en las edades de 17 a 25 años son los responsables de ocasionar un hecho de tránsito, y que los mismos tienden a incrementarse, los fines de semana, quincena o fin de mes, en horas nocturnas por el poco control existente en dicho horario, y el excesivo consumo de alcohol o de drogas.

El Cuerpo de Bomberos Voluntarios reporto 30,400 accidentes de tránsito en el país en el período de investigación, pero según indicaron sus estadísticas son tabuladas a nivel nacional.

4.5. Entrevista a funcionarios de la Policía Municipal de Tránsito.

El hecho de que cada día se incrementen los accidentes de tránsito originados por pilotos bajo efectos de alcohol o de algún estupefaciente, constituye un verdadero problema para el Estado, al cual no se le ha dado la importancia que requiere, ya que ya que los mismos

ocupan el tercer lugar en cuanto a problemas de carácter social, solamente por debajo de las maras y de los asaltos, agregando el entrevistado que el Estado no tienen el más mínimo interés político por brindarle la atención que merece dicho problema.

Según Amilcar Montejo, jefe de análisis de la Policía Municipal de Tránsito, cada semana se sanciona entre 5 y 10 conductores en estado de ebriedad, por lo regular 3 de ellos del transporte colectivo. Al mes el promedio oscila entre 80 a 100 automovilistas en estado de ebriedad.

En cuanto a la ciudad capital de acuerdo a la información obtenida, las zonas 1, 6, 7, 9, 10 y 11 son las que se reportan con la mayoría de casos de conductores ebrios. Agregando el entrevistado, que en el año 2005 se reportaron un total de 1,091 conductores que fueron infraccionados por conducir en estado de ebriedad; advirtiendo que, estos son los casos de los que tienen conocimiento a través de los operativos pero que el problema es mucho más grande ya que hay otros casos de los cuales no tienen conocimiento.

Personalmente no conozco ningún programa de carácter estatal que trate de disminuir dichos hechos de tránsito, y hasta que el Estado no muestre un verdadero interés en esta materia, los mismos continuarán, a pesar de los operativos policíacos para detectar a estos pilotos.

Como institución muchas veces nos encontramos con las manos atadas de poder actuar de una forma más drástica contra estos tipos de pilotos ya que la Ley y Reglamento de Tránsito ya no se apegan a una realidad vial, los pocos esfuerzos que se están haciendo, en esta materia se están haciendo de una forma dispersa; cuando se sorprende a un piloto conduciendo bajo efectos de alcohol se le infracciona, si es demasiado el grado de alcohol que tiene en su cuerpo, se le pide a algún familiar que lo llegue a traer y si no lo tiene, se

le invita a que espere a estar en condiciones de poder conducir, pero como institución no lo podemos retener por la fuerza o conducir ya que la ley no nos autoriza para ello tenemos que solicitar el apoyo de la Policía Nacional Civil.

Según Montejo, para que este fenómeno no siga castigando a la sociedad Guatemalteca, se tiene que empezar a trabajar con los más jóvenes proporcionándoles educación vial dentro del pensum de estudios de los niveles primarios, básicos, y diversificados por que ellos son los conductores del futuro y es el Estado el obligado por mandato legal a instituir programas que traten a reducir el alto índice de hechos de tránsito originados por pilotos bajo efectos de alcohol o de algún estupefaciente, y así crear una verdadera cultura vial en el país, para darle cumplimiento al Artículo 46 de la Ley de Tránsito Decreto numero 132-96 del Congreso de la República.

Artículo 46 de la ley anteriormente citada transcribe: “El Ministerio de Gobernación por intermedio del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional implementara y coordinara junto con otra entidades públicas o privadas, las políticas, programas, y proyectos nacionales, regionales, departamentales, o municipales generales o especiales, de educación vial, cuyos elementos se incorporaran a los planes educativos formales y, o informales; así como a los de capacitación superior”.

Aunque no se trata de un problema estacionario, las vacaciones que se vierten en promotoras de relajo entre la juventud guatemalteca promueven un mayor consumo de alcohol, puesto que las horas de distracción aumentan, y por ende, se elevan los deseos de hacer todo aquello que durante el año estuvo prohibido. En esa medida, durante la época festiva aumenta el riesgo de que ocurran accidentes de tránsito fatales como producto del alcohol ingerido.

