



Autónoma
Universidad Autónoma del Perú

**FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

TESIS

FACTORES QUE INFLUYEN EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCASIONADOS
POR EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE EN VILLA EL SALVADOR, 2021

**PARA OBTENER EL TÍTULO DE
ABOGADO**

AUTOR

JORGE CHIPANA MIRANDA
ORCID: 0000-0003-4883-834X

ASESOR

DR. JUAN JOSE CASTRO CRESPO
ORCID: 0000-0001-6070-135X

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

PROMOCIÓN Y DEFENSA DE LOS DERECHOS HUMANOS EN EL ÁMBITO
NACIONAL E INTERNACIONAL

LIMA, PERÚ, FEBRERO DE 2023



CC BY

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Esta licencia permite a otros distribuir, mezclar, ajustar y construir a partir de su obra, incluso con fines comerciales, siempre que le sea reconocida la autoría de la creación original. Esta es la licencia más servicial de las ofrecidas. Recomendada para una máxima difusión y utilización de los materiales sujetos a la licencia.

Referencia bibliográfica

Chipana Miranda, J. (2023). *Factores que influyen en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021* [Tesis de pregrado, Universidad Autónoma del Perú]. Repositorio de la Universidad Autónoma del Perú.

HOJA DE METADATOS

Datos del autor	
Nombres y apellidos	Jorge Chipana Miranda
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	10157963
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0003-4883-834X
Datos del asesor	
Nombres y apellidos	Juan Jose Castro Crespo
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	09369100
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0001-6070-135X
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	Luis Ángel Espinoza Pajuelo
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	10594662
Secretario del jurado	
Nombres y apellidos	Yda Rosa Cabrera Cueto
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	06076309
Vocal del jurado	
Nombres y apellidos	Martín Vicente Tovar Cerquen
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	42242850
Datos de la investigación	
Título de la investigación	Factores que influyen en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021
Línea de investigación Institucional	Persona, Sociedad, Empresa y Estado

Línea de investigación del Programa	Promoción y defensa de los Derechos Humanos en el ámbito Nacional e Internacional
URL de disciplinas OCDE	https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.02



Autónoma
Universidad Autónoma del Perú

Facultad de Ciencias Humanas

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En la ciudad de Lima el Jurado de Sustentación de Tesis conformado por el Dr. Luis Angel Espinoza Pajuelo; quien lo preside y, los miembros del jurado Dra. Yda Rosa Cabrera Cueto y Mg. Martin Vicente Tovar Cerquen; reunidos en acto público para dictaminar la tesis titulada:

"FACTORES QUE INFLUYEN EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE EN VILLA EL SALVADOR, 2021"

Presentado por el bachiller:

JORGE CHIPANA MIRANDA

Para optar el Título Profesional de Abogado
luego de escuchar la sustentación de la misma y resueltas las preguntas del jurado, acuerdan:

APROBADO POR UNANIMIDAD

Con mención de publicación: SI NO

En señal de conformidad, firman los miembros del jurado a los 16 días del mes de febrero del 2023.

Dr. Luis Ángel Espinoza Pajuelo
Presidente

Dra. Yda Rosa Cabrera Cueto
Secretario

Mg. Martin Vicente Tovar Cerquen
Vocal

ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD

Yo JUAN JOSE CASTRO CRESPO, docente de la Facultad de Ciencias Humanas y Escuela Profesional de Derecho, de la Universidad Autónoma del Perú, en mi condición de asesor de la tesis titulada:

FACTORES QUE INFLUYEN EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE EN VILLA EL SALVADOR, 2021

Del estudiante JORGE CHIPANA MIRANDA; constato que la investigación tiene un índice de similitud de 13 % verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin que se adjunta.

El suscrito analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad Autónoma del Perú.

Lima, 20 de febrero de 2022



DRA. JUAN JOSE CASTRO CRESPO

DNI : 09369100

DEDICATORIA

A todos mis familiares por su constante preocupación hacia mi persona, para ser un gran profesional del Derecho.

AGRADECIMIENTOS

A mis Maestros y Maestras de la Universidad Autónoma de Lima, por sus grandes enseñanzas. Siempre estarán presentes en todos los momentos de mi vida. Por sus grandes enseñanzas y paciencia hacia mi persona. Eternamente agradecido.

ÍNDICE

DEDICATORIA	2
AGRADECIMIENTO	3
RESUMEN	8
ABSTRACT	9
INTRODUCCIÓN	10
CAPÍTULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	
1.1 Realidad problemática.....	13
1.2. Formulación del problema.....	17
1.3. Objetivos de la investigación.....	17
1.4. Justificación e importancia de la investigación.....	18
1.5. Limitaciones de la investigación.....	20
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	
2.1. Antecedentes de estudio.....	20
2.2. Bases Teóricas y científica.....	26
2.3. Definición conceptual de la terminología empleada.....	60
CAPÍTULO III: MARCO METODOLÓGICO	
3.1. Tipo y nivel de investigación.....	70
3.2. Población y muestra de la investigación.....	71
3.3. Supuestos y categorías de la investigación.....	71
3.4. Método y diseño de la investigación.....	74
3.5. Métodos y técnicas de la investigación.....	75
3.6. Técnicas de procesamiento y análisis de datos.....	76
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS	
4.1. Análisis de las categorías de estudio.....	80
4.2. Interpretación de las categorías de estudio.....	83
CAPÍTULO V: DISCUSIONES, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	
5.1. Discusiones.....	86
5.2. Conclusiones.....	87
5.3. Recomendaciones.....	89
REFERENCIAS	

ANEXOS

LISTA DE TABLAS

Tabla 1	Seguridad vial en el mundo
Tabla 2	Matriz de Haddon
Tabla 3	Seguridad Vial en el Perú – 2019-2021
Tabla 4	Regiones con mayor cantidad de accidentes
Tabla 5	Regiones con menor incidencia de accidente
Tabla 6	Personas fallecidas: año 2021 por accidentes viales
Tabla 7	Occisos según género por regiones, año 2021
Tabla 8	Causas de siniestros viales- 2021. Total: 74624
Tabla 9	Clases de siniestros viales de acuerdo a las diferentes situaciones
Tabla 10	10 regiones: fallecidos y lesionados por accidentes viales, año 2021
Tabla 11	Fallecidos por accidente de tránsito, Lima, año 2021
Tabla 12	Instrumentos de acopio
Tabla 13	Casos de estudio (entrevistados)
Tabla 14	Factores de siniestros viales- 2021. Total: 74624
Tabla 15	Fallecidos en accidente de tránsito - Región Lima – Enero a setiembre: 2021. Total: 170

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1 Niveles del tráfico vial
- Figura 2 Principales causas de accidentes
- Figura 3 Teorías
- Figura 4 Teoría jerárquica del riesgo
- Figura 5 Clases de vías terrestres

FACTORES QUE INFLUYEN EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE EN VILLA EL SALVADOR, 2021

JORGE CHIPANA MIRANDA

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL PERÚ

RESUMEN

Este estudio científico jurídico, estableció como objetivo general, el determinar los posibles factores relacionados a los accidentes de tránsito terrestre en el distrito de Villa El Salvador, problema que origina muertes y lesiones tanto físicas como psicológicas. Las técnicas e instrumentos de investigación fueron los métodos generales y métodos específicos. Se utilizaron los siguientes métodos: inductivo, deductivo, analítico, sintético, cualitativo, jurídico, heurístico e instrumentos como la guía de observación y guía de entrevista. La conclusión del estudio fue que, en la mayoría de casos, el factor humano es el más relevante; este elemento, que corresponde al conductor vehicular, es un factor básico y origina casi el 68% de accidentes por diversos motivos y circunstancias. El otro factor básico es el vehículo, es decir la unidad móvil; en tal sentido, se han realizado estudios con las categorías y subcategorías sobre los tráficos viales, método que se adoptó en países como España, Colombia y Chile y como este sistema ha dado buenos resultados, se recomendó a las autoridades peruanas seguir con este modelo para evitar menos muertes y lesiones de manera especial a los transeúntes.

Palabras clave: Accidentes de tránsito, transporte público, vía peatonal

FACTORS THAT INFLUENCE TRAFFIC ACCIDENTS CAUSED BY PUBLIC LAND TRANSPORTATION IN VILLA EL SALVADOR, 2021

JORGE CHIPANA MIRANDA

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL PERÚ

ABSTRACT

This legal scientific study had as general objective: To determine the possible factors related to land traffic accidents in the district of Villa El Salvador. Problem that causes deaths and physical and psychological injuries. The research techniques and instruments were the general research methods and specific methods. The following methods were used: inductive, deductive, analytical, synthetic, qualitative, legal, heuristic. Observation guide instruments and interview guide. The corollary of the study is that in most cases the human factor is the most relevant, this element that corresponds to the vehicle driver is a basic factor, causing almost 68% of accidents for various reasons and circumstances. The other basic factor is the vehicle, that is, the mobile unit. Haddon Jr. made a scheme with the categories and subcategories, on road traffic, a method that was adopted in countries such as Spain, Colombia and Chile, this system has given good results, so recommend that the Peruvian authorities of our country continue with this model to avoid fewer deaths and injuries to bystanders in particular.

Keywords: Traffic accidents, public transport, pedestrian path.

INTRODUCCIÓN

Uno de los problemas a nivel mundial son las unidades motorizadas, de todo modelo y tamaño. Este medio de transporte surge como consecuencia de la creación especialmente de carros pequeños, que son los que generan la mayor cantidad de muertos y lesionados por accidentes viales en la carretera. De los cinco continentes, el africano es el que tiene el primer lugar de víctimas mortales: cada día fallecen 3.500 personas en accidentes viales y, de esta gran cantidad de occisos, cerca de 500 son niños, además, se puede colegir que de los decesos, una cantidad importante corresponde a a peatones y ciclistas.

Si se analiza la situación, se puede observar que el continente mencionado ut supra, solamente posee el 2% de unidades móviles. Existe una hipótesis muy fuerte que afirma que esto es debido a que se importan, en la mayoría de veces, carros de segunda mano y a ello se suma la falta de experiencia de los conductores. La otra realidad o dicotomía se presenta en los países de la Comunidad Europea, donde ocurren pocos accidentes debido a que existen sistemas de control de las unidades móviles, partiendo desde la velocidad, carros que se cambian cada tres a cuatro años y las carreteras que están muy bien señalizadas. Colocando como ejemplo a Suiza, existen las escuelas especializadas para los futuros conductores, donde los mismos son evaluados de una manera muy rígida; si se encuentra a un conductor en estado de ebriedad o con los síntomas de haber superado el nivel de alcohol en la sangre, se le suspende el brevete de conducir, paga una multa fuerte y puede terminar en la prisión.

El objetivo de esta tesis cualitativa jurídica, fue determinar en el Perú, Región Lima,

distrito de Villa El Salvador, la cantidad de occisos en el año 2021, ya que este distrito es uno de los más populosos en la región mencionada, lo cual lo distingue de otros distritos de Lima y del Perú. Adicionalmente, fue denominada Ciudad de la Paz. El problema general se presenta de la siguiente manera: ¿Cuáles son los factores que influyen en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021? La justificación de este estudio fue de tres clases: Teórica, metodológica y práctica. El corolario fue establecido en que los elementos fundamentales o básicos en todo accidente vial son tres: Conductor, vehículo y el ambiente donde se desarrolla el tráfico vial.

Capítulo I: Comprendió la descripción de la realidad problemática, preguntas, objetivos y justificación de la investigación.

Capítulo II: También llamada marco teórico, definición conceptual o estado del arte. Comprendió tres aspectos necesarios: Antecedentes, bases teóricas y definición de conceptos de este estudio.

Capítulo III: El marco metodológico, con la ayuda del marco teórico, comprendió los paradigmas del estudio, alcance, métodos, técnicas e instrumentos de la investigación.

Capítulo IV: Etapa donde se realizaron los análisis e interpretación de la investigación jurídica cualitativa.

Capítulo V: Comprendió las discusiones, conclusiones y recomendaciones de este estudio. Es la última etapa de este trabajo.



CAPÍTULO I
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Realidad problemática

El diccionario virtual de la Real Academia de la Lengua Española (RAE, 2001), brinda cinco opciones sobre la definición del término problema, tomamos en cuenta sólo la quinta definición: Problema es aquel planteamiento situacional de la que se desprende una propuesta desconocida, la cual debe obtenerse a través de métodos científicos.

Por lo tanto, todo problema de investigación ya sea en las ciencias puras o sociales, para que sea verificable, debe ser realizado por el método científico, para ser considerado como un trabajo serio y responsable.

El problema de investigación está muy relacionado y compromete a todos los países del mundo tanto aquellos que poseen una economía estable, dura y rígida y los países que carecen de esta estabilidad financiera.

Se empezará este trabajo con el método deductivo-inductivo, es decir, desde la fundamentación macro hasta llegar al asunto materia de estudio del nivel micro o específico.

