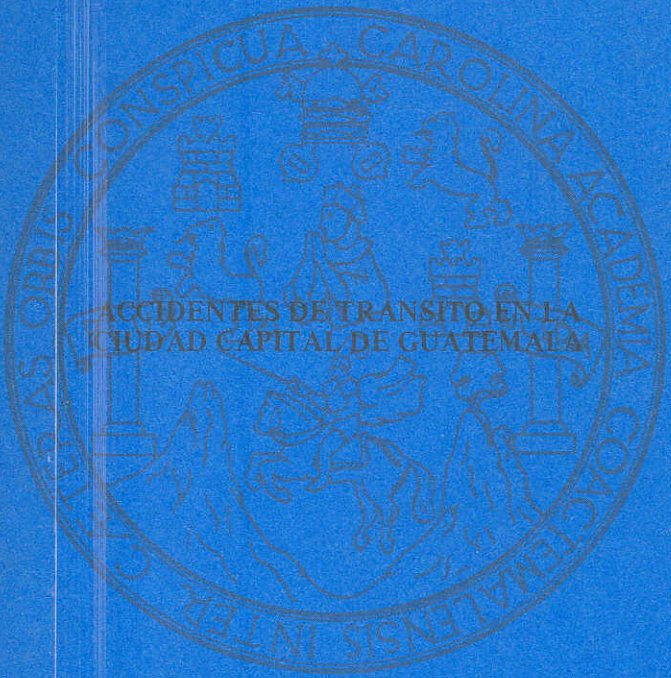
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS MEDICAS



ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA CIUDAD CAPITAL DE GUATEMALA

DIANA SOLARES SINCLAIR

GUATEMALA, AGOSTO DE 1978

PLAN DE TESIS

1. INTRODUCCION
2. OBJETIVOS
3. MATERIAL Y METODOS
4. DATOS HISTORICOS
5. CAUSAS PRINCIPALES DE ACCIDENTES DE TRANSITO
6. EL SEXO Y LOS ACCIDENTES DE TRANSITO
7. CARROS OFICIALES
8. MEDIDA URGENTE QUE DEBIERA TOMARSE
9. ESCUELA DE AUTOMOVILISMO
10. DEFINICION DE TERMINOLOGIA EMPLEADA
11. GRAFICAS Y CUADROS
12. CONCLUSIONES
13. RECOMENDACIONES
14. BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCION

Aparentemente no es disciplina del médico afrontar los problemas de tránsito, sin embargo, cuando el profesional de la medicina está atendiendo a los pacientes que han ingresado a la emergencia debido a las distintas lesiones físicas que han sufrido, o los ve hospitalizados con lesiones graves y hasta tiene que enterarse de los daños reales al hacerles la autopsia; es cuando lo asalta la inquietud y preocupación por las graves amenazas que se ciernen sobre la sociedad en general debido a esta temible y terrible epidemia de los accidentes de tránsito.

Es la peor epidemia que pueda azotar a la sociedad; porque cualquiera otra es más fácil prevenirla, erradicarla y exterminarla con vacunas, medicamentos, higiene y prevención. Pero los accidentes de tránsito cada vez van en aumento; este aumento es no solamente en lo cuantitativo sino en lo cualitativo, ya que día tras día, semana tras semana, mes tras mes y año con año, el número de vehículos que ingresan al país va en contínuo aumento. Son miles y millones de quetzales los que invierten de contínuo en vehículos motorizados de todas las marcas y provenientes de todos y cada uno de los países que los producen. Existe prácticamente una fiebre por poseerlos, de tal manera que cualquier agencia que decida importar cualquier tipo de vehículo inmediatamente obtiene compradores. Los países en desarrollo como lo es Guatemala, han asimilado totalmente los patrones culturales de los países desarrollados y así se mide el éxito, el triunfo en la vida por el tipo de vehículo que se posee o el número de ellos. No hay de parte de los dirigentes del país un lineamiento que ordene o modere esta fluencia de carros. Es más, ni siquiera se dan por entendidos a pesar de que constituyen un problema muy serio no sólo por el gran número de víctimas que cobra cada año, sino por la incapacidad física del país para contenerlos en su seno.

Tenemos apenas menos de 2 mil kilómetros de carreteras con asfalto de mala calidad, mal construidas, con toda clase de obstáculos y el país no tiene ni la cantidad ni la calidad de esas vías de comunicación. Y es porque el progreso automotriz tomó por sorpresa al país, que no está todavía preparado con caminos adecuados para vehículos. Tenemos apenas una sola autopista (si así queremos lla-

marla), la única que tenemos, que es la que va de Palín a la ciudad capital. Todas las demás, absolutamente todas las demás carreteras tienen baches, hoyos, curvas inadecuadas, obstáculos, carreteras, perros, ganado, gente que deambula por ellas. Esos son apenas algunos de los obstáculos que el automovilista encontrará en su camino cualquier día que salga de viaje.

Por ello tenemos más de 500 muertes por año como consecuencia de los accidentes de tránsito, lo cual es muy grave si nos ponemos a pensar que son generalmente 500 jefes de familia.

Lo peor de esta epidemia es que año con año tiende a agravarse, porque el número de vehículos aúmenta en forma desproporcionada, mientras la educación de los peatones, pilotos, policías y población en general está estacionada y nadie sabe cómo conducirse en la vía pública; siendo protagonistas todos ellos de los contínuos accidentes.

Las causas de los accidentes además de mencionar estas generalidades; las enumeraremos en los capítulos subsiguientes.

Solamente he de mencionar que por lo alarmante de las defunciones, impedidos, lesionados; los altos costos de hospitalización, reparación de personas, bienes, inmuebles y vehículos, me impulsó a hacer esta investigación que espero, contribuya en algo a detener esta marcha macabra hacia la muerte y que con mi contribución, se logre algo en favor de la población que está sometida al peligro contínuo de esta enfermedad: los accidentes de tránsito.

Agradezco a las instituciones y personas que me ayudaron en la investigación.

OBJETIVOS

I. GENERALES

a) Señalar que los accidentes de tránsito constituyen una enfermedad de tipo epidémico, mostrando sus causas y sus efectos de manera que hagan conciencia en todas las personas que son prácticamente el total de la población: autoridades, automovilistas, peatones y usuarios de los transportes públicos.

b) Concientizar a las autoridades de la responsabilidad que tienen al no reglamentar debidamente y no legislar para frenar la importación exagerada de vehículos que se traen de todos los países industrializados y que debido a ese flujo constante; en vez de disminuir la incidencia de accidentes; son más bien incrementados.

II. ESPECIFICOS

a) Demostrar con los datos estadísticos presentados en los distintos cuadros; que urge la educación de la población en materia de tránsito; ya que todos los habitantes están involucrados en el problema, ya sea en forma directa o indirecta.

b) Que las autoridades tomen conciencia de la obligación que tienen en dictar medidas prácticas, acordes con la idiosincrasia de los guatemaltecos y no implantar normas de otros países; a efecto de disminuir los accidentes de tránsito.

c) A la par de las medidas anteriores; incentivar a las autoridades para que se mejore la calidad de los conductores, así como la de los policías de tránsito como medida urgente.

d) Contribuir con este aporte con una información actualizada sobre problemas de tránsito, para que todos aquellos que tengan que ver en forma directa con el problema encuentren datos que les sirvan en forma práctica a la resoulción de esta grave situación.

MATERIAL Y METODOS

METODO: Científico (Análisis retrospectivo durante los años 1976-1977).

MATERIALES:

A. Recursos Materiales

B. Recursos Humanos

A. Recursos Materiales

a-1. Boletas empleadas en la Dirección General de Estadística para registrar cada accidente.

a-2 Circunstanciados efectuados en el Cuerpo de Tránsito de la Policía Nacional por cada Agente.

a-3 Memorias mensuales y anuales del Cuerpo de Tránsito.

a-4 Biblioteca del Hospital General del IGSS.

a-5 Biblioteca del Incap.

a-6 Biblioteca de la Facultad de Ciencias Médicas.

a-7 Departamento de Medicina Preventiva sección de seguridad e higiene del IGSS.

a-8 Biblioteca de Traumatología del IGSS.

a-9 Hoja de tabulación de datos.

B. Recursos Humanos

b-1 Personal del Depto. de Estadística del Cuerpo de Tránsito de la Policía Nacional.

b-2 Personal del Depto. de Estadísticas Sociales de la Dirección General de Estadística.

b-3 Personas integrantes del consejo Nacional de Prevención de Accidentes.

b-4 Agentes del Depto. de Tránsito de la policía nacional.

b-5 Pilotos Automovilistas.

b-6 Médicos Asesor y Revisor.

DATOS HISTORICOS:

La preocupación por encontrar soluciones tendientes a evitar o atenuar los accidentes de tránsito en Guatemala, tiene sus orígenes en el año 1951; periódicamente se efectuaban reuniones con el objeto de formar una entidad que se dedicara a estudiar el problema, fue allí donde nació en el año de 1952 una agrupación con el nombre de ASOCIACION GUATEMALTECA DEL TRANSITO, que obtuvo su personería jurídica en el año de 1955, esta asociación elaboró el proyecto del reglamento para la ley de tránsito vigente.

Las entidades que formaron parte fueron:

a. Instituto Guatemalteco de Seguridad Social
b. Unión Central de Pilotos Automovilistas
c. Dirección General de Caminos
d. Asociación de periodistas de Guatemala
e. Municipalidad de Guatemala
f. Policía Nacional
g. Asociación de Boy Scouts
h. Asociación Guatemalteca de Caminos
i. Grupo de Pilotos Particulares.

El 12 de diciembre de 1960 se emitió un acuerdo de parte del Ministerio de Gobernación, creando el CONSEJO NACIONAL DE TRANSITO con la siguiente directiva:

Presidente: Dr. Carlos Orellana Estrada
Vice-presidente: Ing. Rafael Pérez Riera
Secretario: Lic. Eduardo Palomo.

Los principales objetivos que se perseguían por su intermedio eran:

a. Problemas específicos de tránsito
b. Problemas de salud
c. Problemas Legales.

Con el transcurso de los años, el problema de los accidentes

de tránsito se fue acrecentando, por lo que nació la necesidad de modernizar y dinamizar las actividades, por lo que se creó la Dirección General de Previsión Social y por su medio el consejo nacional de prevención de accidentes, el cual actualmente está integrado por instituciones públicas y privadas.

CAUSAS PRINCIPALES DE ACCIDENTES DE TRANSITO

Todos los que leen esta tesis han viajado por los diversos caminos que tiene el país. Y también todos han tenido la buena o mala suerte de haberse detenido a la orden o señal de un policía de tránsito. Por lo general el reclamo del agente de la autoridad consiste en indicarle que va "A excesiva velocidad" y el conductor recibe una boleta que tiene que presentarla a una oficina de tránsito de donde lo envían a pagar una multa. Ha quedado impregnado en la mente de casi todas las personas que la causa número uno de los accidentes de tránsito son ocasionados por excesiva velocidad y tal idea también está en la mente de las autoridades. Todo porque tradicionalmente así se ha especulado.

Sin embargo la velocidad propiamente dicha, no constituye causa de accidentes. La principal causa de accidentes de tránsito en Guatemala, son debidos a un denominador común: **LA IGNORANCIA** con todos sus componentes: analfabetismo, falta de educación funcional, desconocimiento voluntario de las leyes de Dios, de las leyes humanas, del sentido común, falta de responsabilidad, desafío, en fin todas las piezas del rompecabezas que es la IGNORANCIA de la gente. Esta ignorancia es consciente o inconsciente. Lo anterior pareciera una paradoja, pero realmente como buenos guatemaltecos tratamos desde la niñez de ignorar a propósito todas la normas y leyes existentes. La educación que debiéramos tener en nuestros hogares, nunca la hemos recibido; es decir una educación funcional, que sirva para algo. Los hogares se encuentran desquiciados. El esposo o jefe de la familia está muy ocupado en su trabajo, en donde tiene que cumplir con un horario fijo, apenas le queda poco tiempo para pasarlo con sus amistades y llega a la casa sumamente cansado como para pasar un tiempo enseñando a sus hijos la manera de comportarse para con Dios o sus semejantes. La madre por lo consiguiente siempre ocupada con los que haceres domésticos o la mayor parte de las veces también trabjando y disfrutando su tiempo libre con sus amistades. Los hijos se educan solos. Desde la infancia están a cargo de las sirvientas que hasta la fecha son fáciles de conseguir. Estas sirvientas sin ninguna instrucción, ni siquiera entendimiento de las cosas prácticas de la vida. Luego envían los padres a sus hijos a la escuela de kindergarten más que todo para quitárselos de encima pues si están en casa

interrumpen con sus ruidos y molestias la paz que desean tener los progenitores. Más adelante y desde la edad temprana de los 6 años son enviados a algún colegio, y por último se van al trabajo o a la Universidad.