Es una realidad, los accidentes de tránsito originados por pilotos bajo los efectos del alcohol o de algún estupefaciente van en aumento, solo basta con consultar los periódicos para darse cuenta de la cantidad de personas que mueren víctimas de un hecho de tránsito, el bombardeo psicológico a que está sometida la sociedad especialmente los más jóvenes invitándolos a consumir licor, es grande dejando jugosas ganancias a estos tipos de negocios, con un costo social sumamente alto para el país.

Contrario a esto, podemos observar que en Guatemala existe un Estado que en esta materia casi no hace nada; y mientras no se tomen medidas de fondo, los hechos de tránsito originados por pilotos que conducen bajo efectos de alcohol, droga o del algún estupefaciente continuarán en aumento.

Todas las instituciones consultadas comparten la preocupación y el interés de que el Estado realice esfuerzos en esta materia, ya que el problema es bastante grande y el mismo se encuentra afectando a la sociedad Guatemalteca especialmente a los más jóvenes; pero también afectando al mismo Estado ya que muchas veces es el afectado en su patrimonio, cuando las personas que resultan lesionadas de un hecho de tránsito son atendidas en hospitales nacionales que en la mayoría de casos es así, cuando hay daños a la propiedad del mismo Estado.

4.6. Necesidad de crear una política preventiva.

No hay cifras exactas del costo social por atención y rehabilitación de los heridos, pero, de acuerdo a la información proporcionada por Mario Gudiel, Director de Epidemiología del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social el 60% del presupuesto de los hospitales se destina a atender accidentes, de los cuales el 50% se relacionan con el tránsito. Según el Informe Mundial de Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito, el costo

de las colisiones y las lesiones causadas por estas es del uno por ciento del Producto Nacional Bruto (PIB), en los países de bajo ingreso.

Sólo reparar los semáforos dañados por las colisiones ha tenido un gasto para la Municipalidad de cerca de medio millón de quetzales cada año, según Amílcar Montejo, jefe de análisis de la Policía Municipal de Tránsito (PMT) de Guatemala.

En opinión de los expertos, los accidentes de tránsito en especial los provocados por pilotos bajo los efectos del alcohol o de algún estupefaciente constituyen un problema social para el país, el cual debe de ser atendido por parte del Estado, ya que como quedó demostrado el alcoholismo y la drogadicción día a día están en aumento sobre todo en los sectores más jóvenes del país. A nivel mundial en el año 2006 murieron 1.2 millones de personas, en Guatemala 3, 400 personas murieron en accidentes de tránsito durante dicho año, lo que equivale a que en nuestro país en promedio mueren nueve personas a diario, relacionadas con hechos de tránsito.²⁶

A lo anterior, Montejo agrega que: la capacidad de las arterias del departamento de Guatemala es de 350 mil vehículos, pero regularmente circulan 850 mil y que cada año ingresan 35 mil vehículos más para circular en el país.

Las calles de la capital no pueden más pues el aumento del parque de vehículos ha superado en gran medida la capacidad de las mismas. Estadísticas de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT) dan cuenta de que sólo en el año 2006 ingresaron más de 112 mil vehículos al país.

²⁶ Periodista Leonardo Cereser. .Prensa Libre. **Factor humano causa el 75% de accidentes.** Pág. 10.

Ante el caos vial que presenta nuestra ciudad, y que indudablemente aumenta las posibilidades de que en algún momento de nuestra vida como conductores o peatones, nos veamos inmersos en un hecho de tránsito y que por consecuencia lógica se vea también afectado nuestro patrimonio familiar.

La Municipalidad de la Ciudad de Guatemala en el mes de Febrero del año 2007 dio inicio a un plan de transporte masivo de personas al cual denominó Transmetro, en el área sur capitalina, el que tiene dentro de los objetivos principales transportar con mayor comodidad y eficiencia a miles de guatemaltecos que a diario utilizan el servicio público de transporte en dicha área, así como dar mayor fluidez al transporte en dicho sector, ya que los buses del servicio extraurbano de pasajeros ya no entraran a la ciudad capital, y se espera que al contar con un servicio cómodo, seguro y eficiente muchos automovilistas decidan no utilizar su vehículo personal si no dicho transporte.