La Organización Mundial de la Salud (OMS, 2019), perteneciente a la Organización de las Naciones Unidas, es el organismo internacional que dicta las políticas sobre la salud de los países adscritos. Esta institución mundial que se preocupa por las causas de muertes y lesiones generadas por vehículos motorizados, tiene en su agenda un Plan Mundial para el Decenio de la Seguridad Vial, 2021-2030. Básicamente, su objetivo específico es disminuir la tasa de muertos y lesionados generados por los accidentes viales o de tránsito en el hemisferio, asimismo da a conocer los siguientes puntos que no se debe dejar de tener presente.

La Organización Mundial de la Salud, cuya sede principal se ubica en Ginebra, Suiza, argumenta lo siguiente en lo referente a los accidentes de tránsito:

- Cada año fallecen alrededor de 1.3 millones de personas.
- La causa principal de deceso en las personas entre 5 y 25 años es debido al tránsito.
- De esta cantidad de 1.3 millones de personas que fallecen son: peatones, ciclistas y motociclistas.
- Existe una brecha muy separada en términos económicos; los países que tienen una economía no estable, rígida o dura, sufren las mayores consecuencias de accidentes de tránsito. Así, Europa es el lugar donde ocurren la menor cantidad de muertos como consecuencia de los vehículos. El 90 % de muertos, debido al tráfico motorizado, se reconocen en países de poco y mediano ingreso económico.
- Los accidentes de tránsito, en la mayoría de países que sufren estas consecuencias viales, originan una pérdida del 3% del PBI anual.

África: El continente africano es el más peligroso para los transeúntes y para los ciclistas debido a que, diariamente, mueren cerca de 3500 personas, de las cuales 500 son niños. Existe una gran contradicción pues sólo posee el 2% de carros en el mundo, aunque una de las posibles causas recae en la importación de vehículos de segunda mano, sin una garantía adecuada para su respectivo mantenimiento (FIA, 2019a).

Singapur: Este pequeño país asiático con más de 5 millones de personas tiene un alto nivel de transporte. La herramienta principal es el transporte ferroviario y en segundo lugar los buses (U-Gob, 2018).

Se ha redactado y puesto en vigencia el denominado Plan Maestro de Transporte Terrestre 2040. Dentro de los objetivos de este proyecto se encuentra la disminución de la cantidad de unidades móviles, para luego ser sustituidos por buses especiales sin conductor, recurriendo para este fin a la tecnología actual. Este Plan Maestro de Transporte afirma que las calles y avenidas deben ser ocupadas por los transeúntes, deben ser lugares para caminar, montar la bicicleta, así como usar los scooters eléctricos y, a su vez, se piensa construir nuevas áreas para los transeúntes, para que puedan disfrutar de la caminata. Actualmente Singapur no envidia a ninguno de los grandes países que tienen un medio adecuado y apropiado de transporte.

Es necesario resaltar, que los ferrocarriles de esta nación asiática son caracterizados por su gran puntualidad y casi nunca llegan después del horario programado. Es decir, han llegado a la excelencia en la vía del transporte terrestre y ya piensan en la descontaminación que van a originar para tener un mejor sistema de vida. Este país presenta una baja de pérdidas humanas como consecuencia del transporte terrestre, que ocurre en otros países, especialmente de Sudamérica.

Colombia: Agrupaciones de diversas instituciones proponen al nuevo presidente de la república colombiana, decisiones inaplazables para disminuir los siniestros viales. Antes de la pandemia COVID- 19, los accidentes viales eran la segunda causa de muerte a nivel nacional. El año 2020, el número de fallecidos alcanzó la cifra de 5.447.

El año 2021, fue el más terrible y trágico para este país, la cantidad de occisos por accidentes de tránsito fue de 7.270 personas. Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSVC), el 82% de las víctimas de estos acontecimientos luctuosos en las vías de transporte terrestre son: peatones, usuarios de bicicletas y motociclistas.

Ante tal realidad vial trágica se ha puesto en agenda los siguientes tópicos, para que se tome en cuenta por el Poder Ejecutivo y Poder Legislativo y son:

1. Marco regulatorio integral en seguridad vial.
2. Control de velocidad
3. Reparar y mejorar las cámaras salvavidas
4. Adhesión a acuerdos nacionales e internacionales sobre seguridad vial
5. Proteger especialmente a los ancianos(as), niños(as) y adolescentes
6. Promover especialmente el uso de transporte público. Por lo que se deben mejorar estas unidades vehiculares.
7. Crear políticas públicas sobre el uso de motocicletas.
8. Emergencias médicas permanentes 24 por siete. Mejores unidades y equipos de salvación.
9. Mayor control al expedir las licencias de conducir.
10. Involucrar al sector público (bancos, empresas, financieras, etc.).
- 10 +1. Igualdad de género

Perú: Año 2021 siniestros viales

La Policía Nacional de Perú, mediante su área especializada de la División de Estadística – DIVEST/DIRTIC- PNP, es la encargada oficial de tomar en cuenta sobre todos los incidentes en relación a los siniestros viales o de carreteras. Así como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Dirección de Seguridad Vial, han creado un Observatorio sobre Seguridad Vial en todo el Perú.

A nivel nacional se ha determinado que han ocurrido 74 624 siniestros, 49 519 lesionados y 3 034 defunciones, al año cronológico del 2021.

En Lima se registraron en el año 2021: 35 848 accidentes viales, en esta misma región fallecieron 586 personas. En la ciudad capital peruana cada día son atropelladas 23 personas.

1.2. Formulación del problema

Un problema es un fenómeno de la realidad social, que debe tener una solución práctica, y esto solo se resuelve mediante el método científico, que es lo único en lo que se han puesto de acuerdo todos los investigadores tanto de las ciencias duras como de las ciencias humanas.

Problema general

¿Cuáles son los factores que influyen en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021?

Problemas específicos

¿Cuáles son los requisitos intervinientes del factor humano en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021?

¿Cuáles son las condiciones requirientes del factor vehículo en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021?

¿Qué relación existe entre el factor del entorno físico en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021?

1.3. Objetivos de la investigación

Barboza Flores (2011), investigador y docente universitario, define a los objetivos de la siguiente manera:

Son una serie de proposiciones acerca de lo que se intenta averiguar en las investigaciones básicas, o de lo que se espera producir en las investigaciones

aplicadas. Por esta razón, se constituyen en las guías a tener presente durante todo su desarrollo, así como en criterios de organización de las conclusiones teóricas que se derivan de los datos obtenidos o los cambios que puedan operarse en la práctica. (p. 86)

Objetivo general

Analizar y determinar los factores que influyen en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021.

Objetivos específicos

Señalar los requisitos intervinientes del factor humano en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021

Describir las condiciones requirentes del factor vehículo en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021

Explicar la relación que existe entre el factor del entorno físico en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021.

1.4. Justificación e importancia de la investigación

La justificación en una tesis de investigación científica significa explicar o fundamentar el motivo por el cual se realiza este trabajo científico. Al respecto Hernández Sampieri et al. (2014) expresan que el propósito del trabajo debe tener una significancia capital para que la realización del mismo se encuentre justificada. Otro punto importante que mencionan los autores es que, en muchos casos, se requiere una explicación de los motivos que conllevan al estudio y los posibles beneficios que se obtendrán de este.

Es por ello que, a continuación, se presentan formas de justificar la investigación.

Justificación teórica

Mediante este trabajo investigativo se pretende hacer un aporte al campo del Derecho en el aspecto de los accidentes de tránsito, debido a que no se ha encontrado ningún libro relacionado a este problema, que es una pandemia a nivel global; asimismo, este estudio se realizó usando estrategias científicas. Este tema investigativo será un pequeño aporte para otros estudios sobre los posibles indicadores de la problemática vial, debido a que no hay doctrinarios peruanos que hagan su aporte sobre el tema de los vehículos terrestres y los daños y lesiones que se originan por este problema. Por otro lado, los estudiosos del Derecho no han contemplado la realidad que cada día existe en Lima Metropolitana; cada día 23 personas son lesionadas como consecuencia del tráfico en las carreteras

Justificación metodológica

Para lograr los objetivos del trabajo con paradigma cualitativo, se recurrirá a la investigación jurídica, pues el campo de acción del presente estudio es el Derecho a la vida, a la salud y a la integridad física. Se hará uso de métodos científicos generales, tanto como de métodos de investigación jurídica, así como el estudio de caso. Asimismo, se consideró hacer una respectiva propuesta metodológica.

Justificación práctica

Finalizado este estudio, se han presentado algunas propuestas para disminuir la cantidad de accidentes de tránsito, que generan muchas muertes y lesiones entre los peatones, motociclistas y ciclistas, que son los más afectados en esta problemática nacional y mundial

1.5. Limitaciones de la investigación

Se considera básicamente que los obstáculos de este trabajo investigativo jurídico se presentaron en dos áreas:

En primer lugar, se hace acotación que en Perú se vive un estado de emergencia sanitaria, por lo que las bibliotecas de universidades privadas y públicas no atendieron de una manera presencial, siendo necesario recurrir a consultas virtuales.

En segundo lugar, no existen libros específicos sobre el tema de accidentes de tránsito vial relacionados con el transporte en el Perú, tanto en Lima como en el distrito de Villa El Salvador. Es decir, hay pocos especialistas en el Derecho de Transporte Terrestre que hayan realizado ediciones sobre el tema referido.



CAPÍTULO II
MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de estudios

Son todos los temas relacionados a este trabajo, se presentan de diferentes formas; libros, tesis, exposiciones, conferencias, videos, entrevistas, películas, etc.

En este sentido, Barboza Flores (2011) expresa que el marco teórico presenta una estructura establecida por definiciones, constructos y relaciones comprendidas por redes complejas de variables, las mismas que permiten explicar ciertos comportamientos humanos en la línea de la coherencia, pertinencia y rigor lógico en el cual se encuentra inmerso el investigador, permitiendo así que este pueda desarrollar, formular y sustentar los argumentos referentes al problema que ha seleccionado.

Antecedentes internacionales

Se presenta a continuación investigaciones relacionadas a este estudio, en primer lugar, en el contexto externo.

Hernández (2010), docente en Ciencias Sociales de la UNAM e investigador, realizó la tesis titulada *Evaluación y gestión estratégica para la seguridad vial: Ciudad Juárez, México, 2008-2010* para optar el grado de Doctor en CC.SS.

Para este trabajo, usó el método de investigación mixta: Cualitativa y estudio de caso, pues investigó los accidentes de tránsito en la Ciudad Juárez (frontera con Estados Unidos). El autor mencionado hace comparaciones sobre las políticas públicas en países como España, Suecia, Colombia y Chile, relacionadas sobre la seguridad vial. Determina por ejemplo que, en España, los ciudadanos se encuentran en riesgo permanente cuando salen a la calle, pues el riesgo de morir en un accidente de tránsito es diez veces mayor que aquel causado por un crimen. Las políticas públicas en este país de la península ibérica presentan carencias porque, pese a que existe una

legislación sobre la seguridad vial, no han disminuido las muertes a consecuencia de los accidentes viales.

Por otro lado, algunos conductores motorizados no obedecen las reglas de tránsito, posiblemente debido a la gran cantidad de unidades existentes y que cada año siguen en aumento, así como la responsabilidad de los peatones que no respetan las señalizaciones de tránsito. El autor precisa también que, en Suecia, existe un plan sobre la seguridad de los peatones y los conductores de vehículos llamado Programa Visión Cero, cuyo principio fundamental es la vida de las personas.

En este sentido, el autor también manifiesta que, si bien existe un contrato social entre las personas y las autoridades, los ciudadanos respetan las normas de tránsito y se comportan adecuadamente y las autoridades se comprometen a mantener el sistema vial nacional de una manera correcta, adecuada y formal, es decir, este país maneja el paradigma de conocer y respetar adecuadamente las reglas de tránsito y, si ocurriera un accidente, la principal preocupación es la vida de las personas, concluyendo que esta forma de actuar permitiría que disminuyan los accidentes de tránsito.

Se debe resaltar, que este estudio realizado en México se aplicó a jóvenes de 15 a 29 años de edad, en el aspecto de manejo de vehículos motorizados, y se concluyó que la principal causa es el consumo de alcohol de una forma desmesurada y la “negligencia suicida” o el “mito del héroe” que se origina cuando un joven está manejando; se siente superior, y si su carro es de alta gama o marca, las consecuencias son peores. Así mismo, destaca que los países con una adecuada gestión estratégica sobre la seguridad vial son Chile y Colombia. En lo referente a Colombia, el autor afirma que esta nación sigue el modelo de William Haddon, el cual discute el enfoque sistémico

en la seguridad vial. Esta estrategia de Haddon es un esquema de forma integral de prevención o una situación de un accidente de tránsito, es decir, presenta tres etapas sobre el aspecto vial: antes del choque, en el momento del choque y después del choque.