Educación hogareña por lo tanto **no existe prácticamente** en los hogares guatemaltecos. En las escuelas de Kinder, primarias, colegios secundarios y universidad tampoco se recibe una educacion FUNCIONAL, es decir una educación que enseñe las cosas prácticas de la vida. Generalmente los programas educativos están calcados en patrones extranjeros. La meta consiste en que el educando se llene el cerebro de un montón de conocimientos teóricos; que deben ser recitados de memoria en las evaluaciones o exámenes; se hacen los llamados "TESTS" con preguntas que tienen que ser contestadas como máquinas fijas. Mientras la educación práctica no existe. La mayor parte de la gente crece así en un mundo hostil que no conoce. Los niños no saben ni siquiera cómo caminar por las calles, o cómo atravesar una calle y cómo iban a saberlo si ni siquiera las maestras lo saben. Salen a la calle los campesinos, los obreros, los escolares. A una calle atiborrada de vehículos que matan, así literalmente: matan; y esa pobre gente no sabe para qué sirve un semáforo, prácticamente apuestan carreras con los autos y de allí que la mayor parte de los accidentes y de muertes por accidentes de tránsito ocurren en este grupo de **peatones ignorantes,** (ver cuadro No. 1 y cuadro No. 2), analfabetos que no saben ni leer una simple señal de tránsito, ignoran lo que es una zona de seguridad, que los carros a una velocidad de 80 y más kilómetros por hora es imposible que frenen súbitamente cuando ellos se atraviezan a toda carrera.

Lo anteriormente escrito se refiere más que todo a los peatones. Pero otro tanto ocurre con los que guían los vehículos.

Por falta de recursos no se hizo una encuesta completa sobre la forma de obtención de licencias para conducir autos. Sin embargo entrevisté a 100 personas dueñas de vehículos que por el riesgo legal que existiría al mencionar sus nombres y que no se les pidió autorización para hacerlo, no se escriben sus nombres, ni la placa de sus carros, pero de los 100 entrevistados; al hacerles la pregunta de cómo obtuvieron su licencia, 96 contestaron que comprándola a través de los "gestores de licencias" o en las propias oficinas de la policía previo pago que en buen guatemalteco llamamos "mordida". (Véase en el cuadro No. 13, la cantidad de licencias autorizadas por el departamento de tránsito hasta abril de 1978 – 306,896). Solamente cuatro de los 100 entrevistados se abstuvieron de contestar, concre-

tándose simplemente a reir con malicia. Muchos de ellos principalmente entre los camioneros son analfabetas, incapaces de entender o leer las señales de tránsito, incapaces de poder tomar precauciones en lugares de peligro, incapaces de comprender que al manejar no deben de beber, desvelarse, tomar precauciones en los poblados, o ignorando totalmente que antes de abordar un vehículo tiene que estar el mismo en las mejores condiciones posibles. No cuidan ni de sus mismas personas; mucho menos del camión. Ignora que deben revisarse con regularidad, los frenos, la luz, las llantas. Ignoran las leyes de tránsito la mayor parte de ellos.

En la misma encuesta se hizo esta otra preguntas ¿CONOCE USTED Y HA LEIDO ALGUNA VEZ LA LEY DE TRANSITO VIGENTE? de los 100 entrevistados solamente hubo 3 que dijeron tener conocimiento de una que otra regla de la misma; y las que sabían eran únicamente estas dos. No manejar en estado de ebriedad y no manejar a excesiva velocidad. Ni aún entre las personas con aparente cultura se encontró que conocieran o hubieran leído la ley de tránsito.

Todo esto es pura ignorancia. Desde niños nos hemos criado con un desconocimiento conciente de todas las leyes existentes, desde las simples y sencillas leyes de Dios, hasta las complicadas leyes de los hombres, y todavía nos jactamos de desafiarlas.

La ignorancia total, el no comprender que se expone la vida propia y de los que nos acompañan, lo mismo que la vida de los otros tripulantes de otros vehículos es lo que hace que los conductores rebasen en curva, desafiando al que viene en la vía opuesta, querer ganarle al otro el paso por un puente estrecho, en fin ignorar que no debe rebasarse en sitios donde peligra la vida: es lo que ocasionó el más alto número de accidentes por esta causa (VER CUADRO No. 1). En este cuadro podrá verse que en el año 1976 constituyó el porcentaje más alto un 46.78o/o y en 1977 también fue la causa principal de accidentes de tránsito en un 34.10o/o.

SEGUNDA CAUSA

No pueden decir que sean sinónimos, pero tal vez sean muy ligados, el factor anterior con este otro que llamamos: **FALTA DE RESPONSABILIDAD**. Esta es otra de las características que ostentamos y adornan nuestro MACHISMO. También se hace gala de la falta de responsabilidad. Es debido a esa falta de responsabilidad que encontramos carros, camiones, trailers, buses, tractores, carretas, personas, animales, objetos estacionados en curvas, o donde no deben estar. Es por ello que los vehículos viran hacia izquierda y derecha o dan la vuelta en redondo sin hacer la más mínima señal.

Es la suma de ambas: ignorancia e irresponsabilidad la que hace que un conductor insulte a otro en forma soez y vulgar.

Podemos y lo haremos; citar otras causas; pero la verdad es que sobre estas 2 citadas son la base o raíz de todas las otras. Se pueden incluir en ellas. Por ejemplo el conducir en estado de ebriedad no es más que una irresponsabilidad e ignorancia.

El rebasar en curva, el no darse cuenta que no sirven los frenos, el no hacer una parada reglamentaria, el no respetar un semáforo, el atravesarse una vía imprudentemente, el no cambiar las llantas lisas a tiempo, todo ello es sencilla y llanamente FALTA DE RESPONSABILIDAD E IGNORANCIA.

De todas maneras exponemos en el cuadro No. 1, las principales causas de accidentes de tránsito en Guatemala durante los años 1976-77.

CAUSAS QUE NO SE REPORTAN EN EL PAIS

Según puede observarse en el cuadro número 1 no aparece en el mismo como causas de accidentes de tránsito los siguientes:

mal estado de las luces
mal estado de las llantas
malas condiciones de los amortiguadores
malas condiciones de las carreteras

Se buscó en los archivos de la policía y se investigó en las oficinas de la Dirección General de Estadística y no se reportan como causa de accidentes dichos rubros.

Según especialistas en accidentes de tránsito de la ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD esas causas apuntadas que no son reportadas en Guatemala, sí son causa directa de accidentes (Salud Mundial, OMS, octubre 1975). Especialmente en países y lugares que como en Guatemala hay lluvias torrenciales, neblina y obstáculos en las carreteras y al no tener parabrisas en buenas condiciones; o luz inadecuada, o llantas en mal estado ocurren accidentes por estas causas. En las boletas existentes en la Dirección General de Estadís-

tica donde se reporta cada accidente existe un rubro, de las circunstancias en las cuales ocurrió el accidente: si había lluvia, tiempo nublado etc., pero esta boleta no es bien llenada ya que según ésta el 100o/o de los accidentes ocurrieron en un buen tiempo, sin lluvia y esto no puede ser posible. (Estas boletas son llenadas por un encargado en el cuerpo de tránsito de la Policía Nacional, ver boletas en cuadro No. 14 rubro III).

En las estadísticas de otros países con mayor cantidad de vehículos pero donde sí se conocen y obedecen las leyes, éstas causas aquí apuntadas son las que ocasionan mayor número de accidentes.

Lo mismo ocurre en Guatemala; pero dado a que como apuntamos, ninguna autoridad ha sido adiestrada para darle una real interpretación a los percances y dada la baja escolaridad de los agentes, no están en capacidad de razonar, mucho menos de investigar los orígenes de los accidentes; los reportes de los mismos, lo hacen más que todo para cumplir con el requisito y no para contribuir a determinar las causas reales y directas. Actualmente existe una boleta la cual está en estudio y fue propuesta por un ingeniero, ésta es difícil de llenar y difícil de interpretar, verla en cuadro No. 15.

Conviene también la aclaración de que una de las causas que sí se cita en el cuadro No. 1 y que se refiere al exceso de velocidad; al investigar dicha causa más a fondo nos damos cuenta de que la VELOCIDAD POR SI MISMA no es causa directa de accidentes. Generalmente es solamente un componente del mismo. Por ejemplo si una persona por ignorancia o irresponsabilidad se atravieza en el anillo periférico o en una calzada en forma imprudente; no es porque el vehículo vaya a excesiva velocidad. Si por el mal estado de las llantas (que es también falta de responsabilidad), estallara una llanta, también se indica que es por excesiva velocidad y así sucesivamente, la ebriedad, el chocar contra un obstáculo que no tenía señal de peligro, el chocar con un semoviente o con la parte trasera de un vehículo mal parqueado, NO SE DEBE DIRECTAMENTE AL EXCESO DE VELOCIDAD sino más bien es una consecuencia de la irresponsabilidad e ignorancia como ya se dijo en otro capítulo.

Dicho en otras palabras: si el vehículo está en magníficas condiciones, con buenas llantas, buenas luces, buenos frenos, vidrios delanteros en buenas condiciones, conductor en buenas condiciones mentales, físicas y emocionales; transita a alta velocidad en una carretera nítida, que no tiene baches, en donde no hay animales, en

donde no hay obstáculos, en donde no hay camiones, ni carretas, ni personas en la vía, en donde no se atraviesan perros; aunque vaya a 150 kilómetros por hora: NO SERIA MOTIVO PARA ACCIDENTARSE.

Pero lo que realmente ocurre es que los conductores de vehículos viajan tensos ESPERANDO o pendientes de esperar cualquier obstáculo en cualquier momento y en cualquier lugar.

EL SEXO Y LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

Otra de las creencias populares que existen en nuestro medio, es que las mujeres ocasionan más accidentes que los hombres. Esto queda desvanecido al notar en el cuadro número 3 y cuadro No. 6 que la mayor cantidad de accidentes, muertes y mayor cantidad de personas lesionadas en accidentes de tránsito son hombres; podemos notar que en el año 1976 la cantidad de muertos del sexo masculino fueron 304, mientras que de sexo femenino 71; y en el año 1977 la cantidad de muertos de sexo masculino fueron 458, mientras sexo femenino 85; igual cosa podemos notar en el cuadro No. 6 que el mayor porcentaje de personas con algún tipo de lesión grave o leve, son también del sexo masculino.

Cuando ocasionalmente una mujer es protagonista de un accidente; escuchamos la expresión corriente de "cuándo no las mujeres" o "mujer tenía que ser".

En realidad en la investigación realizada, la opinión de los técnicos en accidentes de tránsito de todo el mundo hace ver que en todos los países investigados; tal como sucede en Gautemala, las mujeres ocasionan MENOS PROBLEMAS Y MENOS ACCIDENTES.

Las razones para que esto sea así, saltan a la vista. En primer lugar la mujer tiene mayor y mejor madurez que el hombre. Una mujer de 15 años es más madura emotiavamente que un muchacho de 17; tiene así mismo mayor responsabilidad porque desde niña se le han dado responsabilidades que afrontar en el hogar; donde generalmente está sirviendo a los hermanos varones que son los niños bonitos a quienes se sirve constantemente.

Otra razón que ha sido verificada es el control emotivo. La mujer sabe controlarse mejor que el hombre; aunque empíricamente se ha dicho lo contrario. Sabe afrontar y asimilar mejor el peligro; y lo sabe evitar mejor que el hombre.