Asimismo, de los esfuerzos que realiza la Municipalidad de la ciudad de Guatemala, a través de la Policía Municipal de Tránsito, para tratar de sancionar a las personas que abusan de la velocidad, son los foto controles, con dicha tecnología se espera poder obtener el numero de placa de vehículo que circula a una velocidad superior a la permitida por la ley de tránsito para poder sancionar al piloto infractor posteriormente.

El problema es que las calles de la capital se ven colapsadas, sobre todo en las famosas horas pico, lo cual causa un embotellamiento considerable, deterioro de la infraestructura y aumento de la contaminación ambiental, el aumento del parque vehicular sin duda siempre será un factor más para que los hechos de tránsito continúen en pleno aumento,

Se puede decir que el problema del tránsito tiene su origen en el incremento del uso del vehículo, un transporte colectivo deficiente estimula el uso de automóviles lo que repercute

en el congestionamiento, la falta de planificación de infraestructura urbana es otra de las causas, se ha descuidado en áreas donde realmente se necesita y en otras está sub utilizada.

Al haber más carros en las calzadas y vías principales, hay más posibilidades de colisiones y accidentes de tránsito y personas alteradas conduciendo, las principales consecuencias de la saturación de vehículos provoca.

- a) Más accidentes de tránsito.
- b) Una ciudad más ruidosa,
- c) Más personas alteradas y violentas conduciendo, y
- d) Contaminación del aire por emanación de gases de los motores.

Año con año los accidentes de tránsito originados por pilotos bajo efectos de alcohol o de alguna droga continúan en aumento y dado el panorama vial del país dentro de un par de años será mayor la presión para que el gobierno como rector del que hacer nacional tome carta en el problema para poder de alguna manera reducir la cantidad de personas que resultan lesionadas o fallecidas en los hechos de transito.

El clamor popular para que se castigue a este tipo de personas irresponsables al tomar el volante día a día va en aumento una forma de organización que a tenido el pueblo es la colocación de túmulos o reductores de velocidad especialmente en las colonias o en las cercanías de algunos centros educativos, parques, iglesias, o inclusive en centros comerciales. Colocar este tipo de reductores de velocidad en sectores específicos, es sólo un paliativo a la problemática, sin lograr atacar el origen del problema.

Los accidentes de tránsito constituyen un reto para el Estado debido a que, la gran mayoría de personas que resultan lesionadas en un hecho de este tipo, son atendidas en la red de hospitales nacionales, lo cual de alguna manera constituye un desgaste económico para el mismo Estado. De acuerdo a las estadísticas que manejan los centros de atención hospitalaria, como el Hospital General San Juan de Dios, y el Hospital Roosevelt, el incremento de personas que ingresan con traumas, como consecuencia de un hecho de tránsito se incrementa día con día.

Es deber del Estado el garantizar la vida, la seguridad, y el bienestar de los guatemaltecos y tomando en cuenta que los hechos de tránsito en donde interviene el alcohol o los estupefacientes día con día va en aumento, el Estado tiene la obligación de tomar urgentes medidas creando un programa de carácter preventivo de forma permanente, para tratar que los hechos de tránsito disminuyan. Dichos programas deben ser tomados en cuenta el Estado es el rector del quehacer nacional y que cuenta con los ministerios y dependencias necesarias para poder realizar dicho programa proponemos:

- Que toda aquella persona que sea sorprendida conduciendo bajo efectos de alcohol o de alguna droga, se le retenga su licencia de conducir y, tras cancelar la multa correspondiente, en forma preventiva, por orden de juez competente debe de asistir a una sala de necropsias a observar la autopsia de una persona que haya fallecido como consecuencia de un accidente de tránsito, como requisito indispensable para la devolución de su licencia de conducir. Esto con el único objetivo de que el infractor a la ley tome conciencia, de las consecuencias que podría tener su irresponsabilidad al conducir bajo los efectos de alcohol o de alguna droga.
- Si habiendo cumplido con el procedimiento anterior la persona vuelve, a infringir la ley, es nuevamente sorprendido conduciendo bajo los efectos de alcohol o de alguna droga, después de haber cancelado la multa correspondiente. La