Este paradigma ha permitido que Colombia mantenga una adecuada política pública sobre la seguridad vial en todo su territorio. Concluye afirmando que:

- a. La seguridad vial debe ser analizada en forma integral, donde deben participar y comprometerse con este proyecto todas las instituciones responsables a nivel nacional, regional, provincial y distrital, pues es responsabilidad integral y de alguna manera todos debemos estar comprometidos con nuestra seguridad personal.
- b. No existen estrategias claras para disminuir los accidentes de tránsito. Deben comprometerse diversos Ministerios como el de Educación, de Transportes y Comunicaciones y el de Cultura.

Mingorance Sánchez (2019), en su trabajo investigado para alcanzar el grado de doctor en Derecho Ciencias Sociales, cuyo título es *El Derecho a la seguridad vial como necesidad de demanda social*, comenta sobre el conducir bajo los efectos del alcohol y las drogas, y afirma que la Organización Mundial de la Salud, ha calificado la seguridad vial como una pandemia, desde el aspecto de la Salud Pública. Así mismo, asevera en su estudio que los accidentes vehiculares no son del todo fortuitos u aleatorios, que pueden ser evitables y predecibles si se consideran ciertas reglas viales.

De los tres elementos que son considerados dentro de los accidentes de tránsito, sin lugar a dudas el factor o elemento humano es el más importante y necesario, por no decir que prácticamente es la parte fundamental en este proceso. Según datos de cada

100 accidentes de tránsito entre el 70 y 90 es factor de la persona, del 10 al 35 es un tema del elemento vial y entre el 4 y 13 es el factor vehículo.

Se debe tener en consideración que cuando un vehículo tiene más de 10 años de uso, mayor es el peligro al manejar esta unidad móvil. Otro motivo a considerar es que no se llevan los carros para el mantenimiento respectivo cada determinado tiempo, originándose posteriormente fallas mecánicas.

Berro (2017) expresa que el Dr. Simoni, en el año 1955, afirmaba que el automóvil había reemplazado a los agentes microbianos como principal causante de morbilidad y mortalidad. Esta predicción hasta la fecha no ha tenido eco en la mayoría de los países del mundo, especialmente en Latinoamérica, donde aún no se toma conciencia de las muertes o lesiones que generan los accidentes de tránsito, incluso más que cualquier pandemia, pues en la mayoría de los países de habla hispana no se toma en cuenta el aspecto de la seguridad vial y la vida de las personas, así como efectos que se originan en una familia.

Este autor concluye diciendo que la sociedad Posmoderna debe ser educada por el respeto a las normas de tránsito y conocer la legislación referente al derecho vial.

Antecedentes nacionales

Quispealaya Solano (2021), egresado de la Universidad San Ignacio de Loyola de la Facultad y Carrera de Ingeniería, planteó como objeto de análisis el determinar cuántos accidentes ocurren en un determinado tramo de carretera, específicamente del km 90 hasta el 130 de la carretera central Lima- La Oroya, proponiendo un mejoramiento en la señalización vial y mecanismos de seguridad para disminuir la ocurrencia de accidentes de tránsito.

Su estudio es de paradigma cuantitativo, con enfoque y características científicas. Su problema fue estudiar los accidentes viales en estos 40 Km de la carretera central, en el lugar denominado “La Oroya”. Realiza un estudio muy estricto mediante diversas técnicas e instrumentos y especifica que el año 2016 hubo 36 accidentes de tránsito por diversos motivos en este tramo vial.

Básicamente en el aspecto doctrinario, hace uso de los documentos oficiales como son: El Manual de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2017, así como el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras 2018. En su estudio hace referencia a una tipología de accidentes de tránsito. Según documentos de la Policía Nacional del Perú, en la especialidad de tránsito, se identifican tres factores principales como posibles causas de los accidentes viales en este tramo de la carretera central, factores elementales como son: Elemento humano, elemento vial y elemento vehicular. En esta investigación, el autor destaca que los problemas principales en esta parte de la carretera central, lugar conocido como “La Oroya”, falta colocar alerones en el lado derecho de esta vía y en el lado izquierdo, pintar los símbolos respectivos de tránsito para dar a conocer a los conductores que están ingresando a una zona de alto riesgo. Realizadas estas mejorar como colocar los respectivos alerones y las adecuadas señalizaciones de tránsito en este tramo de la carretera central, se pudo dar cuenta que los accidentes de tránsito bajaron en relación al año del 2016. El año 2020, en este mismo tramo entre el Km 90 y Km 130 de “La Oroya” la cantidad de accidentes según informes brindado por la Policía Nacional de Carreteras, fue de 15 casos.

En relación a lo anterior, si se hace una comparación entre el año 2016 y el año 2020, hay una disminución del 50% de casos; este es un gran indicador para cualquier estudio científico responsable, debido a la evidencia de que una forma de disminuir la cantidad de accidentes originados por los vehículos automotores es mediante la respectiva señalización de los símbolos y figuras respectivas de tránsito a nivel nacional. Esta tesis es de tipo cuantitativo, diseño no experimental, forma longitudinal, con una variable independiente y variable dependiente. Se estima que este estudio permitió lograr su objetivo que fue de reducir la cantidad de accidentes en este espacio de la carretera central.

Arapa Narizo (2019), magister de la Universidad Católica Santa María de la región Arequipa, investigó sobre aquellos factores influyentes en los accidentes vehiculares fatales, estableciendo para ello como objetivo principal fundamental, elemental o básico, el tratar de ubicar qué elementos generan los accidentes viales en las provincias de Arequipa, Caylloma e Yslay, 2013-2018,

El autor mencionado, realiza una descripción detallada de forma estadística, dando a conocer los sucesos viales fatales en las provincias investigadas. Ubica que hay elementos o factores fundamental o necesario en esta clase de acontecimientos luctuosos, que deja muchas víctimas. Estos factores son tres: agente humano, elemento vial y el factor vehículo automotriz.

Es una investigación que se considera cuantitativa, pues hace uso de la matemática y la estadística, así como el programa SPS. Se vale de cuadros estadísticos de los accidentes de la región Arequipa de forma macro deductiva, para llegar al método específico inductivo, determinando la cantidad de accidentes seguido de muerte en estas

provincias. Su tesis concluye afirmando que la causa en primer lugar que origina estos hechos lamentables, es la extrema confianza por parte del conductor del vehículo, que cree que puede manejar esta difícil situación.

El factor humano es la clave para disminuir estos hechos fatales que generan un caos en cualquier familiar de las víctimas. Otro tópico o punto a considerar de una manera permanente y adecuada, es que no manejan con una velocidad reglamentada, sino que los conductores exceden los límites permitidos para el manejo vehicular. Por último, concluyó que el tercer factor identificado que genera la muerte de muchas personas es la imprudencia.

2.2. Bases teóricas y científicas

“Las bases teóricas no son solo un término, sino la parte más grande de todo trabajo científico porque sostienen todo estudio serio, de esta parte salen las preguntas, objetivos e hipótesis. Son también llamadas bases conceptuales” (Tamayo, 2014, p.16).

Se hará uso del método científico cartesiano, inductivo-deductivo, para empezar a definir los términos separadamente y después definir de una manera macro.

Accidentes de tránsito

Accidente

En primer lugar, se buscará el significado de este vocablo en base al diccionario de la Real Academia de la Lengua. Este léxico conceptualiza este término en 5 aspectos, en este trabajo solo se considerará lo relacionado al contexto de estudio.

1. Cualidad o estado que aparece en algo, sin que sea parte de su esencia o naturaleza.
2. Suceso esporádico que genera una alteración en el orden de las cosas.

3. Suceso eventual o acción de que resulta daño involuntario para las personas o las cosas.

Tránsito

El diccionario Word Reference (2016) dice al respecto: Es el movimiento de personas o vehículos de un lugar a otro: zona de tránsito.

Definición de accidente de tránsito

Se puede definir como accidente de tránsito el hecho u acontecimiento acaecido sobre un tramo vial y que se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones, hechos, actos u acciones irresponsables potencialmente previsibles atribuido a factores humanos (preferentemente), vehículos automotores, condiciones variables de clima (lluvia), falta de señalización y caminos o carreteras en mal estado. Estos hechos muchas veces generan pérdidas humanas, en Perú, hay diariamente 23 accidentes de tránsito, así como lesiones leves y graves.

En varias acciones de tránsito vial los daños son psicológicos.

Seguridad vial: Definición

La seguridad vial según la compañía especializada en este rubro "Liderman" (Lima, Perú) lo define de la siguiente manera:

Se considera como el conjunto de acciones y mecanismos que velan por el buen funcionamiento de la circulación de tránsito, mediante la utilización de conocimientos (leyes, normas, reglamentos y disposiciones legales o jurídicas) y normas de conducta (de las personas preparadas), ya sea en la situación de peatón, pasajero o conductor de unidad motorizada, con el objetivo principal de usar correctamente la vía pública, para de esta manera prever los accidentes de tránsito.

Se puede entonces decir que están involucrados varios elementos.

El automóvil: Génesis

Este vocablo proviene de las lenguas griega y latín y está dividida en dos partes:

Auto: que significa “por sí mismo” y móvil cuyo significado es “que se mueve”.

Hay una creencia muy extendida que Henry Ford, de nacionalidad norteamericana, fue el creador del automóvil. Esto no es verdad. Los antecedentes o ideas de la invención del automóvil empezaron con la locomotora, que después generó la construcción de los trenes. Estas dos clases de hechos permitieron generar la idea de crear automóviles. Estas unidades móviles tuvieron su génesis en Alemania, a fines del Siglo XIX. En 1886, Benz (2005) patentó su Benz Patent-Motorwagen, el año de 1885, este móvil fue utilizado en pruebas por su esposa. Los franceses fueron los primeros emprendedores que vieron una gran oportunidad de empresa; los primeros automóviles a nivel de industria automotriz se dieron a finales de siglo XIX.

El año de 1889, se fundó la empresa de autos Penhard Et Levassor.

En 1891, se origina la segunda compañía, que hasta hoy sigue vigente: la famosa empresa vehicular Peugeot. Robert Anderson inventó el primer vehículo eléctrico, sin embargo, fue Henry Ford el visionario más importante de la industria automotriz, este personaje nació en una comunidad agrícola, pero tenía la inteligencia intelectual de un ingeniero mecánico. Ford, dio el mayor auge a esta clase de vehículo, en 1908, creó los modelos “T” especialmente para los trabajadores de exiguos recursos económicos. Fue un emprendedor, que producía vehículos en gran escala método que después fue conocido como el “Fordismo”.

Los primeros compradores de estos vehículos fueron sus trabajadores, quienes pagaban el costo de sus unidades en cuotas, que no afectaran su economía familiar.

Seguridad vial en el mundo

La pandemia vial mortal es un fenómeno que ha sido abordado desde muchos aspectos y puntos de vista. La realidad es que esta enfermedad social no ha encontrado el suero o medicina que pueda controlar las miles de muertes diarias que originan los accidentes de tráfico de vehículos en las vías, pistas y carreteras. Esta realidad es diaria, cada día y cada minuto en el orbe ocurren estos hechos luctuosos, que pareciera que esta sociedad posmoderna lo está tomando como algo natural. Las autoridades no encuentran la brújula que puedan seguir para disminuir este flagelo mortal, que también deja gran cantidad de lesiones y muchos con traumas psicológicos.

Los accidentes de tráfico vial son una constante diaria en cualquier comunidad de habitantes y se puede entender que, en los lugares, países y territorios con una economía no estable, son sitios en donde los accidentes resultan más comunes. En sentido opuesto, los países que tienen una fuerte economía presentan menor cantidad de muertos y lesionados; estos sucesos son conocidos como la ley de la contradicción. A continuación, se presenta los diez países con mayor cantidad de muertos, según la Cadena de Noticias CNN:

Tabla 1

Seguridad vial en el mundo

Seguridad Vial en el Mundo Año 2021	
Países	Comentarios
1. África: Sudáfrica	Es el continente más pobre del mundo. Es el Estado

<p>Informes de mortalidad por causa del tráfico vial sobre 100.000 personas</p>	<p>2. América Latina: Rep. Dominicana</p>	<p>más peligroso del orbe. 25.6 fallecidos. El 57% son a causa del alcohol (FIA, 2019b). Cantidad de muertos: 34.6, por moto 71.4%, peatones 12.47%, otros medios de transporte 7.5%, conductores 6.4%</p>
	<p>3. Tailandia</p>	<p>Cantidad de óbitos 32.7. Calles y carreteras precarias. No se respeta las normas de tráfico vial. La infracción es leve.</p>
	<p>4. Malasia</p>	<p>Fallecidos 23.6 % Una de las causas más comunes es el alcohol. Anualmente mueren por lo menos 6.855 individuos.</p>
	<p>5. India</p>	<p>En este país anualmente mueren por causa de accidentes viales 125.000 personas. Este país es un caso muy especial: Las vacas andan con total libertad por las calles y carreteras. Vehículos en mal estado. El 10% de muertos a nivel mundial ocurren en este país.</p>
	<p>6. China</p>	

7. Bosnia-Hersegovina	Fallecidos 18.6. El 60% son peatones, ciclistas y motoristas. La mayor cantidad es de 15 a 29 años de edad.
8. Argentina	Óbitos: 15.7. El 20% de muertos arrojó el 20% de alcohol. Velocidad límite: 130 Km por hora. 12.6 de occisos el año: 2015. Actualmente la cantidad de muertos ha disminuido por la mejora de la política pública vial.
9. EE.UU.	El coloso del norte, país más poderoso del mundo, no escapa del problema de la inseguridad vial. 43.024 occisos. En lo relativo al control de alcoholemia su legislación es muy permisiva, su tasa de alcoholemia es 0.08 g/cl.
10. México	En algunos territorios como Texas, el límite de velocidad es hasta 137 km por hora. El país de los charros y el tequila con una población aproximada de 133

millones de habitantes, no escapa a este síndrome de accidentes en el tráfico de carreteras o vías de tránsito. El año 2019, el porcentaje por cada 100.000 habitantes muertos como consecuencia de la pandemia vial que deja muchos muertos y una gran cantidad de lesionados fue de 16.93. La edad de los muertos fue de 15 a 29 años. El 80% de la responsabilidad del conductor.