También tiene menor número de accidentes por razones prácticas: la mujer maneja menos tiempo que el hombre; ya que ella usa

el vehículo solamente por motivos útiles y prácticos como por ejmplo ir al trabajo, llevar a los hijos a la escuela, ir de compras y regresar más temprano a su domicilio. Esto es como regla general; pues hay una que otra excepción.

Todo lo contrario ocurre con el varón, quien hasta para las cosas más insignificantes usa el vehículo, el hombre lo usa más tiempo, es decir maneja mayor número de horas.

También se ha visto que la mujer maneja **menores distancias** que el hombre y por eso está menos expuesta a los accidentes. Sus salidas son limitadas y generalmente su recorrido se vuelve rutinario, conociendo por lo tanto mejor las vías y conoce cuáles son los peligros a que está expuesta cada vez; tomando también rutinariamente las precauciones. Mientras que el hombre hace recorridos irregulares, debido a sus relaciones sociales, viaja distancias más largas y transita cada vez por diferentes arterias, estando por lo tanto más expuesto.

Otra de las razones del por qué la mujer se accidenta menos es que no BEBE O POR LO MENOS NO SE EMBRIAGA, mientras que el hombre bebe más cantidad y más seguido.

En Guatemala otra de las razones es que existen **menos mujeres que hombres** con automóvil y que los empleos de choferes están solamente a cargo de los hombres.

Otra de las causas es que la mujer maneja más despacio que los hombres. La mujer usa el vehículo con más propiedad; para su utilidad familiar y realmente como un medio de transporte útil; mientras que el hombre por el machismo tan arraigado en nuestro medio, quiere hacer desplantes de hombría, con el vehículo, corriendo imprudentemente, rebasando a medio mundo, pasando semáforos con cualquier luz. Lo contrario ocurre con la mujer guatemalteca; quien por su idiosincrasia maneja con timidez y gran cuidado.

LA PROPAGANDA Y LOS ACCIDENTES

Uno de los factores que me llamó la atención y que debe mencionarse, es la propaganda amarillista de los productores y distribuidores de automóviles. Desde los fabricantes, hasta las agencias locales hacen un martilleo constante a la mente, a través de los ojos y oídos del público para entusiasmarlo con la compra o adquisición de un carro. Así vemos el nombre con que bautizan cada vehículo; sola-

mente para información veamos algunos:

THUNDERBIRD (pájaros de trueno)
MUSTANG (caballo salvaje)
LE MANS (pista de carrera)
GOLDEN EAGLE (águila dorada)
RENEGADO (proscrito - fuera de la ley)
CHEROKEE CHIEF (jefe indio-salvaje) etc., etc.

Y como si esto fuera poco, le pintan figuras, le ponen adornos y explican con abundancia de detalles cómo sus vehículos pueden acelerar de 0 a 10 segundos una velocidad de 100 kilómetros por hora. Como tiene seguridad de que al chocar, los daños son mínimos y fáciles de cambiar con piezas desmontables, cómo es capaz de acelerar en malos caminos. Luego los adornan con aros de magnesio y le ponen bocinas estridentes y musicales; con escapes que hacen ruidos especiales; en fin sería largo enumerar todos los trucos que usan para lograr un mercadeo más abundante que como se mencionó en la introducción, están colmando físicamente el espacio tan reducido que tenemos en el país en donde prácticamente ya no caben más vehículos. Llegando al colmo de que personas de muy escasos recursos dejan de comprarse una casita con tal de tener un vehículo. Otros venden todo lo que tienen para adquirir uno y hasta vemos en los anuncios de los diarios personas que indican "vendo casa o la cambio por vehículo".

Todo este afán y locura de posesionarse de un vehículo a como dé lugar incide en el aumento de los accidentes. Ya que con todos los agravantes que se han estado mencionando en los distintos capítulos de esta tesis; se incrementa el problema grave de esta temible enfermedad: LOS ACCIDENTES.

Las gasolineras, los fabricantes de llantas, en fin todos los comerciantes que se relacionen con los carros, todos a una hacen propaganda constante e incisiva sobre el público.

Así vemos que hay una productora de combustible que dice que "LE PONE UN TIGRE EN SU TANQUE", otra que le da más kilometraje, otra que le proporciona mayor potencia; otros le ofrecen aditivos a su motor para mayor duración; otros le ofrecen llantas que le dan un recorrido prolongado, otros le dan llantas que le permiten correr más y agarrar las curvas a mayor velocidad.

Con todo este tipo de propaganda, que día tras día está en forma permanente en los diarios, revistas, radio y televisión; la gente está saturada y convencida que tiene "NECESIDAD" de un vehículo y tratan de conseguirlo a como dé lugar.

Hace falta en forma urgente una re-educación del pueblo. Una nueva concepción de los valores reales de la vida, que nos permita tal vez llegar a ser guatemaltecos en vez de imitadores de patrones culturales importados.

CARROS OFICIALES

Con solamente mencionar el título de este capítulo ya es una vergüenza. Un país tan pobre como Guatemala. Un país además con tan pocas carreteras. Una nación con tan pésimas carreteras. Una comunidad tan mal educada como lo es Guatemala y saber que ES LA COSTUMBRE proporcionar a cada funcionario público 2 a 3 carros; constituye también una gran pena.

Por qué esa ostentación, este lujo. No puede decirse que sea una necesidad, por supuesto que no lo es.

Precisamente por ser funcionarios que devengan un buen salario; deberían si así lo desean, comprarse ellos mismos de su propio peculio, su propio vehículo en vez de gastarse los dineros del pueblo en agenciarse una flota de carros.

Cada funcionario público desde el más alto hasta el más pequeño; deben comprarse y cuidar su propio vehículo. Pero nunca el dinero de la nación derrocharlo en esta forma.

Las divisas se van para el exterior; el número de vehículos aumenta. Los accidentes también aumentan y ESPECIALMENTE con los carros llamados oficiales que por no costarle un céntimo al conductor, no le importa chocar, colisionar o deshacerlo. Ya que lo único que tiene que hacer es dar parte que el carro está deshecho en tal lugar. No importándole vida ni bienes ajenos y con toda la inmunidad e impunidad de que hacen gala; desatienden y se burlan de todas las leyes existentes.

Si fuéramos honrados con nuestra propia conciencia y si fuéramos patriotas hace muchísimo tiempo que debieran haberse terminado eso de los "carros oficiales".

Para la autora de esta tesis, los únicos vehículos que sí ameritan llamarse oficiales o gubernamentales serían los de la Policía Nacional por su misión eminentemente de tránsito y control del mismo y de la delincuencia.

Los vehículos de caminos porque su misión precisamente es la de conservación de las vías de comunicación. También los vehículos destinados al servicio de los enfermos, tales como las ambulancias. Por lo demás no amerita que el estado mantenga, gaste, derroche y desperdicie los millones y millones de quetzales que gasta en la actualidad.

Es más, hasta el gasto del combustible disminuiría y en vez de desperdiciarlo en transporte de carros, se podría usar en porducción de energía eléctrica que sí es de utilidad popular.

Como puede verse en el cuadro No. 12, tenemos la información de vehículos que se encuentran en circulación en toda la república hasta el 31 de marzo de 1978; no aparece el número de vehículos oficiales por ser un dato que no se encuentra ni en la policía ni en estadística, aunque esto parece extraño; ya que debiera ser un dato primordial.

MEDIDA URGENTE QUE DEBIERA DE TOMARSE

Para ampliar el concepto expresado en las recomendaciones en cuanto a racionar la importación de vehículos como una medida efectiva para disminuir el número de los accidentes de tránsito; expondremos en este capítulo las razones.

De seguir el mismo ritmo de importación de automóviles; en el término de solamente 5 años más será del todo imposible para los mismos automovilistas, transitar en la ciudad capital y conseguir un lugar para parqueo. Ya en la actualidad a cualquier hora del día puede el lector salir a la calle y se dará cuenta que no se exagera al decir que falta espacio físico para contener el número crecidísimo de vehículos. Si continúa este ritmo tan acelerado de importación de carros será muy pronto imposible el tráfico de los mismos por las calles y carreteras del país. Por eso una medida urgente, realmente de emergencia nacional debe ser que el gobierno impida la importación de más vehículos.

La excusa que se ha puesto siempre es la de que el carro es una necesidad urgente y hasta hay algunos que la catalogan como un artículo de primera necesidad. Lo cual es totalmente falso. Si así fuera, como se explica que todos nuestros antepasados no tuvieran problemas para movilizarse sin ellos. En todo caso y debido a las distancias actuales, sí es conveniente que se mejore el transporte colectivo, es decir el de las camionetas. A este tipo de vehículos y en general a los vehículos de trabajo, tales como camiones y camionetas, sí debe dárseles facilidades y hasta bajarles los impuestos, ya que son los que usa LA MAYOR PARTE DE LA POBLACION que no tiene recursos y sí necesidades de transportación a sus trabajos. Dichos vehículos además pueden ser usados por la misma población de gente pudiente al igual que los pobres. Tales vehículos de transporte colectivo; al bajarle los impuestos de importación, están en mejor capacidad sus dueños de hacerles mejoras y ponerlos confortables para el buen servicio de los usuarios.

En cambio los carros particulares que son los que generalmente compran año tras año los de la clase alta deben de gravarse con impuestos altísimos para así frenar la importación. Ya existen países

que lo han hecho con mucho éxito.

Al aumentar los impuestos de importación; pero eso sí aumentarlos en forma considerable, se consiguen los siguientes beneficios para el público y el gobierno mismo:

1. Su importación disminuye en número bajando así la tasa de accidentes.

2. El que desee comprar un vehículo gravado, proporciona un mayor ingreso a las arcas del estado (que teóricamente va en beneficio del pueblo).

3. Los usuarios de los carros CUIDARAN mejor de sus carros viejos porque ya no les es tan fácil adquirir uno nuevo.

4. Al no poder comprar tan fácilmente un vehículo último modelo, los propietarios cuidarán mejor sus carros viejos y EVITARAN a toda costa destruirlos en choques. Tendrán mucha más prudencia; disminuyendo así en forma directa pérdidas económicas y menos accidentes.

5. Aumenta la mano de obra. Pues los mecánicos tendrán más trabajo conservando y reparando los vehículos usados. Ya que es muy difícil desecharlo y comprarse uno nuevo.

6. Se evitará la fuga de divisas al exterior.

7. El costo de la vida tiende a bajar; ya que todo ese dinero que se desperdicia hacia el exterior, queda en forma circulante en nuestro medio.

8. Solamente la gente muy sofisticada, podría entonces importar un carro nuevo de vez en cuando y siempre invirtiendo una cantidad tal de dinero que serían muy limitados los que lo hicieran.

9. Se ha probado ya, en otros países que los accidentes de tránsito disminuyen con este sistema. Porque los dueños de los mismos vehículos los cuidan más, evitan toda imprudencia y es rarísimo que ocurra un choque o colisión porque los propietarios saben CUANTO CUESTA un carro y lo útil que le es.

En la actualidad y debido a que prácticamente los impuestos

son muy bajos; cualquier persona puede comprarse uno, dos, tres y hasta cuatro vehículos. Así encontramos en cualquier zona residencial (y eso lo puede comprobar el lector fácilmente cualquier momento), que hay prácticamente "flotillas" de carros en cada residencia. Preguntamos y queremos una respuesta honesta: ¿será correcto tener una sociedad así? ¿siguiendo al mismo ritmo y costumbre podremos en esa forma de vida actual disminuir los accidentes de tránsito?

El precio corriente de los vehículos en la actualidad oscila entre **los 4000 a los 14.000** de todas las marcas y de todos los tipos. Las familias de gente rica, los compran cada año y tienen 3 o 4 carros cada una. La gente menesterosa no tiene ninguno y tienen que hacer uso del transporte colectivo que es PESIMO y seguirá siéndolo. Además es caro y tardado. Lleno de incomodidades.

Con las medidas que estoy proponiendo aquí. Se mejora el servicio colectivo, pues al bajar de precio los buses y camiones, habrá lógicamente mayor número. Al haber mayor cantidad, habrá más competencia. Al haber más competencia mejorará la comodidad del servicio, la seguridad y la rapidez.