Superintendencia de Administración Tributaria, a través de su departamento de registro de vehículo, y por orden judicial, proceda a identificar a la persona que conduce y que tiene problemas con el alcohol o las drogas, a través de un distintivo en las placas del vehículo de su propiedad. Esto para que otros conductores al ver el distintivo sepan que es una persona que tiene problemas con el alcohol o las drogas y puedan tomar las medidas precautorias del caso con el único propósito de poder preservar su integridad física y la de su familia.

- Si habiéndosele impuesto las medidas anteriores, dicha persona es sorprendida por tercera vez conduciendo bajo los efectos del alcohol o de alguna droga, que por orden judicial se proceda a la cancelación de su licencia de conducir por un periodo mínimo de dos años, si el infractor fuera piloto del servicio de pasajeros la cancelación de la licencia debería de ser definitiva, si fuera sorprendido conduciendo la unidad a su cargo. Esto sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que el infractor pudiera cometer al conducir el vehículo

Esto permitirá el poder retirar de la vía pública a aquellas personas que frente a un volante son un peligro para la sociedad guatemalteca, pensamos que medidas de prevención como estas serán agradecidas por tantas personas que han sido víctima de alguien que por andar festejando los marcó para el resto de su vida, dejándolos en una silla de ruedas, limitándolos en sus capacidades físicas, o llorando la muerte de un familiar,

Existe la necesidad de reformar la Ley y Reglamento de Tránsito, por que ya no se adaptan a la realidad vial del país, una ciudad que día con día esta en constante crecimiento, siempre va a presentar nuevos retos para las autoridades, como ejemplo podemos mencionar que la actual Ley de Tránsito Decreto Numero 132-96 del Congreso de la República, no contempla la circulación de vehículos de tres ruedas, pero sin embargo estos ya se encuentran en plena circulación, como transporte público, lo cual genera un problema para las autoridades de tránsito, puesto que a la hora que los pilotos de dichos vehículos cometan una infracción, se

encuentran ante el dilema de cómo imponer la multa correspondiente, ya que la Ley no los contempla, ni como vehículos ni como motos.

Existen muchas otras situaciones en donde la Ley de Tránsito ya no se adapta a la realidad vehicular del país, pero por no ser estos objetos del presente estudio no los mencionaremos.

4.7. Ventajas de una política preventiva.

Por lo ya expuesto anteriormente, se puede afirmar que las ventajas que se obtendrán al existir una política preventiva por parte del Estado, en materia de tránsito para pilotos que sean sorprendidos conduciendo bajo los efectos del alcohol o estupefacientes son las siguientes:

- Evitar que pilotos que conducen bajo efectos de alcohol o estupefacientes continúen enlutando a familias guatemaltecas, en pocas palabras salvar vidas y prevenir lesiones.
- Que el Estado enfrente y ataque de una manera decidida el problema que hoy por hoy constituye un verdadero inconveniente social ya que con el pasar del tiempo son más los automotores que circulan en el país, y más las personas que con un alto sentido de irresponsabilidad conducen por las vías bajo efectos de alcohol o de algún estupefaciente.
- Que el Estado a través de dicho programa pueda disminuir el número de hechos de tránsito originados por el alcohol o los estupefacientes, y que por ende pueda ahorrar varios miles de quetzales por los pacientes que ya no serán atendidos en los hospitales públicos.

- La educación de la población, especialmente de los más jóvenes, para que el programa pueda tener el éxito deseado en relación a la seriedad de problema y las razones por las cuales el alcohol y los estupefacientes son peligrosos al conducir, a fin de cambiar la actitud de la población en lo que se refiere al beber y conducir.
- La identificación de bebedores o drogadictos problemáticos en materia de tránsito que puedan necesitar medidas adicionales.