Nota: Adaptado de tapdriverz.com

Seguridad vial: Parte de la Seguridad Pública

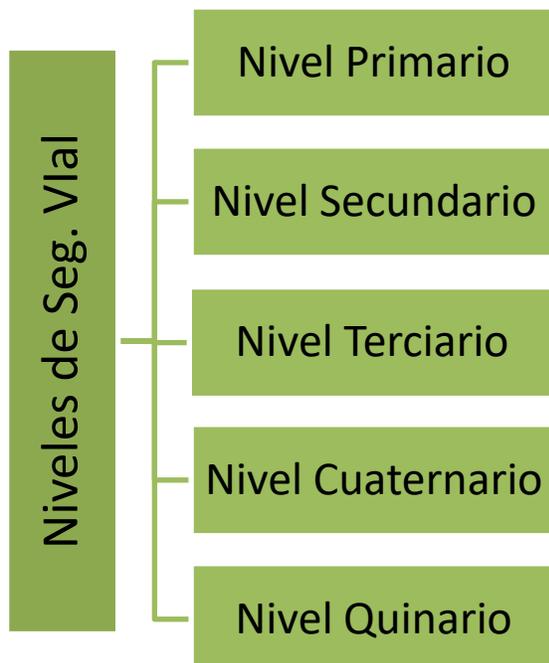
Carreras Castillo (2020), afirma que la seguridad vial es parte de la seguridad pública, y la conforman son todas las acciones y objetivos cuyo fin sea prevenir y proteger a los ciudadanos, para brindar una tranquilidad en toda sociedad que se considere democrática moderna. Comprende en primera ubicación el factor, humano, legislación en materia de transporte adecuada a la etapa del siglo de conocimiento, infraestructura, mejora de carreteras, prevención para disminuir este flagelo que atenta constantemente con la parte más importante del ser humano como es la vida y las posteriores lesiones físicas o traumas psicológica. Es decir, es un conjunto de elementos que se debe ver de una manera holística, integral y coordinada entre todas las entidades responsables de esta pandemia mundial.

Niveles del tráfico vial

1. Nivel primario: es la primera etapa o de prevención de hechos luctuosos, comprende la parte preventiva, dando aspectos de socialización entre el conductor y el transeúnte
2. Nivel secundario: En caso en que se haya producido la acción de accidente vial, reparar las pistas y tratar de construir vehículos más seguros.
3. Nivel terciario: Una vez ocurrido el hecho trágico vial, intervenir de una manera rápida y eficaz ante tal acontecimiento.
4. Nivel cuaternario: Etapa de la atención a las víctimas lesionadas e incorporación a la sociedad.
5. Nivel quinario: Etapa dedicada a la reinserción y reeducación del piloto

Figura 1

Niveles del tráfico vial



Posibles causas de accidentes según la OSITRAN Perú.

El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN, 2019), empresa nacional que supervisa la infraestructura de vías en nuestro país, en su informe anual sobre las carreteras, indica que las posibles causas de accidente son:

1. Atropello
2. Atropello y fuga
3. Caída de pasajero
4. Colisión
5. Colisión y fuga
6. Choque
7. Choque y atropello
8. Choque y fuga
9. Despiste
10. Despiste y volcadura
11. Volcadura
12. Otros.

Seguridad vial: Enfoque sistémico

De acuerdo a los informes de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Panamericana de la Salud, las muertes y lesiones físicas y psicológicas ocasionadas por accidentes vehiculares, son constantes en cualquier territorio del mundo. No hay lugar que escape de esta pandemia fruto de la modernización en la necesidad de contar con una unidad motorizada. Y esto va en aumento, por las facilidades que dan las empresas para la compra de vehículos.

Ante estos hechos los especialistas en accidentes de tránsito han presentado teorías para intentar disminuir esta clase de hechos que atentan contra la vida especialmente de los peatones y en forma específica a las personas entre los 15 y 29 años de edad, que son los que sufren las mayores consecuencias de morbilidad.

El enfoque sistémico en la seguridad vial afirma que se debe entender y estudiar este problema de la seguridad vial de forma integral o conjunta, es decir unir todos sus elementos y componentes de una manera total.

Elementos o factores de la seguridad vial

Los elementos de la seguridad vial son tres:

1. El usuario
2. El vehículo motorizado
3. El entorno: físico, social y económico.

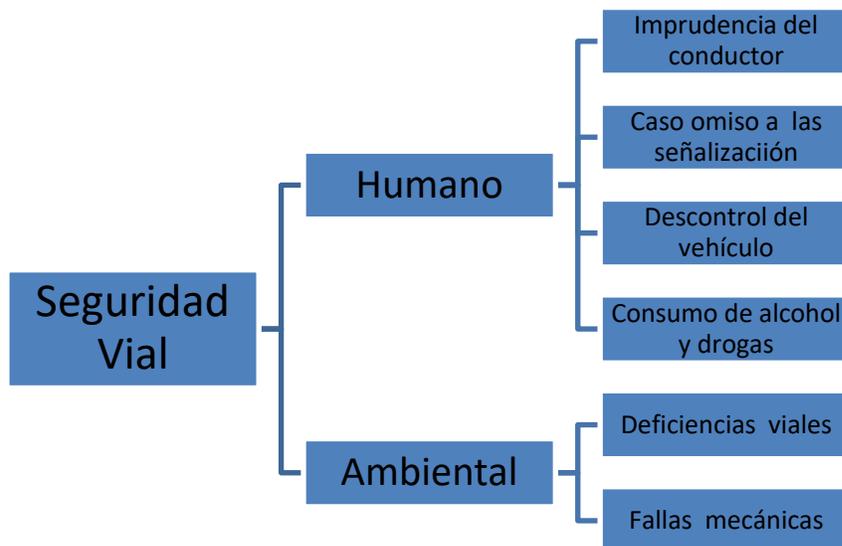
Principales causas de accidentes de tránsito según los países de la Comunidad Europea

Según diversos informes de entidades oficiales de la Comunidad Europea se ha podido orientar las fundamentales causas de los accidentes de tráfico vehicular.

1. Imprudencia del conductor
2. No respetar las señales de tránsito
3. No controlar adecuadamente el vehículo
4. Consumo de alcohol y drogas
5. Deficiencias de las carreteras (en mal estado, no hay mantenimiento)
6. Fallas mecánicas.

Figura 2

Principales causas de accidentes



Nota: De OMS

Teorías Científicas para disminuir los accidentes de tránsito

Teoría.

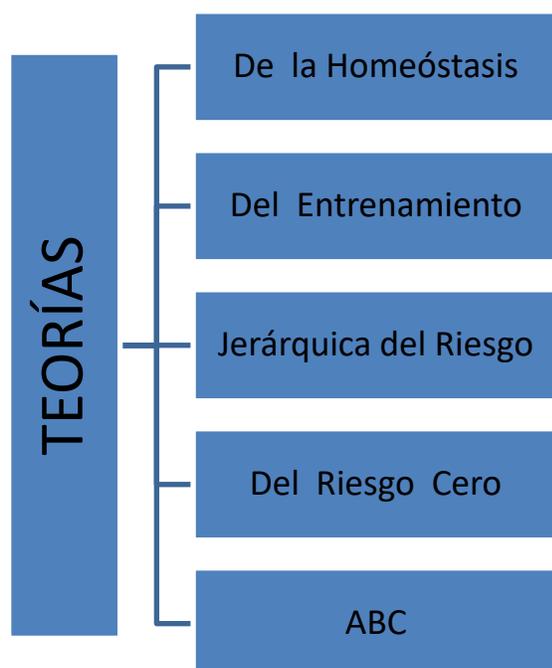
Esta palabra proviene del griego “theoros” que significa, observar, mirar, contemplar, curiosear, examinar, reparar, prestar atención, fijar la atención, no pestañear. Una teoría tiene el fin u objetivo de predecir, explicar, orientar, hechos, sucesos, eventos o fenómenos de una determinada realidad (siempre la realidad es poliédrica). Popper (1974) al respecto dice que las teorías “son las formas, maneras o conocimientos que se acercan a la verdad” (p.30). Ladriere (1978), dice que una teoría comprende los siguientes aspectos entre otros:

- Leyes
- Hipótesis
- Definiciones

- Axiomas
- Teoremas
- Ecuaciones

Figura 3

Teorías



Teoría de la homeostasis o teoría de la compensación de riesgo

Este modelo fue propuesto por Wilde (Alerta Tránsito, 2021), este doctrinario e investigador, especialista en siniestros viales, intenta fundamentar cuales son las posibles causas de un accidente por causa de vehículos automotores. Esta propuesta teórica se fundamenta en que el mayor problema son los conductores, por la cual afirma que se deben instruir y educar, pues ellos son la causa elemental de los hechos trágicos viales. Además de educar el sentido de responsabilidad en los motoristas y conductores,

también propone los siguientes aspectos: Mejorar las carreteras y fabricación de mejores vehículos.

Teoría del entrenamiento o control emocional

Esta teoría nace de la Teoría de la Educación, propuesta por Stanley (2004). Este docente e investigador del Instituto de Educación de Londres, discute sobre la capacidad y competencia de controlar las emociones, especialmente de los conductores que, como ya se ha observado, originan en un 70% los accidentes viales. Sigue afirmando este filósofo de la educación que “es importante tener un control de las emociones, especialmente cuando estás al volante de un carro” (p.354). El conductor debe rechazar poner en peligro su vida, los pasajeros y los peatones.

Goleman (2001), creador de la teoría de la Inteligencia Emocional, que tomó como fuente a las Inteligencias Múltiples de Edward Gardner, afirma que la inteligencia emocional tiene 5 componentes:

1. El conocimiento de las propias emociones.
2. La capacidad de controlar las emociones
3. La capacidad de motivarse uno mismo
4. Reconocimiento de las emociones ajenas
5. Control de las relaciones

Se puede decir que esta teoría tiene como base la Inteligencia Emocional propuesta por Goleman.

Teoría jerárquica del riesgo

Propuesta por el estudioso Malon (2008), también conocida como maniobra de adelantamiento. Este modelo es válido o tiene consistencia según su autor, cuando

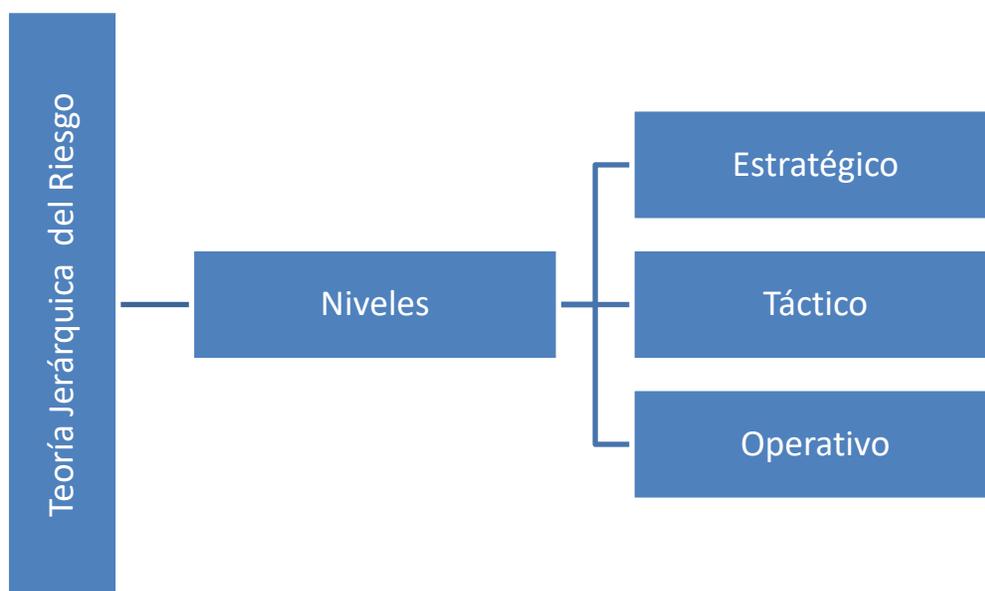
existe una maniobra difícil o compleja de riesgo, como es el caso de adelantamiento entre unidades motorizadas.