El tráfico se hará más fluido porque se habrá frenado el ingreso de los vehículos y la haber menor número habrá mejor fluidez.

Todo el mundo tendrá más cuidado porque costará mucho la adquisición de uno nuevo. Habrá que cuidar y mantener el que ya poseen.

Para que esto quede más claro pondremos un ejemplo. Actualmente una persona de la clase media, que gana entre 250 quetzales y 300, ya se anima a comprar un vehículo nuevo, aunque tenga que sacrificarse en el vestuario y la alimentación y compra un vehículo de 3.000 a 4.000 quetzales a **plazos** cómodos. Si esto lo multiplicamos por los miles de personas que forman la clase media; tendremos la infinidad de vehículos obtenidos con sacrificio familiar; con la enorme fuga de divisas hacia el extranjero y con la multiplicidad de vehículos que transitan por las carreteras y calles ocasionando muertes y pérdidas económicas.

Alguien podrá aducir que estaríamos atentando contra la libertad humana de adquisición de bienes y especialmente con el estribillo de que es un artículo de primera necesidad.

Pero como dijimos antes; no se atentaría contra el transporte

de personas sino al contrario estamos abogando porque hayan más y mejores medios de transporte COLECTIVO. Pero es un atentado contra la economía nacional, contra la higiene pública, contra la seguridad de las personas y contra la ética el seguir impulsando esta importación de vehículos en la forma tan exagerada que se hace hasta la fecha sin que nadie dé EL GRITO DE ALARMA que hoy estamos dando en esta tesis.

Si en lugar de pagar $4000.oo por un carro, se gravara con el 500o/o tendría que pagar 20.000; y esto sería para los carros corrientes. Para aquellos que son realmente de puro lujo u ostentación habría que pagar el 1000o/o. En esta forma nos ahorraríamos vidas, dinero y habría más orden y cuidado.

Lo que aquí se está exponiendo no es nada nuevo. Se está haciendo ya en otros países que tienen conciencia del despilfarro que se hace por no frenar esta locura de los carros.

Por lo menos quiero salvar mi responsabilidad, de dar este ALERTA; porque sé que por fin lo harán así como se está presentando aquí; pero debe constar que lo hicimos ver desde ahora.

Recientemente, en uno de nuestros diarios, salió un artículo cuyo título es una interrogante: ¿NOS DOMINAN LAS MAQUINAS? y al final del mismo dice textualmente: es menester que quienes conducimos automóvil aprendamos a conducir conscientes, razonablemente. NO PERMITAMOS QUE LA MAQUINA SIGA DOMINANDONOS.

ESCUELA DE AUTOMOVILISMO

Aunque en las recomendaciones se cita someramente la importancia de implantar una escuela de automovilismo. En este capítulo indicaremos más claramente las conveniencias.

Debido a que el buen guatemalteco, es sumamente ignorante y carece casi totalmente de una educación funcional; sería muy conveniente y provechoso para resolver en gran parte o reducir drásticamente el número de accidentes; la creación de una escuela de automovilismo.

Esta escuela debiera ser patrocinada por la **Policía Nacional**. Su objetivo principal o fundamental sería el DAR EDUCACION FUNCIONAL a todas las personas involucradas en los problemas de tránsito: conductores, peatones y policías mismos.

En dicha escuela se enseñarían todos los principios que se relacionen con un vehículo tales como: su funcionamiento, sus características sus ventajas, sus peligros, sus riesgos, su mantenimiento; la manera de condurirlos, cómo guiarlos según el lugar donde transiten, la importancia de saber leer y entender y sobre todo OBEDECER las leyes de tránsito, las señales. El derecho de los demás, el respeto y la cortesía hacia otros conductores, hacia los transeúntes y hacia la policía.

A esta escuela debieran asistir en forma **obligatoria** toda persona que desee conducir un vehículo. Después de asistir a un curso obligatorio de un número determinado de horas de clase; por ejemplo 40 o 60 horas, se recibiría un diploma que lo acredite el haber sido "EDUCADO" en la escuela policíaca y solamente entonces, recibiría su **licencia de conducir.**

Para renovar la licencia debieran de asistir a un curso de refrescamiento consistente en 8 a 10 horas en dicha escuela y entonces recibir la renovación previo pago legal en las oficinas policiales con recibo autorizado por la contraloría de cuentas.

Con este método se lograría UN MAYOR INGRESO legal a

las arcas del estado. No como sucede en la actualidad, lo que el chofer paga por su licencia es una cantidad muy elevada que sirve para cubrir las distintas "mordidas" que se reparten, desde los gestores hasta las más altas autoridades (esto es vox populi). Al mismo tiempo se reduciría el número de accidentes de tránsito.

En vez de que los agentes de la policía repartan papelitos llamados "remisiones" los cuales se van a regatear con el jefe de tránsito, con los jefes de la policía, o con el mismo agente que dio la remisón, para que la quiten. El mejor y más útil castigo debiera ser LA ASISTENCIA OBLIGATORIA a la escuela de automovilismo o un número de horas proporcional al tipo de accidente de tránsito cometido. Por ejemplo si a una persona se le sorprende rebasando indebidamente, no respetando un semáforo, en fin violando cualquiera de las leyes en vigencia, se le debería quitar la licencia y el vehículo en forma provisional y con el debido cuidado y respeto de los mismos, mientras asiste a la escuela a "EDUCARSE" para aprender cómo es que debe manejarse un vehículo. Tal enseñanza en forma obligatoria y con un número determinado de horas al cabo de las cuales tendría una conversación con las autoridades de la escuela previo a recibir de nuevo su carro y su licencia. Tal obligatoriedad debiera ser tanto para conductores de vehículos como para peatones y sin ninguna excepción.

Lo que se menciona aquí respecto a "LAS MORDIDAS" o a los infractores "CONSCIENTES" de las leyes, no es una invención de la autora de esta tesis sino es "VOX POPULI". Para muestra podemos citar la reciente declaración del señor jefe de la policía nacional quien dijo textualmente: "SE ACABARON CUELLUDOS Y MORDELONES EN ASUNTOS DE TRANSITO" o sea que con su declaración está confirmando lo que ya todos sabíamos o hemos experimentado en bolsillo propio.

Esta escuela acabaría con esa lacra y vergonzosa conducta de autoridades y ciudadanos y se daría un paso decisivo hacia la verdadera educación o educación funcional de las personas involucradas en los accidentes de tránsito.

Dicha escuela también serviría por supuesto para dar educación continuada y sucesiva a los propios agentes de la policía de tránsito, a fin de que ellos también aprendieran las normas mínimas en cuanto a manejo de vehículos y de personas; y que se constituyeran ellos mismos en ayudadores y protectores de la vida de los ciudadanos en vez de la amenaza que actualmente constituyen. Ya que en la actuali-

dad JAMAS SE ACERCAN A UN AUTOMOVILISTA CON BUENAS INTENCIONES. Todo lo contarrio ya saben los conductores que cuando un policía de tránsito marca "alto" o le suena "el gorgorito" o se acerca a él; es con el objeto exclusivamente de darle una remisión o para "morderlo".

CUAN LOABLE Y DISTINTO SERIA QUE TANTO CONDUCTORES COMO AUTORIDADES tuvieran una educación obtenida de una escuela de automovilismo de la propia policía en donde ambos grupos aprendieran cómo debe ser el comportamiento correcto y cuál es la cooperación que ambos se deben ¡COMO CAMBIARIA EL PROBLEMA DE TRANSITO EN ESTE PAIS!

DEFINICION DE TERMINOS

(Según Manual de la Policía Nacional "Ayudante práctico del Agente").

1. TRANSITO: Es la circulación de personas, vehículos terrestres, ferroviarios, marítimos, aéreos, con el fin de viajar o transportar.

2. TRANSITAR: Moverse o circular dentro de los 4 puntos cardinales y por vías autorizadas por la autoridad.

3. VEHICULO: Todo objeto provisto de ruedas para el transporte de carga o personas, capaz de circular en la vía pública, sea o no motorizado.

4. AUTOMOVIL: Todo vehículo dotado de un dispositivo mecánico.

5. EL AGENTE DE TRANSITO: El agente de policía de tránsito es un ejecutor de las leyes de tránsito. La función es delicada y de responsabilidad en su ejercicio, PREVIENE ACCIDENTES Y AL EVITARLOS pone a salvo vida y bienestar de las personas.

6. CONDUCTOR, PILOTO O CHOFER: Toda persona debidamente autorizada por el departamento de tránsito, que maneje vehículos simples, de motor o tracción animal.

7. INFRACCION: Violación a las leyes de tránsito.

8. ACCIDENTE: Es un suceso eventual inesperado y a veces con consecuencias desagradables.

9. ACCIDENTE DE TRANSITO: Es cualquier suceso que pueda ocurrir en la vía pública que envuelva tránsito y vehículos en movimiento, ocurran o no daños personales y aunque sean de carácter leve.

10. VELOCIDAD AL MANEJAR: Manejar a gran velocidad es una

de las infracciones de tránsito más peligrosas, ya que en caso de que se presente una emergencia (por ejemplo un niño que se atraviese inesperadamente, el desvío de otro vehículo en maniobra brusca), si el vehículo va a una velocidad moderada. Hay un 30o/o de que se puede evitar una tragedia; pero si el vehículo va a gran velocidad es imposible evitarlo; las consecuencias son: muerte, heridos y destrucción. LA OBLIGACION DEL AGENTE DE POLICIA ES SANCIONAR A TODO VEHICULO QUE POR CUALQUIER RAZON CIRCULE A ALTA VELOCIDAD.

11. QUE ES COLISION: Es el choque de dos cuerpos o vehículos que van en la misma dirección u opuesta siendo el impacto por cualquiera de los flancos y que tiene por resultado, que los cuerpos se abren, es decir toman otra dirección y como depende del grado de velocidad, éstos se estrellan con otros objetos produciéndose lo que se llama CARAMBOLA, esto es más frecuente de verse con los vehículos de 2 o más ruedas que después de colisionar con un primer vehículo chocan con un segundo y tercero.

12. QUE ES CHOQUE: Es el encuentro violento de dos cuerpos o personas que van en dirección contraria (en línea o en cruz).

CUADRO No. 1

Causas de accidentes de tránsito en la ciudad capital de Guatemala durante los años 1976-1977. (Datos de: Dirección General de Estadística).

No.	Causas de Accidentes	1976 No. Accidentes	1976 Porciento	1977 No. Accidentes	1977 Porciento
1	Rebasando	2016	46.78o/o	1490	34.10o/o
2	No hacer parada reglamentaria	503	11.67o/o	839	19.20o/o
3	Exceso de Velocidad	150	3.48o/o	443	10.14o/o
4	Imprudencia del Peatón	389	9.03o/o	428	9.80o/o
5	Ebriedad	156	3.62o/o	282	6.45o/o
6	No atender Semáforo	92	2.14o/o	170	3.90o/o
7	Otras Causas	334	7.75o/o	140	3.20o/o
8	Ebriedad del Peatón	83	1.93o/o	101	2.31o/o
9	Falla de Frenos	25	0.58o/o	100	2.29o/o
10	Viraje Malo	151	3.50o/o	86	1.97o/o
11	Vuelco	12	0.28o/o	70	1.60o/o
12	Ir en Sentido Contrario	31	0.72o/o	42	0.96o/o
13	Imprudencia del Conductor	104	2.41o/o	37	0.85o/o
14	Por evitar Choque	12	0.28o/o	36	0.82o/o
15	Distraído	14	0.32o/o	29	0.66o/o
16	Retrocediendo	83	1.93o/o	27	0.62o/o
17	Descuido al Salir del Estacionamiento	92	2.14o/o	23	0.53o/o
18	Imprudencia del Pasajero	36	0.84o/o	17	0.39o/o
19	Estacionándose	20	0.46o/o	3	0.07o/o
20	No llevar Luz	1	0.02o/o	3	0.07o/o
21	Estallido de Llanta	5	0.12o/o	3	0.07o/o
	TOTALES	4309	100.00o/o	4369	100.00o/o

CUADRO No. 2

PERSONAS MUERTAS EN EL MISMO LUGAR DEL ACCIDENTE DE TRANSITO EN LA CIUDAD DE GUATEMALA DURANTE LOS AÑOS 1976-77 POR GRUPOS DE EDAD
(Datos de: Dirección General de Estadística).