CONCLUSIONES

1. No existe una política permanente de carácter preventivo para evitar que pilotos guatemaltecos conduzcan bajo efectos de alcohol o de algún estupefaciente.
2. El Estado genera un desgaste económico con los hechos de tránsito, porque la mayoría de personas lesionadas en los mismos, son atendidos en los hospitales nacionales.
3. La incidencia del alcoholismo y la drogadicción, es un indicador de la ausencia de programas educativos que permitan a los ciudadanos, conocer sobre los peligros de de los mismos, al conducir un vehículo.
4. No existe una institución que unifique los esfuerzos de carácter preventivo en materia de tránsito.
5. Los accidentes de tránsito provocados por pilotos bajo efectos de alcohol o estupefacientes va en aumento, por falta de políticas preventivas.
6. La Ley de Tránsito vigente y su Reglamento no responden a la realidad vial del país.

RECOMENDACIONES

1. Que el Estado de Guatemala implemente un programa permanente de carácter preventivo obligatorio para los pilotos que sean sorprendidos conduciendo bajo los efectos del alcohol o estupefacientes.
2. Que el Estado haga conciencia de crear e implementar una política preventiva en materia de tránsito, que tienda a reducir el número de accidentes de tránsito ocasionados por personas que conducen bajo efectos de alcohol o estupefacientes.
3. Que el Ministerio de Educación y el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil coordinen acciones para la enseñanza de una educación vial, con el fin de darle cumplimiento a lo establecido en el Artículo 46 de la Ley de Tránsito.
4. Es necesario que el Estado cree una institución, que coordine con el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, las acciones programas y políticas que tiendan a disminuir los hechos de tránsito provocados por personas que conducen bajo efectos de alcohol o estupefacientes.
5. Es urgente que el Congreso de la República haga las reformas necesarias a la Ley y Reglamento de Tránsito vigente, adecuándola a la realidad vial existente en el país.

BIBLIOGRAFÍA

ABALLI OSORIO, Juan Carlos. **Los delitos culposos en materia de tránsito y la vinculación del tercero civil mente demandado**; Guatemala: (s.e.), 2002.

CASTELLANOS RAMIREZ, oralia. **Enfoque Multidisciplinario en el Tratamiento integral del alcoholismo**; Guatemala: Ed. Servi Imprenta Centroamérica, 1975.

ESTRADA URZUA, Orlando. **Análisis de la política criminal estatal con relación a los delitos contra la tranquilidad social**; Guatemala: (s.e.), 2003.

GOMEZ CHIGUAY, Hilda Esperanza, **Efectos del alcoholismo en la familia a nivel psicológico**; Guatemala: (s.e.), 2001.

GONZALEZ VILLELA, Herida Rubia. **Procedimiento para ejercitar la acción preparadora en el delito de daños en hechos de tránsito**; Guatemala: (s.e.), 2002.

HERRERA RODRÍGUEZ, Sergio Ruddy. **El delito culposo y sus implicaciones en el Código Penal Guatemalteco, se debe regular de conformidad con la teoría finalista**; Guatemala: (s.e.), 2004.

MATIAS RODRIGUEZ, Silvia Lissethe. **Principales efectos Jurídicos del consumo de drogas**; Guatemala: (s.e.), 2005

MONTENEGRO ALVIZUREZ, Aura Marina **Factores de riesgo que afectan la salud de los y las adolescentes**; Guatemala: Ed. Internacional Color, Guatemala, Centro América, 2001.

OSORIO, Manuel. **Diccionario de Ciencias Jurídicas y Sociales**; Buenos Aires, Argentina: Ed. Heliasta, SRL, 1981

PATIÑO HERRARTE, Antonio **Las acciones actuales del Estado y su perspectiva en contra del alcoholismo, en el entorno de la declaración constitucional calificada de interés social**; Guatemala: Ed. C.C. papal, 2004.

VIVAR CASTELLANO, Franco Marín. **Análisis de la regulación legal del delito culposo en el Código Penal Guatemalteco**; Guatemala: (s.e.), 2005.

LEGISLACION

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

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

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

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

Código Civil. Enrique Peralta Azurdia, Jefe de Gobierno de la República de Guatemala, Decreto Ley 106. 1963.

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

Reglamento de Tránsito. Organismo Ejecutivo, Acuerdo Gubernativo número 273-98. 1998.