En esta situación hay 3 grados de acontecimientos:

1. Nivel estratégico: Es la percepción del entorno (velocidad, vía, distanciamiento).
2. Nivel táctico: Es el plan para responder a la maniobra de adelantamiento.
3. Nivel operativo: Esta etapa es la ejecución de la maniobra y responder con un plan emergencia.

Figura 4

Teoría jerárquica del riesgo



Teoría del riesgo cero

Esta tesis propuesta por dos científicos sociales como son Naatamen y Summnala (Criminología Vial, 2013), dicen que los conductores de móviles, no están dispuestos a asumir un riesgo cuando están al volante. La base de la conducta del que maneja la unidad móvil es motivacional.

Este comportamiento del conductor es de dos tipos o de dos clases de fuerzas opuestas:

1. Tipo excitatorio: cuando da velocidad al carro por motivos diversos, ejemplo cuando está llegando tarde a un compromiso. Se siente bien cuando va manejando a gran velocidad, se siente feliz.
2. Tipo inhibitorio: Que permite manejar con seguridad, por lo tanto, actúa de una manera ordenada y prudente.

Teoría ABC (Antecedentes, Conducta-Behavior y Consecuencias).

Si los conductores son preparados adecuadamente en las normas de tránsito y mantienen adecuadamente sus vehículos, esto permitirá salvar vidas.

Si los conductores con anterioridad(A), conocen las consecuencias (B) de las conductas de riesgo (C).

Para lo cual se debe tener siempre en consideración las campañas de tránsito en diversos medios de comunicación como la TV, la radio e internet sobre los peligros y daños que genera la conducción de un vehículo si el conductor (a) no conoce adecuadamente las reglas de tránsito y el mantenimiento adecuado de su unidad vehicular. Los peatones también deben cruzar la calle o avenida, respetando los semáforos y hacerlo en lugares establecidos en las esquinas especialmente.

Haddon, William Jr.

Este prominente investigador en temas de seguridad vial, afirma que los componentes de tránsito son 3:

1. El ser humano (el más importante)
2. El vehículo
3. El ambiente

Así mismo, continúa diciendo que este problema mundial debe ser analizado mediante un enfoque sistémico, porque de esta manera se analiza y estudia de forma total, integral, global y completa y señala que en todo accidente de tráfico existen tres etapas:

1. Antes
2. Durante y
3. Después

Tabla 2

Matriz de Haddon

	FASES	FACTORES		
		Ser humano	Vehículos y equipo	Entorno
Autores del choque	Prevención de accidentes	<ul style="list-style-type: none"> • Información • Actitudes • Disminución de las facultades • Aplicación de la Ley 	<ul style="list-style-type: none"> • Condiciones mecánicas • Luces • Frenos • Maniobrabilidad • Gestión de la velocidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño y trazado del camino • Límites de la velocidad • Elementos de seguridad peatonal
Choque	Prevención de traumatismos durante el choque	<ul style="list-style-type: none"> • Utilización de dispositivos de prevención • Discapacidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Cinturones de seguridad • Otros dispositivos de seguridad • Diseño vehicular antichoques. 	<ul style="list-style-type: none"> • Elementos protectores a los costados de los caminos
Después del choque	Conservación de la vida	<ul style="list-style-type: none"> • Nociones de primeros auxilios • Acceso a la atención médica 	<ul style="list-style-type: none"> • Facilidades de acceso • Riesgo de incendio 	<ul style="list-style-type: none"> • Servicio de socorro • Congestión

Nota: OMS, 2004, informe Mundial sobre la prevención de los traumatismos causados por el tránsito, OMS,

Concausas de riesgo en los accidentes de tránsito

En la vía terrestre el tráfico depende de cuatro aspectos:

1. La exposición: está relacionado al número de eventos o desplazamiento, dentro del sistema que realizan los protagonistas, para desplazarse de un lugar a otro.
2. Probabilidad elemental de sufrir un accidente.
3. Eventualidad de traumatismo en caso de colisión
4. Resultado de dicha herida

En México D.F. se realizó una investigación científica longitudinal que comprendió 5 años, del 2015 al 2020. Este estudio tuvo como muestra a varones jóvenes cuyas edades fluctuaron entre los 15 a 29 años.

El objetivo general fue analizar el tópico de los accidentes terrestres y una de las principales causas, fue por el consumo excesivo de alcohol que origina la “negligencia suicida” o el “mito del héroe”, es decir, el joven que está al volante al encontrarse en estado de ebriedad, tiende a sentirse superior y aumenta la velocidad de la unidad automotriz, que puede generar un accidente fatal muy lamentable. Este ejemplo debe llevar a reflexionar que un país o comunidad, sin una política vial adecuada, está condenado a perder vidas humanas, especialmente de jóvenes.

Definición de vía

Grados Díaz (2014) sobre este vocablo dice: “vía es la superficie sobre la cual se desplazan los vehículos, peatones y excepcionalmente animales (como es en la india, en la cual las vacas están sueltas en las carreteras y van junto a las personas)” (p.8).

Definición de peatón.

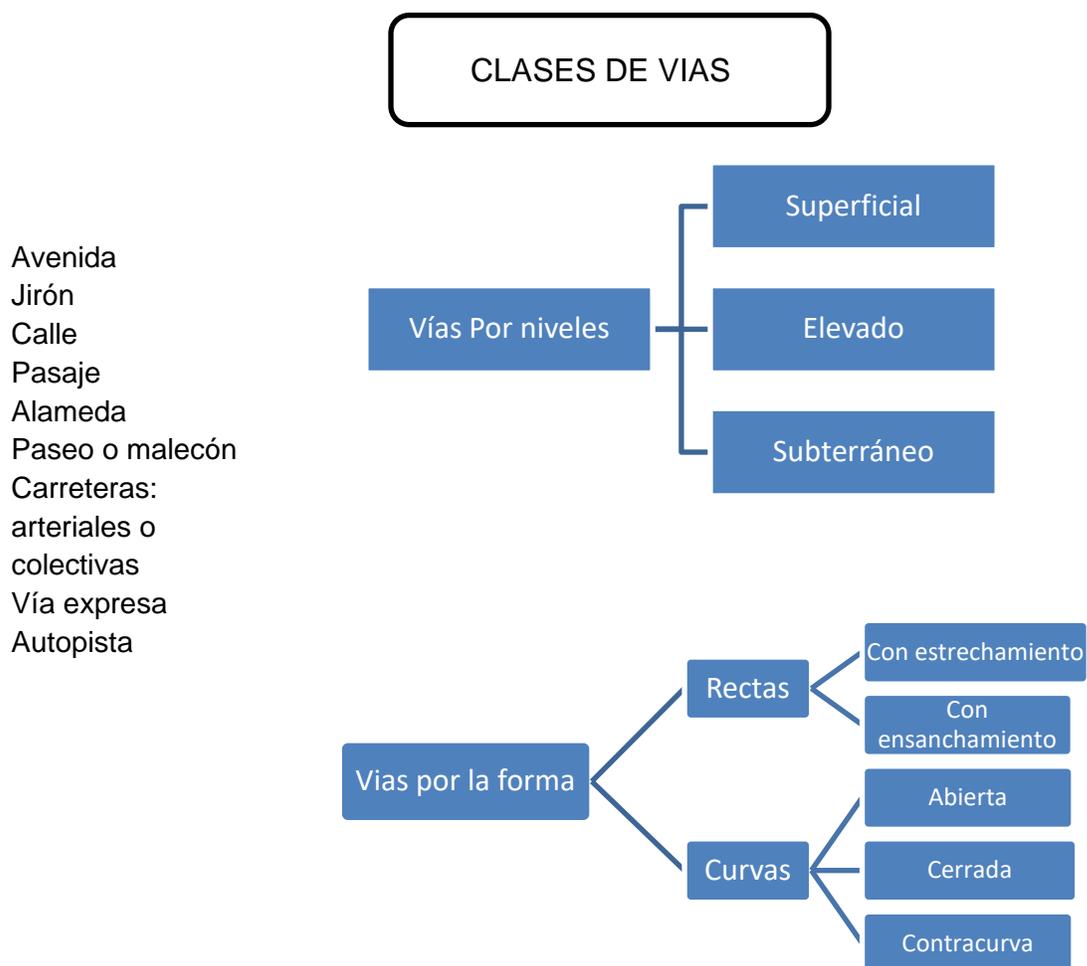
Grados Díaz (2014) afirma “es la persona que específicamente transita a pie utilizando para ello la vía de circulación o parte de la superficie transitable, haciendo uso correcto o incorrecto de la vía” (p.9).

Definición de conductor

Grados Díaz (2014) al respecto argumenta “es la persona que se encuentra al control del volante” (p.10).

Figura 5

Clases de vías terrestres



Organización Mundial de la Salud (OMS): Traumatismos causados por el tránsito

Esta entidad mundial especializada en Salud, y coordinador mundial de esta problemática a saber las principales causas originadas por el tráfico vial, occisos como lesiones y nos dice:

1. La principal causa de occisos entre los 5 y 20 años es debido al tránsito.
2. Cada año mueren 1, 3 millones de personas
3. Casi la mitad de defunciones son de peatones, ciclistas y motociclistas
4. La mayor cantidad de casos se presenta en países de baja economía
5. Los accidentes de tránsito afectan de una manera muy drástica el aspecto económico especialmente de territorios que tienen la mayor cantidad de occisos y traumatología, disminuye el 3% del PBI.
6. Cada año en el mundo, sufren traumatismos no mortales entre 20 y 50 millones de personas, generando una no capacidad normal.
7. Esto a la vez da origen a costos de tratamiento, medicinas, días sin trabajar o estudiar. Sencillamente los lesionados son una parte no productiva en ningún nivel.

Accidentes de tránsito: muertes y lesionados en Europa y África

Existe una dicotomía entre Europa y África. Mientras que en la zona de la Unión Europea la cantidad de muertos y lesionados es baja, teniendo en consideración que estos porcentajes toman como base a la cantidad de 100.000 habitantes. El país que ocupa el primer lugar en muertos y lesionados en el mundo es África las $\frac{3}{4}$ parte de muerte son de varones menores de 25 años por las siguientes condiciones de riesgo:

- a. Velocidad

- b. Conducción bajo los efectos del alcohol y ciertas sustancias psicotóxicas.
- c. No uso de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños y niñas.
- d. Distracción durante la conducción.
- e. Falla de seguridad de la infraestructura vial.
- f. Demora y atención médica después del accidentes.
- g. No cumplir las normas de tránsito.

Como se puede entender, este continente africano tiene los más desatinados resultados en el tema de seguridad vial. Y sobre todo es uno de los continentes que tiene la menor cantidad de vehículos.

Por cada 100.000 habitantes, tienen una cifra de 26,6 muertos. Cada día mueren más de 3500 personas en tráficos viales, es el principal problema que enfrenta este continente, la mayoría son peatones y ciclistas. Esta región sólo tiene el 2% de carros en el mundo.

Propuesta para disminuir los accidentes de tránsito: Singapur

Singapur, país con una de las economías más sólidas del mundo y que se encuentra en el puesto 8 del ranking mundial de PBI, ha planificado acciones para disminuir el uso de automóviles, ante la problemática de los accidentes en la vía terrestre. Sus autoridades han creído conveniente que el transporte público debe ser modificado y modernizado. Se debe considerar o tener en cuenta, que este país asiático era uno de los más pobres del mundo y, actualmente, su sistema vial es uno de los más completos y perfectos del mundo, haciendo uso del transporte ferroviario, elemento básico para que sus ciudadanos puedan movilizarse; los trenes parten de una estación señalizada, nunca

lo hacen tarde, y los conductores ferroviarios tienen mucha disciplina y responsabilidad (U-Gob, 2018). Este país ha fijado como fecha perentoria el año 2040 y la propuesta presenta los siguientes aspectos:

- Menos automóviles y reemplazarlos con buses especiales.
- Vehículos sin conductor
- Mayor uso de bicicletas y scooters eléctricos.
- Crear nuevas carreteras dando prioridad a los autobuses en las fundamentales autopistas.
- Las personas deben ocupar las carreteras y caminos, deben realizar mayor cantidad de caminata.
- Este país ha creado un Plan Maestro Vial, rumbo al 2040.

Otro país a considerar en este estudio es Suecia, que recién a partir del año 1995, se ha integrado a la Unión Europea. Es un país con un alto nivel económico de vida y su gobierno ha implementado para los casos de tránsito vial la “Visión Cero”, programa que tiene el objetivo fundamental de que, en un accidente de tránsito, nadie debe resultar muerto o gravemente lesionado.