Edad en Años	1976 Peaton No.	o/o	Conductor No.	o/o	Pasajero No.	o/o	Total No.	o/o	1977 Edad en Años	Peaton No.	o/o	Conductor No.	o/o	Pasajero No.	o/o	Total No.	o/o
0 - 9	13	11.30	0	0.00	1	0.87	14	12.17	0 - 9	9	4.22	0	0.00	1	0.47	10	4.69
10 - 19	6	5.22	0	0.00	0	0.00	6	5.22	10 - 19	10	4.69	6	2.82	7	3.29	23	10.80
20 - 29	13	11.30	4	3.48	4	3.48	21	18.26	20 - 29	27	12.67	22	10.33	1	0.47	50	23.47
30 - 39	16	13.91	3	2.61	1	0.87	20	17.39	30 - 39	26	12.21	6	2.82	5	2.35	37	17.37
40 - 49	16	13.91	2	1.74	1	0.87	19	16.52	40 - 49	17	7.98	3	1.41	1	0.47	21	9.86
50 - 59	13	11.30	0	0.00	0	0.00	13	11.30	50 - 59	11	5.16	2	0.94	1	0.47	14	6.57
60 - 69	10	8.70	2	1.74	0	0.00	12	10.43	60 - 69	19	8.92	0	0.00	1	0.47	20	9.39
70 y más	7	6.09	0	0.00	0	0.00	7	6.09	70 y más	15	7.04	0	0.00	1	0.47	16	7.51
Ignorada	0	0.00	1	0.87	0	0.00	3	2.61	Ignorada	14	6.57	6	2.82	2	0.94	22	10.33
Total	94	81.74	12	10.45	7	6.09	115	100o/o	Total	148	69.48	45	21.12	20	9.40	213	100o/o

CUADRO No. 3

TOTAL DE DEFUNCIONES ACAECIDAS POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA CIUDAD CAPITAL DE GUATEMALA DURANTE LOS AÑOS 1976-77 (Datos tomados de: Memorias mensuales y anuales del cuerpo de tránsito de la Policía Nacional).

1976

MESES	MASCULINOS Mayores	Menores	Total	FEMENINOS Mayores	Menores	Total	Total
Enero	19	2	21	4	1	1	26
Febrero	10	2	12	3	4	7	19
Marzo	23	3	26	4	0	4	30
Abril	16	1	17	8	2	10	27
Mayo	22	5	27	2	1	3	30
Junio	25	3	28	3	1	4	32
Julio	20	1	21	2	1	3	24
Agosto	40	3	43	3	0	3	46
Septiembre	16	4	20	8	1	9	29
Octubre	20	3	23	1	4	5	28
Noviembre	16	5	21	7	0	7	28
Diciembre	29	16	45	9	2	11	56
TOTAL	256	48	304	54	17	71	375

1977

MESES	MASCULINOS Mayores	Menores	Total	FEMENINOS Mayores	Menores	Total	Total
Enero	25	1	26	1	2	3	29
Febrero	20	1	21	9	2	5	26
Marzo	43	4	47	9	4	3	60
Abril	36	1	37	7	1	8	45
Mayo	35	5	40	4	3	7	47
Junio	36	4	40	2	0	2	42
Julio	38	0	38	6	1	7	45
Agosto	40	5	45	3	1	4	49
Septiembre	47	4	51	4	1	5	56
Octubre	32	3	35	7	2	9	44
Noviembre	31	6	37	4	0	4	41
Diciembre	35	6	41	12	5	17	58
TOTAL	418	40	458	62	23	85	543

CUADRO No. 4

HOSPITALES QUE PRESTARON ATENCION A 1000 LESIONADOS EN ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA CIUDAD CAPITAL DE GUATEMALA DURANTE EL AÑO 1977. (DATOS TOMADOS DE: CIRCUNSTANCIADOS DEL CUERPO DE TRANSITO DE LA POLICIA NACIONAL).

No.	HOSPITALES	No. Lesionados	Porciento
1	Hospital Roosevelt	275	27.5o/o
2	Hospital General	273	27.3o/o
3	I.G.S.S.	165	16.5o/o
4	Cruz Roja	8	0.8o/o
5	Hospital Militar	3	0.3o/o
6	Hospital Bella Aurora	2	0.2o/o
7	Hospital de la Policía Nacional	2	0.2o/o
8	Centro Médico	2	0.2o/o
9	Hospital Herrera Llerandi	2	0.2o/o
10	Hospital Hermano Pedro	1	0.1o/o
11	Personas no Lesionadas	267	26.7o/o
	TOTALES	1000	100.0o/o

CUADRO No. 5

DIAGNOSTICOS MAS FRECUENTES EN 1000 LESIONADOS POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA CIUDAD CAPITAL DE GUATEMALA (Datos tomados de: circunstanciados del cuerpo de Tránsito de la policía nacional).

No.	DIAGNOSTICOS	No. Lesionados	Porciento
1	Contusiones	291	29.1o/o
2	Fracturas lujaciones-esguinces	204	20.4o/o
3	Heridas	150	15.0o/o
4	Conmoción cerebral	61	6.1o/o
5	Politraumatizados	59	5.9o/o
6	Etilismo agudo	52	5.2o/o
7	Aliento alcohólico	38	3.8o/o
8	Shock hipovolémico	4	0.4o/o
9	Hematoma subdural	4	0.4o/o
10	Ruptura ligamentos	4	0.4o/o
11	Hemorragia subaracnoidea	2	0.2o/o
12	Colapso pulmonar	2	0.2o/o
13	Quemaduras	1	0.1o/o
14	Estallamiento bóveda craneal	1	0.1o/o
15	Estallamiento renal	1	0.1o/o
16	Perforación de colon	1	0.1o/o
	TOTALES	1000	100.0o/o

CUADRO No. 6

TOTAL DE PERSONAS LESIONADAS EN ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA CIUDAD CAPITAL DE GUATEMALA DURANTE LOS AÑOS 1976-77 POR GRUPOS DE EDAD Y SEXO (Datos tomados de: Dirección General de Estadística).

AÑO 1976

Edad en años	LESION GRAVE Masc.	o/o	Fem	o/o	LESION LEVE Masc	o/o	Fem	o/o	TOTAL No. lesionados	o/o
0 - 9	80	2.72	46	1.56	114	3.88	62	2.11	302	10.27
10 - 19	176	5.99	83	2.82	208	7.07	117	3.98	584	19.86
20 - 29	358	12.18	75	2.55	346	11.77	117	3.98	896	30.48
30 - 39	172	5.83	40	1.36	150	5.10	57	1.94	419	14.25
40 - 49	102	3.47	27	0.92	94	3.20	41	1.39	264	8.98
50 - 59	79	2.69	29	0.99	53	1.80	31	1.05	192	6.53
60 - 69	71	2.41	20	0.68	37	1.26	26	0.88	154	5.24
70 y más	28	0.95	16	0.54	12	0.41	8	0.27	64	2.18
Ignorada	25	0.85	8	0.27	23	0.78	9	0.31	65	2.21
Total	1091	37.11	344	11.70	1037	35.27	468	15.92	2940	100.00

AÑO 1977

Edad en años	LESION GRAVE Masc	o/o	Fem	o/o	LESION LEVE Masc	o/o	Fem	o/o	TOTAL No. lesionados	o/o
0 - 9	121	3.69	63	1.92	35	1.07	30	0.91	249	7.60
10 - 19	357	10.89	153	4.67	102	3.11	53	1.62	665	20.29
20 - 29	659	20.10	127	3.87	180	5.49	55	1.68	1021	31.15
30 - 39	289	8.82	66	2.01	90	2.75	20	0.61	465	14.18
40 - 49	208	6.34	54	1.65	52	1.59	18	0.55	332	10.13
50 - 59	132	4.03	42	1.28	31	0.94	20	0.61	225	6.86
60 - 69	80	2.44	33	1.01	20	0.61	7	0.21	140	4.27
70 y más	49	1.49	17	0.52	8	0.24	6	0.18	80	2.44
Ignorada	76	2.32	6	0.18	17	0.52	2	0.06	101	3.08
Total	1971	60.12	561	17.11	535	16.32	211	6.43	3278	100.00

CUADRO No. 7

CUADRO DE ACCIDENTES DE TRANSITO POR HORA DE OCURRENCIA AÑOS 1976-77 EN LA CIUDAD CAPITAL DE GUATEMALA. (Datos tomados de: Dirección General de Estadística).

HORAS	AÑO 1976 No. DE ACCIDENTES	PORCIENTO	AÑO 1977 No. DE ACCIDENTES	PORCIENTO
0 - 2	93	2.16	147	3.36
2.01 - 5	91	1.88	290	3.36
5.01 - 8	294	6.82	290	6.64
8.01 - 11	588	13.65	510	11.67
11.01 - 13	469	10.88	479	10.96
13.01 - 15	466	10.81	453	10.37
15.01 - 17	609	14.13	591	13.53
17.01 - 19	688	15.97	646	14.78
19.01 - 21	616	14.30	610	13.96
21.01 - 23	316	7.33	408	9.34
23.01 - 24	89	2.07	102	2.33
TOTALES	4309	100.00	4369	100.00

CUADRO No. 8

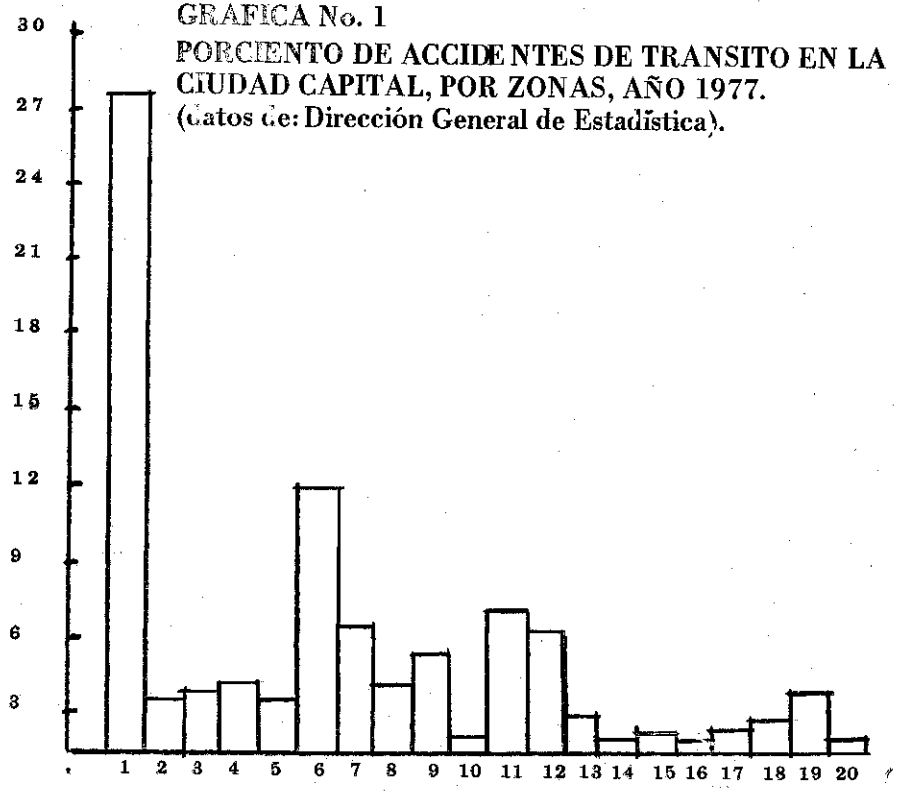
CUADRO DE ACCIDENTES DE TRANSITO POR ZONAS DE LA CIUDAD CAPITAL DE GUATEMALA AÑO: 1977. (Datos de: Dirección General de Estadística

Zonas No.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Accidentes	1264	168	178	234	171	505	342	206	231	54
o/o	28.93	3.84	4.07	5.35	3.91	11.56	7.83	4.71	5.29	1.23

Zonas No.	11	12	13	14	15	16	17	18	19	21
Accidentes	333	277	93	6	32	8	20	75	151	21
o/o	7.62	6.34	2.13	0.14	0.73	0.18	0.46	1.72	3.46	0.48

GRAFICA No. 1

PORCIENTO DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN LA CIUDAD CAPITAL, POR ZONAS, AÑO 1977.
(Datos de: Dirección General de Estadística).



CONTINUACION CUADRO No. 9...

MES/DIA	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	AÑO 1977 Viernes	Sábado	Domingo	Total Acc/Mes	o/o
Enero	66	50	50	52	72	66	44	400	9.15
Febrero	54	47	45	41	44	56	45	332	7.60
Marzo	48	53	48	59	54	48	47	357	8.17
Abril	62	43	51	49	57	61	53	376	8.61
Mayo	54	57	46	46	49	47	56	355	8.12
Junio	43	49	56	55	46	48	52	349	7.99
Julio	44	36	48	48	53	69	41	339	7.76
Agosto	63	57	59	43	54	41	44	361	8.26
Septiembre	53	63	53	53	60	38	65	385	8.81
Octubre	48	49	36	60	47	61	51	352	8.05
Noviembre	45	63	58	52	48	43	52	361	8.26
Diciembre	53	53	51	60	62	66	57	402	9.20
Total Acc/Día	633	620	601	618	646	644	607	4369	100.00
o/o	14.49	14.19	13.76	14.14	14.78	14.74	13.89	100.00	

CUADRO No. 9

CUADRO DE ACCIDENTES DE TRANSITO OCURRIDOS EN LA CIUDAD CAPITAL DE GUATEMALA POR MES Y POR DIA DE LA SEMANA. AÑOS 1976-77 (Datos de: Dirección General de Estadística).

MES / DIA	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	AÑO 1976 Viernes	Sábado	Domingo	Total Acc/Mes	o/o
Enero	52	45	54	54	38	72	44	379	8.79
Febrero	45	41	37	37	42	46	67	315	7.31
Marzo	77	73	73	53	55	46	57	434	10.07
Abril	48	47	59	38	67	47	49	375	8.70
Mayo	71	40	38	51	49	69	67	385	8.93
Junio	43	47	53	42	58	47	51	341	7.91
Julio	48	32	35	43	53	60	45	316	7.33
Agosto	54	38	44	45	43	45	59	328	7.61
Septiembre	45	52	49	69	46	49	45	355	8.24
Octubre	47	43	44	39	64	62	58	359	8.33
Noviembre	50	53	47	47	46	47	46	336	7.80
Diciembre	46	47	60	56	71	54	52	386	8.96
Total Acc/Día	626	560	593	594	652	644	640	4309	100.00
o/o	14.53	13.00	13.76	13.78	15.13	14.95	14.85	100.00	

CUADRO No. 10

CUADRO QUE DEMUESTRA EL NUMERO DE VEHICULOS QUE INGRESARON AL DEPOSITO DE LA POLICIA NACIONAL POR CHOQUES AÑOS 1976-77 (Datos de: Memorias mensuales de la Policía Nacional).

Tipo de Vehículos	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Autos	69	43	80	76	79	101	89	80	63	74	56	—	810
Camionetas	12	7	16	20	11	19	28	14	9	14	14	—	164
Camiones	26	14	28	28	28	53	53	41	26	12	11	—	320
Microbuses	—	—	—	—	—	—	—	—	15	—	—	—	15
Obstáculos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3
Motos	9	4	9	11	14	21	20	12	—	15	6	—	121
Bicicletas	—	—	—	1	2	2	—	—	—	4	2	—	11
Total	116	68	133	136	134	196	190	147	113	122	89	—	1444

1977

Tipo de Vehículos	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Autos	62	83	78	90	65	62	52	73	51	68	21	65	770
Camionetas	8	13	14	17	12	14	12	12	13	6	7	5	133
Camiones	8	20	44	36	12	15	8	22	6	6	6	5	188
Microbuses	—	—	—	—	—	9	5	13	7	—	1	7	42
Pick-up	—	—	—	—	—	21	14	39	9	—	1	11	95
Motos	6	12	13	17	10	25	24	19	21	16	9	10	182
Bicicletas	1	3			1	1	1		1	1			9
Total	85	131	149	160	100	147	116	178	108	97	45	103	1419

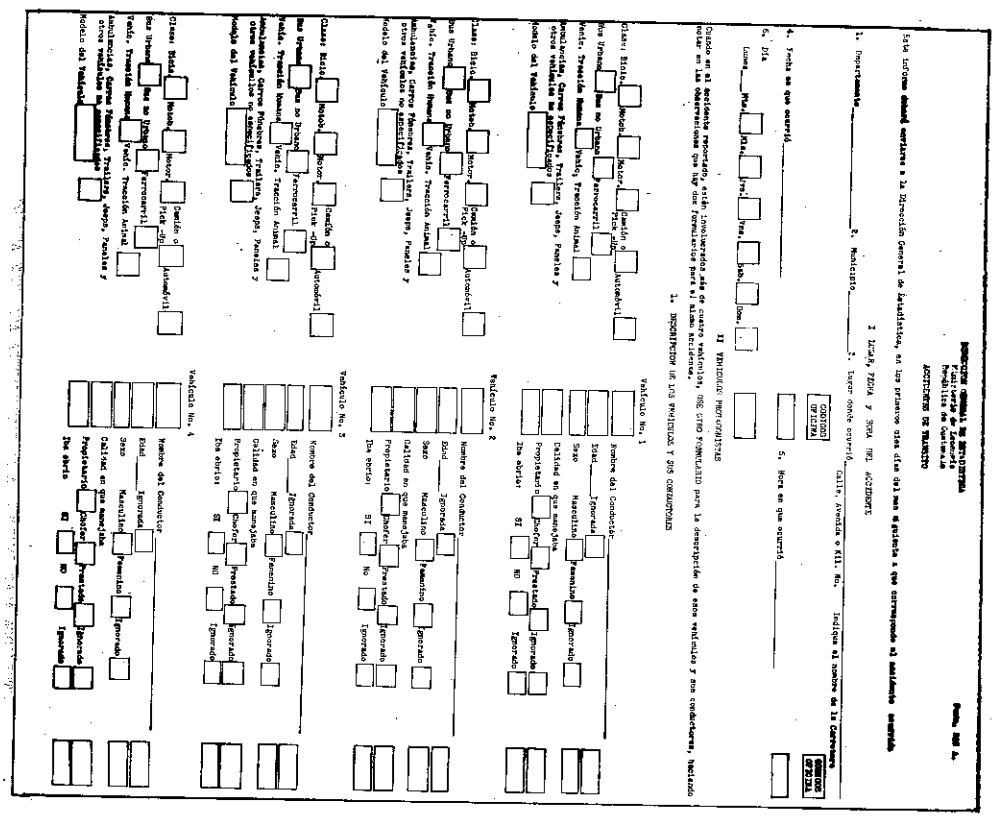
CUADRO No. 11

CUADROS QUE DEMUESTRAN EL NUMERO DE VEHICULOS QUE INGRESARON AL DEPOSITO DE LA POLICIA NACIONAL POR COLISION AÑOS 1976-77 (Datos de: Memorias mensuales de la Policía Nacional).

Tipo de Vehículo	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Autos	32	17	45	36	33	41	49	20	26	24	24	—	347
Camionetas	8	8	12	13	11	13	8	3	4	7	12	—	99
Camiones	22	16	23	14	24	23	27	13	10	3	7	—	182
Microbuses	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
Pick-up	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obstáculos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Motos	1	2	4	4	5	—	10	1	1	3	—	—	31
Bicicletas	—	—	2	—	1	—	—	—	1	—	—	—	4
Total	63	43	86	67	74	77	94	37	42	37	45	—	665

1977

Tipo de Vehículo	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Autos	40	42	26	18	29	10	16	13	10	15	2	2	223
Camiones	6	10	9	5	9	2	5	—	8	4	2	2	62
Camionetas	9	2	8	3	9	10	5	2	6	5	2	2	63
Microbuses	—	—	—	—	—	2	2	4	3	—	2	2	15
Pick-up	—	—	—	—	—	5	4	9	4	—	2	—	24
Motocicletas	3	6	2	2	—	5	2	3	4	3	—	—	30
Bicicletas	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Total	58	62	45	29	47	34	34	31	35	27	10	8	420



DNC. F.86.-

CODIGOS OFICINA

III CIRCUNSTANCIAS DEL ACCIDENTE

1. CONDICIONES ATMOSFERICAS

Buen tiempo [ ] Lluvia [ ] Niebla [ ] Otra [ ]

a) Clase de Vía

De tierra [ ] Pavimentada [ ] Ferrea [ ] Otra [ ]

b) Condiciones de la Vía

Seca [ ] Mojada [ ] Lodosa [ ] Otra [ ]

CODIGOS OFICINA

IV CAUSAS DEL ACCIDENTE

Rebasando [ ] Estacionandose [ ] Por evitar choque [ ]

Retrocediendo [ ] Ebriedad [ ] Viraje malo [ ]

Descuido al salir del estacionamiento [ ]

Exceso de velocidad [ ] No llevar luz [ ] Distraido [ ]

No hacer parada reglamentaria [ ] Falla de frenos [ ] No atender semáforo [ ]

Ir en sentido contrario [ ] Estallido de llanta [ ] Vuelco [ ] Otras causas [ ]

Imprudencia del peatón [ ] Ebriedad del peatón [ ]

V CONSECUENCIAS INMEDIATAS DEL ACCIDENTE

1. Número de muertos ______
Número de lesionados ______

2. Estimación de los daños materiales en quetzales:
a) Vehículos, Q.______ b) Otros daños, Q.______

3. INFORMACION SOBRE LAS PERSONAS LESIONADAS EN EL ACCIDENTE

En caso de que las líneas de este cuadro, no sean suficientes para anotar los datos requeridos, use hoja adicional en papel simple para el efecto.

SEXO	Código	EDAD	Código	Calidad de las personas lesionadas en el accidente: Peatón, Pasajero o Conductor:	NATURALEZA DE LAS LESIONES:			SE ENCONTRABA EBRIO ?		
					Grav.	Lev.	Código	SI	NO	Código

4. INFORMACION SOBRE LAS PERSONAS MUERTAS EN EL ACCIDENTE

En caso de que las líneas de este cuadro, no sean suficientes para anotar los datos requeridos, use hoja adicional en papel simple para el efecto.

SEXO	Código	EDAD	Código	Calidad de las personas muertas en el accidente: Peatón, Pasajero, o Conductor:	SE ENCONTRABA EBRIO?		
					SI	NO	Código

OBSERVACIONES ______

Lugar y Fecha en que se rinde la información.-

Revisado : ______
Inspector Departamental de Estadística

Firma de la persona autorizada para suministrar la información. (Delegado de la Policía Nacional)

CUADRO No 12

Guatemala,
17 de abril de 1,973.

Señor:
Jefe del Depto. de Tránsito
P R E S E N T E:

Respetuosamente me dirijo a usted, para informarle del número de vehiculos que se encuentran en circulación en toda la república; hasta el 31 de marzo del año en curso.-

MOTOCICLETAS..............................	58,400
BICICLETAS..................................	202,200
CARRETAS DE VARIOS TIPOS..............	4,600
VEHICULOS DE 4 O MAS RUEDAS...........	158,407

Los vehiculos de cuatro ruedas o mas se detallan en la siguientes forma:

PARTICULARES..............................	64,200
PICK-UP.....................................	[illegible]
MICROBUS....................................	[illegible]
CARRY-ALL..................................	1,9[illegible]
CAMION[illegible]............................	[illegible]
[illegible]...................................	11,11[illegible]
ALQUILER/..................................	[illegible]
[illegible]...................................	5,282
CAMION.....................................	[illegible]
CABEZAL....................................	1,[illegible]
[illegible]...................................	[illegible]
BUS URBANO.................................	1,51[illegible]

Proyecto de traspasos autorizados en el actual quinquenio.

[illegible]...................................	[illegible]
51 [illegible] ACTUAL [illegible]	[illegible]

Cambios de color.