Esta norma está relacionada a la educación de sus habitantes, quien tiene un amplio concepto sobre la vida humana, por lo que respetan las normas de tránsito, tanto peatones como conductores de unidades móviles.

Este plan ya ha demostrado en esta comunidad que ha dado grandes resultados, pues han disminuido los accidentes vehiculares.

Siniestros viales en España y México

Se ha tomado como referencia dos países para tratar de entender la magnitud de los accidentes terrestres. En el país de la península ibérica, existe el riesgo permanente de morir en accidentes de tránsito 10 veces más que en un crimen. Es una cantidad exorbitante, pero es la realidad que afrontan las personas de nación española. Los accidentes viales son muy comunes y, pese a que España pertenece a la Unión Europea, su sistema de control vial es muy débil. En este país, la influencia del alcohol es muy alta.

En México, la mayor cantidad de delitos son aquellos contra el patrimonio, el hurto y el robo, después siguen los incidentes de tránsito, según reportes originados por la policía de ciudad de México D.F., en el año 2019.

Dimensiones para realizar una investigación sobre accidentes viales

Para llevar a cabo un estudio serio y científico sobre la seguridad vial, se considera prudente tener en cuenta estos dos aspectos básicos:

- a. La seguridad como prevención de riesgos y peligros que afectan la salud o el derecho a la vida.
- b. El carácter integral de la seguridad.

Tipos de accidentes de tránsito en el Perú: según la PNP

La Policía Nacional de Perú, da conocer las diferentes formas de accidentes viales, los cuales se deben tener en cuenta para evitar esta clase de fenómenos en la sociedad peruana: Con respecto al orden de los elementos mencionados, se consignan los siguientes:

1. Atropello
2. Atropello y fuga
3. Caída de pasajero
4. Colisión
5. Colisión y fuga
6. Choque
7. Choque y atropello
8. Choque y fuga
9. Despiste
10. Despiste y volcadura
11. Volcadura
12. Otros

Pilares de seguridad vial

Para que haya una disminución adecuada de muertos y lesionados en un accidente de vía terrestre, se presentan los siguientes presupuestos:

1. Respuesta oportuna
2. Fortalecer leyes
3. Mejorar conductas y comportamientos de los conductores y de los peatones.
4. Gestión de velocidad (reducir la velocidad)
5. Vías seguras (indicar adecuadamente la señalización y mantenimiento permanente de las carreteras)
6. Construcción de vehículos más seguros (frenos, bolsas de seguridad con tecnología de punta).

Boletín estadístico siniestral vial, I semestre año 2021-MTC-

Según este documento esta es la cantidad de hechos o acontecimientos originados por el tránsito vehicular: Total 34.905 (Boletín estadístico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, s.f.).

Causas:

1. Imprudencia del conductor con 9.960 (28.5%)
2. Exceso de velocidad 9557(27.4 %)
3. Ebriedad del conducto 2017 (5.8%)
4. Imprudencia del peatón 1163 (3.3. %)

Perú: Observatorio Nacional de Seguridad Vial -2019-2021

Tabla 3

Seguridad Vial en el Perú – 2019-2021

SEGURIDAD VIAL EN EL PERÚ: 2019- 2021-INFORME	
Año 2021	74624 siniestros 49519 lesiones 3032 occisos
Año 2020	57396 accidentes 38447 lesionados 2159 fallecidos
Año 2019	95800 siniestros 49519 heridos 3110 occisos

Nota: De Observatorio Nacional de Seguridad Vial-Perú.

Siniestros viales por regiones con mayor incidencia: Año 2021

Tabla 4

Regiones con mayor cantidad de accidentes

Regiones con mayor incidencia de accidentes: 2021		
Región	Cantidad	Porcentaje
Lima	35848	48%
Arequipa	4601	6.2%
La Libertad	4367	5.9%
Piura	3467	4.6%
Junín	3336	4.5%
Cusco	2996	4.0%
Callao	2773	3.7
Lambayeque	2542	3.4%
Ancash	2096	2.8 %
Cajamarca	2006	2.7%

Nota: De Observatorio Nacional Vial-Perú-2022

Como se puede apreciar, la región Lima encabeza el número de víctimas originadas por los accidentes viales, y ocurre que no tenemos claras las políticas para disminuir esta pandemia, que cada crece más.

Regiones que tienen menos cantidad de siniestros en la carretera

Tabla 5

Regiones con menor incidencia de accidentes

Regiones con la menor incidencia de accidentes viales : 2021		
Madre de Dios	633	0.8%
Ucayali	504	0.7%
Moquegua	495	0.7%
Ayacucho	486	0.7%
Amazonas	473	0.6%
Tumbes	376	0.5%
Cerro de Pasco	298	0.4%
Huancavelica	242	0.3%
Loreto	174	0.2%

Nota: De Observatorio Nacional Vial-Perú-2022.

Tabla 6

Personas fallecidas: año 2021 por accidentes viales

1.Lima	586	19.3%
2.Piura	300	9.9%
3.La Libertad	273	9.0%
4.Puno	251	8.3%
5.Arequipa	209	6.9%
6.Cusco	180	5.9%
7.Junín	160	5.3%
8.Cajamarca	134	4.4%
9.Huánuco	113	3.7%
10.Ancash	110	3.6%
11.San Martín	93	3.1%
12.Ica	88	2.9%
13.Lambayeque	82	2.7%
14.Apurímac	67	2.2%
15.Huancavelica	60	2.0%
16.Ayacucho	56	1.8%

17.Madre de Dios	48	1.6%
18.Ucayali	43	1.4%
19.Amazonas	37	1.2%
20.Callao	32	1.1%
21.Tacna	30	1.0%
22.Cerro de Pasco	26	0.9%
23.Loreto	23	0.8%
24.Tumbes	17	0.6%
25.Moquegua	14	0.5%

Nota: De Observatorio Nacional Vial-Perú-2022.

Occisos 3032-según género- Año: 2021- Regiones

Tabla 7

Occisos según género por regiones, año 2021

REGIONES	HOMBRE	MUJER
1.Amazonas	34	3
2. Ancash	88	22
3.Apurimac	50	17
4.Arequipa	150	59
5.Ayacucho	35	21
6.Cajamarca	97	37
7.Callao	27	5
8.Cusco	145	35
9.Huancavelica	47	13
10.Huánuco	82	31
11.Ica	66	22
12.Junín	131	29
13. La Libertad	210	63
14.Lambayeque	68	14
15.Lima	491	95
16.Loreto	19	4
17.Madre de Dios	37	21
18.Moquegua	6	8
19. Pasco	24	2
20.Piura	252	48
21.Puno	214	48
22.San Martín	82	11
23.Tacna	24	6
24.Tumbes	11	6
25. Ucayali	29	14

Nota: De Observatorio Nacional Vial-Perú-2022.

Causas de siniestros viales- Informe PNP-2021

Datos brindados por la PNP-División de Estadística-DIVEST-DIRTIC-MTC-
Dirección de Seguridad Vial- causas de siniestros viales

Tabla 8

Causas de siniestros viales- 2021. Total: 74624

1.Imprudencia del conductor	21057	28.2%
2.Exceso de velocidad	20608	27.6%
3.Ebriedad del conductor	4897	6.6%
4.Imprudencia del peatón	2472	3.3.%
5.Invasión de carril	1421	1.9%
6.Vía en mal estado	1302	1.7%
7.Falla mecánica	1301	1.7%
8.Factor ambiental	676	0.9%
9.Imprudencia del pasajero	491	0.3%
10.Exceso de carga	238	0.3%
11.Vehículo en mal estado	205	0.3%
12.Señalización defectuosa	201	0.2%
13.Falta de luces	154	0.2%
14.Ebriedad del peatón	117	0.1%
15.Desacato de señal de tránsito del peatón	57	5.2%
16.No identificar la causa	3877	5.2%
17.No tiene la certeza de especificar la causa	11040	14.8%
18.Otros	478	6.5%

Nota: DIVEST-DIRTIC-PNP-2022

No se identifica plenamente la causa del 25.4% del total de accidentes y/o no se tiene certeza para determinar la causa del hecho luctuoso.

Los factores humanos son 52039 y representan el 69.7%.

El factor vehicular es de 1455, representan el 1.9%.

El factor infraestructura y entorno vial es de 2179, representa el 2.9%

Clases de siniestros viales- Perú- 2021

Tabla 9

Clases de siniestros viales de acuerdo a las diferentes situaciones

Clase	Cantidad	%
1.Choque	33607	45.0%
2.Despiste	12049	16.1%
3.Atropello	7727	10.4%
4.Choque y fuga	7249	9.7%
5.Volcadura	1595	2.1%
6.Choque y atropello	1566	2.1%
7.Despiste y volcadura	1321	1.8%
8.Caída de pasajero	1112	1.5%
9.Colisión	303	0.4%
10.Incendio de vehículo	193	0.3%
11.Colisión y fuga	127	0.2%
12.Otros	6377	8.5%

Nota: De DIVEST-DIRTIC-PNP-2022

Los días que ocurren la mayor cantidad de accidentes son: viernes y sábado.

Regiones: Fallecidos y lesionados-Perú- año 2021

Tabla 10

Regiones: fallecidos y lesionados por accidentes viales, año 2021

Región	Accidentes	Decesos	Lesionados
1.Amazonas	473	37	484
2. Ancash	2096	110	1684
3.Apurimac	924	67	711
4.Arequipa	4601	209	2354
5.Ayacucho	486	56	244
6.Cajamarca	2006	134	1582
7.Callao	2773	32	1348
8.Cusco	2996	180	2427
9.Huancavelica	242	60	340
10.Huánuco	1199	113	1003
11.Ica	1650	88	1074
12. Junín	3336	160	2931
13.La Libertad	4367	273	4008
14.Lambayeque	2542	82	2177
15.Lima	35848	586	19379

16.Loreto	174	23	177
17.Madre de Dios	633	48	655
18.Moquegua	495	14	356
19.Pasco	298	26	307
20.Piura	3467	300	2811
21.Puno	1266	251	808
22.SanMartín	1092	93	1248
23.Tacna	780	30	437
24.Tumbes	376	17	420
25.Ucayali	504	43	555

Nota: DIVEST-DIRTIC-PNP-2022.

Transporte público. Definición

Jara Risco (2010), conceptúa el término de transporte público de personas como un acto explotable económicamente y que reúne las características de servicio público, meritorio de una especial regulación jurídica-económica, propia de la categoría a la que pertenece, por lo que debería ser declarada como tal (p.314-315). Guillermo Laguna y Tello Prado (2019) en su tesis para optar el grado de maestría en Regulación comenta que el ordenamiento jurídico peruano no recoge una definición específica sobre el concepto de servicio público.

Distrito Villa El Salvador–Región Lima

El distrito de Villa El Salvador es uno de los 43 distritos de la Capital de la República y, según el censo nacional del 2017-INEI, se estima que posee una cantidad de 393.245 habitantes, aunque este año 2022, ha aumentado su población a 423.883 habitantes y posee una superficie de 35.000 km. Se pasará brevemente a revisar su historia.

Año1971: Lima vivía una avalancha de provincianos (as), con el fin de trabajar y que sus hijos menores, tuvieran una mejor oportunidad de estudios. Es el periodo del Gobierno Revolucionario dirigido por el General piurano Juan Velazco Alvarado. Los

primeros habitantes de este lugar fueron 200 familias que vivían en la ciudad de Pamplona (Ciudad de Dios).

Realizaron una invasión a unos terrenos cercanos a este lugar, el 28 de abril de 1971. Estaban apoyados por el sacerdote Ruggiere. Párroco de la parroquia de “Ciudad de Dios” (San Juan de Miraflores).

Fueron desalojados de una manera brutal, hubo enfrentamiento entre invasores, el ejército y la policía. Esta acción agresiva y desordenada ocurrió el 5 de mayo del mismo año, generando la muerte de uno de los irruptores de estos terrenos. La opinión pública, estuvo en desacuerdo con ese nivel de violencia hacia los “sin tierra”. Un representante de la Municipalidad de Ciudad de Dios, prometió brindar apoyo a los invasores, puesto que cada día crecía la cantidad de personas que se incorporaban a estos terrenos, que eran de propiedad privada. Este funcionario de la municipalidad no cumplió con su promesa, originándose una invasión masiva el 28 de abril de 1971.

El presidente de facto de ese momento Juan Velazco Alvarado, al no haber visto la solución es esa posesión de terreno privado, tomó el control de esa situación y el 11 de mayo del mismo año, conversó con los nuevos posesionarios y acordaron dejar ese terreno y fueron transportados a los arenales de la Hoyada Baja de Tablada de Lurín.

Los nuevos habitantes se dieron cuenta que no tenían nada y crearon un pensamiento que los guio en su lucha por conseguir una vivienda para cubrir sus necesidades y la de su familia: “Si nada tenemos, todo lo haremos”. Con este principio se empezaron a unir y se apoyaban todos, primero construían una vivienda (choza) con materiales de acuerdo a su situación económica, después apoyaban a su vecino, para la

construcción de su nueva casa. Se observaba un gran sentido de solidaridad y mucha disciplina.