MENSUAL....................................	[illegible]
51 MESES...................................	2,0[illegible]

Reposición Tarjeta de circulación:

MENSUAL....................................	70
51 MESES...................................	[illegible],570

Rectificación de datos:

MENSUAL....................................	21
51 MESES...................................	1,071

Vehiculos que circularon en el quinquenio 1,969/73.

CUATRO RUEDAS O MAS.....................	128,000
MOTOCICLETAS..............................	29,000
MOTOBICICLETAS...........................?	3,000
BICICLETAS..................................	92,000
CARRETAS....................................	1,000

POLICIA NACIONAL
SECCION [illegible] DE VEHICULOS

Carlos [illegible] Barahona C.
ENCARGADO SEC[illegible] [illegible]CUATRO VEHICULOS
DEPTO. [illegible] NACIONAL

CUADRO No. 13

M E M O R A N D U M

A: Señor Jefe Depto. de Tránsito
Policía Nacional
Presente

Atentamente me dirijo a usted, para hacer de su conocimiento el movimiento de las primeras Licencias de Automovilistas, Motociclistas y Tractoristas, autorizadas por la Jefatura de este Departamento, hasta la presente fecha, las cuales se clasifican de la manera siguiente:

LICENCIAS PARA AUTOMOVILISTAS	234,328
LICENCIAS PARA MOTOCICLISTAS	70,081
LICENCIAS PARA TRACTORISTAS	2,487
TOTAL	306,896

Guatemala, 17 de abril de 1978

Gilberto Aldana de León
Of. Encargado Primeras Lic.
Depto. de Tránsito

BOLETA DE ACCIDENTES DE TRANSITO

I IDENTIFICACION

DATOS CRONOLOGICOS

0 FECHA _____ 1 HORA _____

2 DIA _____ 3 LABORABLE SI NO

DATOS DEL LUGAR

0 DEPTO. _____

1 MPIO. _____

EN ZONA URBANA

2 DIRECCION _____

3 ☐ VIA ARTERIAL
4 ☐ VIA COLECTORA
5 ☐ VIA LOCAL
6 ☐ AUTOPISTA
7 ☐ ZONA COMERCIAL
8 ☐ ZONA RESIDENCIAL
9 ☐ ZONA ESCOLAR
10 ☐ ZONA RECREATIVA
11 ☐ OTRA

EN DESPOBLADO

NOMBRE CARRETERA _____

13 KILOMETRO _____
14 ☐ NACIONAL
15 ☐ LOCAL
16 ☐ VECINAL
17 ☐ OTRA

II CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

CARACTERISTICAS DE LA VIA

0 ☐ SIN INTERSECCION
1 ☐ EN T 2 ☐ EN Y
3 ☐ EN + 4 ☐ EN ∩
5 ☐ EN PENDIENTE

LUMINOSIDAD

6 ☐ PLENO DIA
7 ☐ CREPUSCULO SI ES DE NOCHE
8 ☐ LUMINOSIDAD SUFICIENTE
9 ☐ INSUFICIENTE
10 ☐ NO HAY

VISIBILIDAD

11 ☐ BUENA
12 ☐ MALA
13 ☐ REGULAR

SI ES MALA O REGULAR ANOTAR PORQUE EN OBSERVACIONES.

FACTORES ATMOSFERICOS

14 ☐ BUEN TIEMPO
15 ☐ NIEBLA LIGERA
16 ☐ NIEBLA INTENSA
17 ☐ LLUVIA LIGERA
18 ☐ LLUVIA INTENSA
19 ☐ OTRA

CLASE DE VIA

20 ☐ DE TIERRA
21 ☐ PAVIMENTADA
22 ☐ FERREA
23 ☐ OTRA

CONDICIONES DE VIA

24 ☐ SECA
25 ☐ MOJADA
26 ☐ LODOSA
27 ☐ MAL ESTADO

III PARTICULARIDADES DEL ACCIDENTE.

COLISION

NUMERO DE VEHICULOS IMPLICADOS _____

	A	B	C	D	
1	☐	☐	☐	☐	BICICLETA
2	☐	☐	☐	☐	MOTORCICLETA
3	☐	☐	☐	☐	CAMION
4	☐	☐	☐	☐	PICK-UP
5	☐	☐	☐	☐	AUTOMOVIL
6	☐	☐	☐	☐	BUS URBANO
7	☐	☐	☐	☐	BUS NO URBANO
8	☐	☐	☐	☐	FERROCARRIL
9	☐	☐	☐	☐	COCHE CON REMOLQUE.
10	☐	☐	☐	☐	MAQUINARIA DE OBRAS Y AGRICOLA.
11	☐	☐	☐	☐	TRAILERS
12	☐	☐	☐	☐	VEHICULO DE TRACCION HUMANA.
13	☐	☐	☐	☐	VEHICULO DE TRACCION ANIMAL.
14	☐	☐	☐	☐	PEATON
15	☐	☐	☐	☐	OBSTACULO EN EL CAMINO.
16	☐	☐	☐	☐	JEEPS
17	☐	☐	☐	☐	PANELES
18	☐	☐	☐	☐	AMBULANCIAS
19	☐	☐	☐	☐	POSTE
20	☐	☐	☐	☐	MURO
21	☐	☐	☐	☐	ANIMALES SUELTOS
22	☐	☐	☐	☐	OTRO
23	_____				MODELO A
24	_____				MODELO B
25	_____				MODELO C
26	_____				MODELO D

SIN COLISION

27 ☐ PERSONA CAIDA DEL VEHICULO.
28 ☐ VUELCO
29 ☐ SALIDA DE LA VIA.
30 ☐ INCENDIO
31 ☐ OTROS.

ACCION

	A	B	C	D	
32	☐	☐	☐	☐	VEHICULO EN DIRECCION CONTRARIA.
33	☐	☐	☐	☐	VEHICULO EN IGUAL DIRECCION
34	☐	☐	☐	☐	ADELANTANDO POR LA DERECHA
35	☐	☐	☐	☐	ADELANTANDO POR LA IZQUIERDA.
36	☐	☐	☐	☐	GIRANDO EN U
37	☐	☐	☐	☐	ENTRANDO A LA VIA DESDE EL PARQUEO.
38	☐	☐	☐	☐	PARQUEANDOSE.
39	☐	☐	☐	☐	RETROCEDIENDO
40	☐	☐	☐	☐	MARCHA MUY LENTA ENTORPECIENDO LA CIRCULACION.
41	☐	☐	☐	☐	VEHICULO ESTACIONADO.
42	☐	☐	☐	☐	OTROS.

FACTORES DE MANIOBRAS FORZADAS.

	A	B	C	D	
43	☐	☐	☐	☐	MANIOBRA SUBITA PARA SALVAR OBSTACULO, VEHICULO, PEATON.
44	☐	☐	☐	☐	DESLUMBRADO POR OTRO VEHICULO.
45	☐	☐	☐	☐	DESLUMBRADO POR EL SOL.
46	☐	☐	☐	☐	FORZADO CON OTRO VEHICULO CON EL QUE COLISIONO.

CONSECUENCIAS DEL ACCIDENTE.

47 NUMERO DE MUERTOS _____

48 LESIONADOS GRAVES _____

49 LESIONADOS LEVES _____

50 TOTAL VICTIMAS _____

51 COSTO Q _____

ESTADO DE LOS VEHICULOS

	A	B	C	D	
52	☐	☐	☐	☐	APARENTEMENTE BUENO
53	☐	☐	☐	☐	FRENOS DEFICIENTES.
54	☐	☐	☐	☐	PINCHAZO, REVENTON, PERDIDA DE LLANTA.
55	☐	☐	☐	☐	DIRECCION ROTA O DEFECTUOSA.
56	☐	☐	☐	☐	SIN LUCES O DEFICIENTES
57	☐	☐	☐	☐	SOBRECARGADO
58	☐	☐	☐	☐	NEUMATICOS GASTADOS.
59	☐	☐	☐	☐	OTROS DEFECTOS

60 COSTO VEHIC _____

IV CONDUCTORES

GENERALIDADES

	A	B	C	D	
0	☐	☐	☐	☐	MUERTO
1	☐	☐	☐	☐	SEXO
2	☐	☐	☐	☐	PROPIETARIO
3	☐	☐	☐	☐	CHOFER
4	☐	☐	☐	☐	PRESTADO
5	EDAD A _____				
6	EDAD B _____				
7	EDAD C _____				
8	EDAD D _____				

SALDOS SOCIALES

	A	B	C	D	
9	☐	☐	☐	☐	MUERTO
10	☐	☐	☐	☐	LESIONADO
11	☐	☐	☐	☐	LESIONADO
12	☐	☐	☐	☐	ILESO
13	☐	☐	☐	☐	FUGADO

USO DE ACCESORIOS DE SEGURIDAD

	A	B	C	D	
14	☐	☐	☐	☐	CON CINTURON
15	☐	☐	☐	☐	SIN CINTURON
16	☐	☐	☐	☐	CON CASCO
17	☐	☐	☐	☐	SIN CASCO

DEFECTO FISICO PREVIO

	A	B	C	D	
18	☐	☐	☐	☐	SIN DEFECTO
19	☐	☐	☐	☐	DE VISION
20	☐	☐	☐	☐	NO OYE BIEN
21	☐	☐	☐	☐	DE EXTREMIDADES SUPERIORES
22	☐	☐	☐	☐	DE EXTREMIDADES INFERIORES

INFRACCIONES

	A	B	C	D	
23	☐	☐	☐	☐	VELOCIDAD EXCESIVA
24	☐	☐	☐	☐	DESLUMBRAR A OTRO USUARIO
25	☐	☐	☐	☐	IR EN DIRECCION PROHIBIDA.
26	☐	☐	☐	☐	NO MANTENER DISTANCIA DE SEGURIDAD.
27	☐	☐	☐	☐	GIRO INCORRECTO
28	☐	☐	☐	☐	NO INDICAR O INDICAR MAL UNA MANIOBRA.
29	☐	☐	☐	☐	REBASE ANTIRREGLAMENTARIO.
30	☐	☐	☐	☐	NO FACILITAR EL REBASE.
31	☐	☐	☐	☐	INFRACCION A LA SEÑAL
32	☐	☐	☐	☐	ENTRAR SIN PRECAUCION A LA VIA.

A B C D

33 ☐☐☐☐ IR MARCHA ATRAS SIN PRECAUCION.

34 ☐☐☐☐ ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO O PELIGROSO

35 ☐☐☐☐ OTRAS

OTRAS CIRCUNSTANCIAS

A B C D

36 ☐☐☐☐ EFECTOS DE BEBIDAS O ESTUPEFACIENTES

37 ☐☐☐☐ DISTRACCION

38 ☐☐☐☐ ENFERMEDAD SUBITA.

39 ☐☐☐☐ CANSADO

40 ☐☐☐☐ DORMIDO

V PASAJEROS

0 SEXO ☐☐☐☐☐☐

1 EDAD ☐☐☐☐☐☐

2 VEHICULO EN QUE VIAJABA ☐☐☐☐☐☐

3 MUERTO ☐☐☐☐☐☐

4 LESION GRAVE ☐☐☐☐☐☐

5 LESION LEVE ☐☐☐☐☐☐

6 EBRIO O DROGADO ☐☐☐☐☐☐

7 IMPRUDENCIA ☐☐☐☐☐☐

VI PEATON

0 EDAD

1 SEXO

2 MUERTO

3 HERIDO GRAVE

4 HERIDO LEVE

5 ILESO

6 CRUZAR EN DIAGONAL

7 ANDAR O ESTAR EN VIA

8 SUBIR O DECENDER DE UN VEHICULO

9 IR SOBRE LA ACERA.

10 DEFECTO DE VISION

11 AUDICION DEBIL

12 DEFECTO EN EXTREMIDADES SUPERIORES.

13 DEFECTO EN EXTREMIDADES INFERIORES

14 EFECTOS DE BEBIDA O ESTUPEFACIENTE

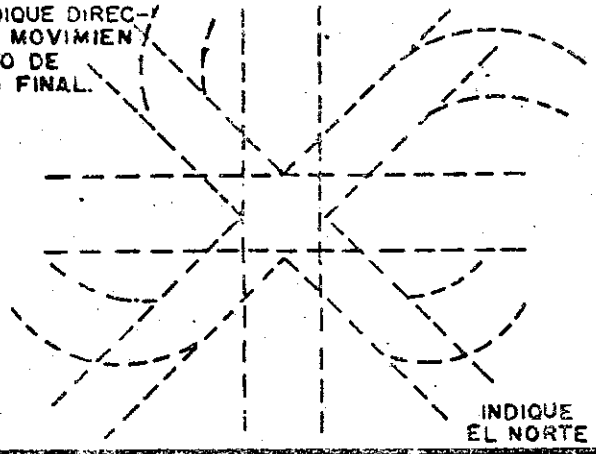
15 ENFERMEDAD SUBITA.