La necesidad de vivienda los unía. El que propuso el nombre de Villa El Salvador fue el arzobispo auxiliar de Lima, Luis Bambarén.

Año 1973: Elección municipal. El primer alcalde de esta comuna fue el profesor español, nacionalizado Michel Azcueta.

Año 1974: La comunidad organizada y solidaria, no perdió tiempo y en el mes de agosto inauguró su Caja Comunal Autogestionaria. Esto como un síntoma de gente trabajadora y luchadora que tenía como fin común el apoyo entre todos. “La unión hace la fuerza”. Este es otro de los pensamientos que guiaba su comportamiento. Solidaridad entre todos. Todos apoyan a todos. Ejemplo de lucha para Latinoamérica. Solidaridad hacia sus vecinos. Juntos todo es posible. Se estaba consiguiendo aspectos sin la ayuda del gobierno central de turno.

Año 1975: Con fecha 24 de enero se inaugura otro hecho importante para proteger la salud de sus habitantes, especialmente para los niños, que vivían en un lugar sin luz, agua ni desagüe. Se constituye la farmacia comunal.

La población seguía muy unida con objetivos concretos, reales y pragmáticos. Seguían avanzando para el bien de todos y las personas de diferentes partes del país seguían llegando masivamente.

Este mismo año de 1975, se instalan los primeros postes de alumbrado público. Los políticos de turno querían apoyar ese momento, por las obras que hacían los pobladores de esta nueva comunidad de personas invasoras y provincianas.

Año 1980: Perú vuelve a la democracia, los militares dejan el poder nuevamente en mano de los civiles. Se organizan las elecciones democráticas a nivel nacional. Sale elegido presidente Fernando Belaúnde Terry, por segunda vez.

Año 1983: El arquitecto Fernando Belaúnde Terry en su segundo gobierno, con fecha 1 de junio, crea, mediante Ley N° 23606, el distrito de Villa El Salvador.

Año 1983: Llegada del Papa Juan Pablo II, que convocó su presencia a más de 1 millón de personas que vinieron de todo el país. Evento majestuoso.

Año 1987: La ONU, declara a este distrito como “Ciudad Mensajera de la Paz”.

Ese mismo año este distrito recibe el premio Príncipe de Asturias (el 15 de mayo). Este distrito de la región Lima fue un referente de organización popular para Latinoamérica y el Mundo.

Año 2022: Actualmente Villa “El Salvador” es uno de los distritos más dinámicos de la región Lima, tiene una población de cerca de 425 mil habitantes. Su población cada día más está en crecimiento, está dividida en 4 zonas.

La última zona es conocida como el lugar industrial, sitio donde se construyen gran cantidad de muebles y otros relacionados al hogar, considerándose un emporio comercial que distribuye su mercadería a nivel nacional lo que lo hace un distrito emprendedor por excelencia. Su parque industrial es el mejor de Perú, siendo, en su mayoría, negocios familiares, lo cual lo hace más fuerte y con un compromiso muy grande, igual que la responsabilidad de sus propietarios, dando trabajo a más de 5000 personas. Sin embargo, conforme ha habido una expansión territorial, también ha aumentado el tráfico de unidades vehiculares, motos y taxi motos, debido a que no tiene un sistema vial ordenado y generándose un caos vehicular en muchos puntos.

Fallecidos en accidente de tránsito - Región Lima – Enero a setiembre: 2021.

TOTAL: 170

Tabla 11

Fallecidos por accidente de tránsito, Lima, año 2021

Región	Distrito	Fallecidos	
		Cantidad	Porcentaje
Lima Metropolitana	1. S.M. de Porres	13	7.6%
	2. Los Olivos	13	7.6%
	3. Comas	13	7.6%
	4. Cercado de Lima	12	7.1%
	5. Lurín	10	5.9 %
	6. V.El Salvador	9	5.3%
	7. El Agustino	9	5.3%
	8. Ate	9	5.3%
	9. Lima	7	4.1%
	10. Surco	6	3.5%
	11. Lurigancho	6	3.5%
	12. Chorrillos	6	3.5%
	13. Chaclacayo	5	2.9%
	14. V.M. del Triunfo	4	2.4 %
	15. S.J. de Miraflores	4	2.4%
	16. Rímac	4.	2.4%
	17. Puente Piedra	4	2.4%
	18. Independencia	4	2.4%
	19. Santa Anita	3	1.8%
	20. Pueblo Libre	3	1.8%
	21. La Molina	3	1.8%
	22. Breña	3	1.8%
	23. Ancón	3	1.8%
	24. San Isidro	2	1.2%
	25. San Bartolo	2	1.2%
	26. La Victoria	2	1.2%
	27. Carabaylo	2	1.2%
	28. Barranco	2	1.2%
	29. Santa Rosa	1	0.6%
	30. San Miguel	1	0.6%
	31. San Luis	1	0.6%
	32. Punta Negra	1	0.6%
	33. Pachacámac	1	0.6%
	34. Miraflores	1	0.6 %
	35. Magdalena	1	0.6%

Nota: De PNP- Dirección Nacional de Tránsito-diciembre-2021- Lima.

2.3. Definición conceptual de la terminología empleada

- ***Atropellamiento***

Tipo especial de violencia que se origina en el encuentro entre un cuerpo humano y vehículo o animal en movimiento.

- ***Autor***

Individuo u persona a quien se le imputa o se le señala por haber realizado una acción penal.

- ***Coautoría***

Este término es utilizado para imputar o sindicar a varias personas u individuos que cometen una infracción penal, es decir el delito lo cometen todos (Mir Puig, 2005,).

- ***Conductor implicado***

Toda persona (hombre o mujer) que conduce un vehículo y que resulta comprometido en un hecho u accidente vial.

- ***Culpa***

Hecho cometido por un sujeto, por no haber considerado tomar las precauciones necesarias para evitar dicho acto penal. No tener el cuidado necesario ni oportuno para una actividad, no tomar las previsiones adecuadas a una situación.

- ***Enfoque sistémico de la seguridad vial***

Significa analizar los problemas, dificultades, enigmas, incógnitas, acertijos de la seguridad vial de una manera dinámica y relacionada por medio de la circulación de los vehículos motorizados.

- ***Detención***

La detención de una persona se considera una afectación de importante magnitud contra la libertad de la misma, imposibilitando su capacidad de movimiento y su desplazamiento de una zona a otra. Es una de las formas más drásticas sobre una persona.

Es una injerencia fáctica y directa a la libertad de individuo, por parte de las autoridades.

Se establece la detención como una medida coercitiva de ámbito penal adoptadas en los primeros accionares de la investigación, la cual tiene como fin primordial el visibilizar las diligencias orientadas a la recopilación y compendio de pruebas.

La detención también es entendida como la suspensión de la libertad móvil, la cual no está consignada como una ejecución penal o en el cumplimiento de la medida cautelar de prisión provisional, adoptada en el encuadre de un proceso penal abierto o por apertura (Peña Cabrera, 2020).

- ***Diligente***

Individuo, que pone un destacado interés, esmero, rapidez, cumplimiento, en su labor o en un encargo. Persona responsable y puntual.

- ***Dolo***

El dolo en el aspecto del Derecho Penal, juntamente con la “culpa”, compone la culpabilidad.

El dolo es uno de los elementos del delito (Teoría del delito).

- ***Impericia***

Que no tiene pericia. Persona que carece de las habilidades necesarias para manejar, operar una máquina, artefacto u instrumento musical. Sujeto que no tiene experiencia correcta y necesaria.

Sinónimos del vocablo impericia: Torpeza, inhabilidad, desmaña, inexperiencia, incompetencia, ineptitud, ignorancia, incapacidad, insuficiencia (Diccionario español de sinónimos y antónimos, 2018).

- ***Imprudencia***

Este vocablo está relacionado al término culposo o culpa. Según Mir Puig (2005), en el delito de la imprudencia, la persona no desea cometer el acto previsto para este tipo, pero lo efectúa por incumplimiento de la norma de cuidado, es decir; por inobservancia del cuidado debido.

- ***Imprudencia grave***

Es aquella que puede dar lugar a “delitos” (no ha faltas), también llamada imprudencia temeraria. Se puede establecer una imprudencia grave tanto en el aspecto consciente o inconsciente, resultando tener actitudes profundamente imprudentes al realizar conductas temerarias sin siquiera tomar en cuenta de los que riesgos que esta acontece.

Puede constituir imprudencia grave tanto la culpa consciente como inconsciente, considerándose gravemente imprudente el emprender una conducta muy peligrosa sin haberse preocupado de advertir siquiera los riesgos que evidentemente supone.

- ***Imprudencia leve, también llamada simple***

Es aquella que no da lugar a delitos sino solo a las “faltas”. Supone la violación de las normas de seguridad que no se consideran tan elementales como las vulnerables por la imprudencia grave, normas no respetadas por ciudadanos menos diligentes, sino más bien, por los cuidadosos.

- ***Imputabilidad***

Es la capacidad de culpabilidad, es decir como presupuesto de una voluntad defectuosa reprochable.

- ***Indemnizar***

Resarcir un daño o perjuicio generalmente, mediante compensación económica

Sus sinónimos son: Compensar, contrapesar, resarcir, reparar, sanear, subsanar, recompensar, desagraviar, neutralizar, enmendar, equilibrar.

- ***Negligencia***

Es entendida como el no desarrollo de un comportamiento apropiado o pertinente de un individuo considerado responsable en el marco de una circunstancia concreta; también es conocida como culpa. Ella sirve como sustento para realizar la imputación por responsabilidad en casos de daños y obliga a realizar una indemnización. Los sinónimos de esta palabra son: descuido, indeliberación, desatención, imprevisión, inadvertencia, incuria, desatino, desidia, apatía.

Observación de campo

Es una técnica propia del método científico. Significa investigar en el mismo lugar o sitio de estudio o donde ocurren los fenómenos a estudiar e investigar.

- ***Participación***

Son todas las formas de actuación en el hecho, incluyendo la autoría

- **Seguridad vial**

Significa tener, contar y conocer las posibles consecuencias de cualquier accidente de tráfico terrestres. Tomar o considerar las previsiones necesarias para evitar momentos trágicos y difíciles de superar.

- **Somnolencia**

Es un término médico, sus causas o patologías son de diferente orden. El sueño, el hambre y la sed, son aspectos fisiológicos en todas las personas, tienen el mismo nivel de necesidad. Los conductores vehiculares deben tener siempre presente este aspecto.

- **Traumatismo**

En el mundo, los traumatismos representan el 25% de las causas de muerte. Muchas personas mueren por falta de atención médica urgente e instrumentos y medicina, para estos casos de urgencia. Los traumas pueden ser también psicológicos, esta es la parte más difícil, pues es un aspecto interior, subjetivo, algo muy propio, efecto personal, individual de cada persona que ha experimentado un accidente vehicular.

- **Teoría.**

En la ciencia son todas aquellas normas científicas que han sido confirmadas y verificadas por investigadores y estas apreciaciones y estudios se repiten constantemente en cualquier experimento. Son estudios y experiencias de los investigadores científicos.

- **Tesis**

La tesis es un trabajo de investigación que usa el método científico, para descubrir, actualizar, proponer, afirmar ciertos supuestos que se generarán al terminar el estudio, motivo de preocupación del graduando.

Toda tesis significa exponer el punto de vista personalizado del estudiante-investigador(a). Muchas veces estos estudios no se encuentran de acuerdo con los directores o asesores de tesis.

No olvidar que una tesis, requiere mucho esfuerzo, inteligencia académica y tiempo.

- **Tránsito**

Acción o efecto de transitar (ir de un lugar a otro punto, por vías, pasajes, carreteras o caminos públicos).

Este término identifica el movimiento de los vehículos y las personas que están en actividad.

- **Vehículo**

Cualquier unidad motorizada de dos o más ruedas.

- **Vía**

Podemos definir el concepto de vía a toda calle, avenida, camino, carretera, o acera destinada para el tránsito de vehículos.

CAPÍTULO III
MARCO METODOLÓGICO

3.1. Tipo y nivel de la investigación

Una vez determinado el marco teórico, que es donde se originan los objetivos y preguntas de una investigación, corresponde desarrollar la tercera parte del estudio, como es el marco metodológico. Se debe tener siempre presente que el marco teórico es el resultado de haber revisado los antecedentes y teorías en relación a este trabajo investigativo.

Franco (2019), define el marco metodológico como aquel grupo de actividades que se orientan a la descripción y análisis a profundidad de un fenómeno o problema establecido, utilizando para ello procedimientos concretos, fáctivos, los cuales emplean técnicas, instrumentos, unidades para el análisis, recopilación de datos y se determina la forma de realizar el estudio.

Tipo de investigación: Cualitativa jurídica

El tipo de investigación es cualitativa jurídica, aplicada, el diseño del trabajo es no experimental, de alcance descriptivo, y método estudio de caso.