16 CRUZAR INFRINGIENDO SEÑAL

17 CRUZAR FUERA DE ZONA DE SEGURIDAD.

NOTA: USAR LA MISMA COLUMNA DE CUADROS PARA LA MISMA PERSONA TANTO EN PASAJERO COMO EN PEATON.

NOTA: INDIQUE DIRECCION DE MOVIMIENTO, PUNTO DE COLISION FINAL.



DESCRIPCION (Letra de molde)

SIMBOLOS A UTILIZAR

(La punta de la flecha indica el sentido de la marcha)

A — VEHICULO DE 4 O MAS RUEDAS.

A — VEHICULO DE 2 O 3 RUEDAS.

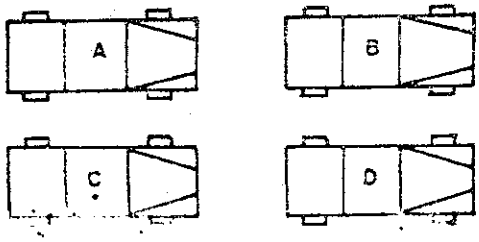
A — VEHICULO DE TRACCION HUMANA.

A — PEATON

A — ANIMAL

* OBSTACULO

SEÑALAR AQUI LAS PARTES AFECTADAS POR EL CHOQUE.



OBSERVACIONES:

NOMBRE Y APELLIDOS DE QUIEN FORMULA EL PAR-

CONCLUSIONES

1. Como se nota, el problema de tránsito atañe a todos los sectores de la población y especialmente al gremio médico que tiene que atender a las víctimas de los accidentes de tránsito.

2. El problema de los accidentes de tránsito es grave, comparado con cualquier epidemia o peor que muchas de ellas.

3. Que el problema de los accidentes se agrava sin exagerar minuto tras minuto.

4. Que una de las causas más importantes de los accidentes es la **ignorancia**.

5. Que la irresponsabilidad también es otra de las causas de los accidentes de tránsito.

6. Que la mala educación de los transeuntes de los conductores y de la policía agrava más el problema.

7. Que la reglamentación de tránsito es todavía muy anticuada y no funcional.

8. Que existe deshonestidad en la adquisición de las licencias para conducir y que hay muchos vicios en su tramitación.

9. Que las personas que conducen, los peatones y la misma policía no han recibido ninguna instrucción en cuanto a cómo se debe transitar a pie o en vehículos por nuestras carreteras.

10. Que nuestras calles y carreteras están en muy malas condiciones. Que el país no estuvo preparado previo a importar los vehículos; habiendonos tomado por sorpresa esta mecanización de los países desarrollados.

11. Que no tenemos un sistema en la atención de los accidentados.

12. Que es exagerada la forma como se importan los vehículos año

tras año, aumentando su número en forma desproporcionada.

13. Que las divisas por motivo de la importación de carros también es muy alta.

14. Que no se justifica que haya tantísimo carro llamado oficial; cuando no repercute en la atención ni servicio de la comunidad.

15. Que es muy malo el servicio del transporte colectivo.

RECOMENDACIONES

1. En vista que todos estamos implicados en los problemas de tránsito DEBE EDUCARSE, entrenarse e instruirse a toda la ciudadanía sobre la forma de conducirse por las vías de comunicación (calles y carreteras) para evitar los accidentes. Y que esta educación principia en el hogar mismo.

2. Que por ser prácticamente una enfermedad, esta epidemia de los accidentes de tránsito, deben estar al frente de dicho departamento personas ALTAMENTE CALIFICADAS, que entiendan todas las causas y factores que ocasionan los problemas. Deberán ser profesionales universitarios y con especialización en este tópico.

3. Que en vista de lo alarmante de los accidentes, deben tomarse medidas prácticas para ponerles coto. Tales como multar INSTANTANEAMENTE a los infractores, tanto peatones como conductores en el mismo lugar de los hechos y al momento de ocurrir, en vez de entregarles "papelitos". Para ello necesitamos policía adecuada y honesta.

4. Que debido a que la ignorancia, la irresponsabilidad son la primera y mayor causa de accidentes: Urge la instalación de una escuela de tránsito que sea dirigida por la policía nacional; que en ella estudien todos los que necesiten licencia para conducir; que estudien allí también todos los infractores de las leyes del tránsito y que también estudien allí los policías de tránsito. Esto es de carácter urgente.

5. Que tanto conductores como agentes de tránsito tengan una escolaridad mínima, y que dicho mínimo sea haber cursado POR LO MENOS la enseñanza secundaria.

6. Que se redacte una ley de tránsito que sea funcional, útil y de acuerdo a la idiosincrasia del guatemalteco. Que dicha ley sea redactada por personas altamente calificadas y con interés en resolver el problema.

7. Que la adquisición de licencias para conducir sean obtenidas mediante una enseñanza dirigida por técnicos en la materia; mediante cursos recibidos en la escuela de tránsito de la policía y NO MEDIANTE MORDIDAS.

8. Que en dicha escuela no solamente se enseñe a los que pretenden obtener una licencia de conducir vehículos sino a todos los infractores de las leyes de tránsito, sean peatones, o conductores .

9. Que en forma obligatoria y regular sean entrenados en dicha escuela todos los agentes de la policía para que sepan cómo es que debe tratarse a las personas. Y cómo atender en forma eficiente los accidentes de tránsito.

10. Que se mejoren las carreteras y calles de la nación; a fin de adaptarlas a ese alud de vehículos existentes actualmente, además de prepararnos para el aumento de los carros para los próximos años.

11. Que se legisle en el sentido de impedir la importación de vehículos en la forma desmedida que se hace actualmente; que se legisle para aumentar el impuesto de importación de los mismos a fin de detener el crecimiento de este virus. Salvaguardando además en esta forma el egreso de nuestras divisas más útiles para otros bienes que la importación de carros.

12. Que se supriman inmediatamente los llamados vehículos oficiales. Exceptuando desde luego los de utilidad pública. Pero que de ninguna manera se siga proveyendo de los mismos a funcionarios por el único motivo del cargo, influencia que poseen o porque necesitan de ostentación. Disminuyendo sensiblemente los accidentes con esta medida y librando a la sociedad de sus peligros inherentes.

13. Que el transporte colectivo deberá mejorarse en calidad y cantidad y con la atención que merece el pueblo desposeído ya que este transporte sí es un artículo de primerísima necesidad. No así el vehículo particular.

14. En fin que sea este trabajo un grito de alerta. Si nadie se da por enterado mi trabajo habrá sido en vano. Si alcanza a ser escuchado por las autoridades y más que escuchado se ponga en acción el tratamiento científico a esta epidemia de los accidentes de

tránsito, mi trabajo habrá merecido la pena y estaré feliz de haber contribuido en algo al bien de Guatemala.

BIBLIOGRAFIA

1. Nueva Ley de Tránsito, Congreso de la República, Julio 1977.

2, MAESO, ALFONSO. Accidentes del Trabajo, Primera Edición Editorial Revista de Derecho Privado. Madrid 1933. Pág 188.

3. Centro Regional de Ayuda Técnica, Manual de Prevención de Accidentes de Trabajo, Segunda Edición, México 1960. Pág. 40-41.

4. KAPRIO, LEO A. Muerte en el asfalto. Salud Mundial, OMS, Octubre 1975, Pág. 4.

5. RADELAT, Ing. GUIDO. Elementos Humanos del Tránsito. Noticias de Seguridad Tomo XXXIII No. 8 Pág 13-15.

6. Instructivo del Reglamento de Tránsito, Ministerio de Gobernación, Enero 1959.

7. Sin Novedad en la Calle, Departamento de Medicina Preventiva Sección de Seguridad e Higiene. 1974.

8. Memorias Mensuales y Anuales, del Cuerpo de Tránsito de la Policía Nacional 1976-77.

9. MILLER, Dr. BENJAMIN F. BURT, Dr. JOHN J. El Hombre y la Sociedad Actual Salud Individual y Colectiva, Tercera Edición 1973. Pág 143.

10. Diario El Gráfico, 12 de Julio 1978. Pág 3.

11. Noticias de Seguridad, Cuál es la Edad Peligrosa para los Conductores Jóvenes. Pág 23-25.

12. LOARCA, Ing. SERGIO A. Los Accidentes de Tráfico en Relación con el Sistema Vial de la Ciudad de Guatemala, Julio 1977.

13. Boletas de Accidentes de Tránsito, Dirección General de Esta-

dística.

14. MOLINA, B ENRIQUE. GARCIA, JULIO E. Ayudante Práctico del Agente, Tercera Edición, Guatemala 1972.

15. ALFARO, CARLOS. ALVAREZ y DIAZ COLLER, CARLOS. Los Accidentes de Tránsito Creciente Problema para la Salud Pública, Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana Vol. LXXXIII, No. 4 Octubre 1977. Pag 310.

16. Registro de Vehículos, Jefatura de Tránsito de la Policía Nacional.

17. Noticias de Seguridad, Prevención de Accidentes. Tomo XXXII No. 5 y 6 Pag 4-9-11.

18. LEVI, LENNART. La autoesclerosis. Salud Mundial, OMS. Octubre 1975, Pág 10.

19. Circunstanciados del Cuerpo de Tránsito de la Policía Nacional, 1977.

20. ADRIASOLA, G. OLIVARES, C. y DIAZ COLLER, Prevención de Accidentes del Tránsito. Boletín Oficina Sanitaria Panamericana. pág 1-18, 1972.

21. Departamento de Licencias, Policía Nacional.

23. Organización Panamericana de la Salud, Consejo Directivo XX Reunión, XXIII Reunión del Comité Regional de la OMS Para las Américas, Documento Oficial 111, Washington D.C., Pág. 30-31.

24. U.S. National Safety Council. Accident Facts, 1976. Chicago, Illinois, E.U.A.

25. Bulletin of The Panamerican Health Organization, Vol XI, No. 3, 1977.

26. ANDREASSON, RUNE. Cuanto Cuestan los Acciddentes, Salud Mundial, Octubre 1975, Pág. 28.

27 Boletín Estadístico, Primer Semetre 1975-76. Dirección General de Estadística.

28. SERGIO SEGARRA, ADOLFO. La Epidemiología de los Accidentes y la Base de la Asistencia de Urgencias, Medicina Preventiva y Social, Tomo III. Editorial Litografía Everest, España. Pág 2779-2810.

29. CUTTER, WALTER. No es para Reírse, Salud Mundial, OMS. Octubre 1976, Pag. 22.

30. RIZZO de LEON, LUIS F. Enfermedad y Muerte por Accidentes de Tránsito en Guatemala, Nov 1962.

31. Traumatología Asistencia Inmediata del Lesionado. Primera Edición, Traducido al español por: Colchero A. Dr. Fernando. Editorial Interamericana, México D.F. 1975. Pág 1-9.

32. CHRISTENSEN, VIGGO. Conciencia Automovilística, Salud Mundial, OMS. Octubre 1975, Pág 18.

33. Diario El Gráfico 27 de Julio 1978. Pág 6.

Br. Diana Solares Sinclair

Asesor
Dr. J. [illegible]
MEDICO Y CIRUJANO

Revisor
Dr. Jacinto Guillén

Director de Fase III
Dr. Julio de León

Secretario General
Dr. Hadi A Castillo Rodas

Vo.Bo.

Decano
Dr. Rolando Castillo Montalvo