Respecto a esta última, Simons (2011) la define como una investigación que se realiza a profundidad y utilizando perspectivas múltiples pero englobadas en un específico proyecto, institución, ámbito político, programa o sistema en un contexto real. Ella se fundamenta en lo que se puede investigar, integrando diferentes métodos y guiándose por pruebas. Lo que busca es generar una comprensión profunda de un tema en concreto, como lo puede ser una tesis, un programa, una política, una institución o un sistema de generación de conocimientos.

Nivel de la investigación: exploratoria, descriptiva

Es el nivel que se requiere para una tesis de título profesional. Se describirán las categorías y subcategorías de este estudio. Hernández Sampieri et al. (2014) sobre la investigación exploratoria, dicen que se realiza “cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes” (p.91-92).

Este estudio es descriptivo, porque no se estudian variables como en la investigación cuantitativa, sólo se busca especificar las características de la seguridad vial y los peligros que generan si no se toman las medidas correctivas necesarias

3.2. Población y muestra de la investigación

Población

La población o universo en una investigación de la familia cualitativa comprende aspectos como: personas, objetos, organismos públicos en general, historias clínicas, leyes, análisis e interpretación de normas jurídicas, análisis de sentencia, informes orales, especialmente si es una investigación jurídica. Para este estudio, la población o universo está integrado por 10 abogados especialistas en derecho de transporte (seguridad vial).

Muestra

En toda investigación cualitativa, la muestra no es probabilística o no aleatorio, es decir los participantes o actores son elegidos por el investigador (a). No busca generalizar resultados. El tipo de muestra de expertos, son 3 especialistas en seguridad vial.

3.3. Supuestos y categoría de la investigación

Supuesto general de la investigación

La doctrina y la norma jurídica, indican que los factores humanos, vehículo y ambiente, son influyentes determinantes en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021.

Supuestos específicos de la investigación

El conocimiento normativo factico, provee competencias directrices de pericia del factor humano en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021.

La calidad y cuidado de las condiciones del factor vehículo propician los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021

La impericia o negligencia para verificar el factor del entorno físico originan los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021

Categoría y subcategoría de la investigación

Categoría.

Alvira (2015) define la categoría de una investigación cualitativa y dice “son aquellos conceptos, cuyo objetivo es analizar el tema estudiado para el desarrollo en función a las necesidades de la investigación” (p. 456). Por lo que, en este trabajo investigativo, la categoría es:

Factores humanos, vehiculares y ambientales, considerados en todas actividades de tipo laboral, social o económico, se encuentran debidamente reglamentados en la Ley de la especialidad, que para estos efectos, están señalados la Ley y Reglamento de Tránsito, a fin de regular los mismos a nivel nacional. Nosotros

analizaremos dichos dispositivos legales en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en villa el salvador, 2021

Subcategorías de la investigación

Callejo (2010) afirma que: Las subcategorías de una investigación, son los subconceptos o temas relacionados a la categoría. Para este tópico de trabajo, se presentan las siguientes subcategorías:

Factor humano

El Factor humano, constituye la brújula entre todos los demás factores o elementos constituyentes de la conducta aplicable al hecho accidente de tránsito, por tal motivo debe estar premunido de las siguientes competencias:

- Información
- Actitudes
- Disminución de las facultades
- Aplicación de la Ley

Factor vehicular

Este factor es absolutamente coadyuvante y requiere las siguientes atenciones imprescindibles:

- Condiciones mecánicas
- Luces
- Frenos
- Gestión de la velocidad

Factor ambiental o de entorno

Este factor, determina el rol brújula del factor humano, aquí hay tener un cuidado categórico de las siguientes reglas:

- Diseño y trazado del camino
- Límites de la velocidad
- Elementos de seguridad peatonal

3.4. Método y diseño de la investigación

Método de la investigación: Cualitativo

También es conocido como método naturalista o fenomenológico. Este paradigma de investigación se desarrolla especialmente en las áreas de humanidades y ciencias sociales. Esta clase de técnica tiene las principales características:

- Es emergente
- Las hipótesis se van construyendo con la investigación.
- La teoría surge de los hechos.
- Es una investigación interactiva o no interactiva.
- Comprende a los autores de la investigación
- Tiene un enfoque naturalista (sin manipulación, estimulación, interferencia o perturbación, desarrolla su curso o desarrollo natural).
- No tiene esquema rígido.
- No hace uso de la estadística inferencial ni de la matemática.
- Analiza siempre una muestra pequeña o una sola unidad de análisis.
- Ve a la realidad social “con los ojos de los sujetos estudiados”.

En esta tesis aplicaremos los siguientes métodos:

Diseño de la investigación: Aplicada, activa o dinámica.

Este diseño de estudio o trabajo., se aplica a fenómenos o problemas concretos. Su resultado de estudio va dirigido u orientado a trata de resolver problemas inmediatos, a problemas que no requieren de mucha espera, soluciona aspectos de una manera concreta y se sirve de la investigación básica, pura o fundamental.

3.5. Métodos y técnicas de investigación

Métodos

También conocidos como instrumentos de investigación cualitativa. Son los recursos producidos o elegidos por el investigador en función de determinadas técnicas, para recolectar información. Para nuestro estudio cualitativo jurídico haremos uso de los siguientes instrumentos de recolección de datos:

- El investigador
- Entrevista estructurada: que es flexible y abierta, adecuada para nuestro trabajo.
- Grabadora
- Fichas de observación
- Hoja de control

Técnicas de investigación

A las técnicas de investigación también se le llama métodos de trabajo investigativo. Tamayo (2014), define de la siguiente manera a las técnicas de investigación: “Son los procedimientos para el aprovechamiento de los elementos que rodean los fenómenos sobre los cuales se investiga. // Conjunto de mecanismos, medios y sistemas de dirigir, recolectar, conservar, reelaborar y transmitir los datos” (p. 141).

Las técnicas cualitativas utilizadas en esta investigación son:

- La observación: técnica la más antigua y la más moderna, se usa tanto en la investigación cuantitativa, cualitativa o mixta.

- Entrevista cualitativa: cara a cara (face to face).
- Hermenéutica: interpretación de la legislación, lectura de tesis nacionales e internacionales.
- Técnica dogmática que visualiza el problema jurídico sólo a la luz de fuentes formales, y como consecuencia, su orientación investigativa se limitará a las normas legales o instituciones en las que está relacionado el problema.
- Técnica sociológica: en materia jurídica es pues eminentemente inductivo, es decir va de menos a más (principio fundamental del método cartesiano):

3.6. Procesamiento de los datos

Entre las técnicas de procesamiento y análisis de datos para este tipo de investigación es pertinente el uso de la técnica de la entrevista cualitativa, en la cual, se empleó como instrumento la guía de entrevista fenomenológica, donde se comprenden las interrogantes correspondientes al tema de investigación, aplicables a los entrevistados idóneos; quienes brindaron respuestas, que sirvieron para determinar la influencia de cada uno de los factores en el tema; objeto de estudio; finalmente se realizó el análisis de la información obtenida, en concordancia con los datos contenidos en las tablas que aparecen que se muestran en el capítulo siguiente.

Se debe tener siempre en cuenta que cada técnica genera un instrumento de investigación científica.

Las técnicas son conocidas también como métodos.

Tabla 12*Instrumentos de acopio*

Categorías	Subcategorías	Instrumento
Factor humano	1. Información	Guía de entrevista Hermenéutica
	2. Actitudes	
	3. Disminución de las facultades	
	4. Aplicación de la Ley	
Factor vehículo	1. Condiciones mecánicas	Guía de entrevista Hermenéutica
	2. Luces	
	3. Frenos	
	4. Maniobrabilidad	
	5. Gestión de la velocidad	
Factor ambiental	1. Diseño y trazado del camino	Guía de entrevista Hermenéutica
	2. Límites de la velocidad	
	3. Elementos de seguridad peatonal	

Nota: Elaboración propia. Se emplearon 02 instrumentos cualitativos.

Para esta investigación cualitativa jurídica, se usó la técnica de la entrevista y la hermenéutica, recordando que cada técnica tiene un instrumento, que viene a ser para este estudio la guía de entrevista.

Tabla 13*Casos de estudio (entrevistados)*

N°	Apellidos y nombres:	Profesión		Criterios de inclusión
1	Castillo Peña, Carlos Roberto	Ingeniero civil	10 años	Personal profesional con dirección de cargo en entidades del sector público relacionado al transporte vial terrestre
2	Ordoñez Barturen, Emilio Daniel	Abogado	15 años	
3	Alzamora Rodríguez, Marco Antonio	Coronel PNP- DGT	27 años	

Nota. Elaboración propia. Se entrevistó a 03 funcionarios públicos de la especialidad pertinente

Los profesionales que son la muestra de nuestra investigación jurídica cualitativa de acuerdo al perfil profesional que tiene cada uno de ellos, han brindado una información adecuada y pertinente para nuestro trabajo investigativo.

CAPÍTULO IV
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE
DATOS

4.1. Análisis de las categorías de estudio y síntesis

Se precisa indicar que el análisis e interpretación de resultados en una investigación jurídica cualitativa, según Carrero (2020), apela a la capacidad interpretativa, contextualizador y teorizadora de un investigador, coligiendo que la herramienta necesaria para ello es únicamente el cerebro humano. Por otro lado, las técnicas empleadas solo permiten ayudar al desarrollo de un razonamiento más objetivo, sistemático y transparente.

En esta etapa se trata de no abrumar a la persona lectora con informaciones que difícilmente pueda interpretar. Por el contrario, se debe presentar los resultados de nuestro trabajo de investigación de la forma concreta, clara, y precisa, posible

Recolección de información

Tabla 14

Factores de siniestros viales- 2021. Total: 74624

		Información
1.Imprudencia del conductor		
2.Exceso de velocidad	20608	27.6%
3.Ebriedad del conductor	4897	6.6%
4.Imprudencia del peatón	2472	3.3.%
5.Invasión de carril	1421	1.9%
6.Vía en mal estado	1302	1.7%
7.Falla mecánica	1301	1.7%
8.Factor ambiental	676	0.9%
9.Imprudencia del pasajero	491	0.3%
10.Exceso de carga	238	0.3%
11.Vehículo en mal estado	205	0.3%
12.Señalización defectuosa	201	0.2%
13.Falta de luces	154	0.2%
14.Ebriedad del peatón	117	0.1%
15.Desacato de señal de tránsito del peatón	57	5.2%

16.No identificar la causa	3877	5.2%
17.No tiene la certeza de especificar la causa	11040	14.8%
18.Otros	478	6.5%

Nota: De DIVEST-DIRTIC-PNP-2022

Siguiendo este mérito y de acuerdo a los datos encontrados; los cuales se muestran en la siguiente tabla. Queda absolutamente entendido que:

La categoría del actuar factor humano es determinantemente influyente en los accidentes de tránsito en cualquier medio o contexto, llámese distrito, provincia, región, calle, avenida u otro.

Sólo analizando los 20,608, se obtiene un porcentaje de 27.6% de accidentes producidos por la Imprudencia del conductor, destacando: exceso de velocidad, ebriedad del conductor, imprudencia del peatón, invasión de carril, cuyos porcentajes se muestran en la tabla que se presenta.

La categoría factor vehículo, muestra un porcentaje de 3%, que es relativamente bajo, porcentaje que califica una influencia también baja en los accidentes por el elemento vehículo, sin embargo, no se puede negar que éste también se encuentra directamente en relación al factor humano, dado a que es conductor el que debe revisar el vehículo antes de la faena de trabajo.

Por eso se indica que éste es la brújula de las categorías en esta investigación.

Respecto del factor Ambiental vemos que el porcentaje es mucho más bajo que el factor vehículo, 0.9%, lo que indica que esta categoría no es influyente o determinante en los accidentes de tránsito.

Unidad de análisis

Callejo (2017) dice al respecto.:

La unidad de análisis pueden ser sujetos u objetos de estudio. Es el tipo objeto del cual se desprenden la(s) entidad(es) que van a investigarse. Define la población o universo, cada unidad de análisis contendrá tantas categorías como subcategorías surjan en el proceso de análisis. (p. 198)

Para este estudio la unidad de análisis son los accidentes viales. Tal como se observa en la tabla de presentamos en Villa El Salvador, Región Lima, en el periodo comprendido de enero a setiembre del año 2021, se han producido accidentes que han originado 9 occisos, cuyo porcentaje es 5.3% ; lo que merece un comentario preocupante atribuible siempre al factor humano, quien desconoce su responsabilidad respecto de medio ambiente viable , revisión y control del vehículo, revisión y control de sus emociones, personales , humanas , teniendo en cuenta que su trabajo es transportar vidas.

Tabla 15

Fallecidos en accidente de tránsito - Región Lima – Enero a setiembre: 2021. Total: 170

Región	Distrito	Fallecidos	
		Cantidad	Porcentaje
Lima Metropolitana	S.M. de Porres	13	7.6%
	Los Olivos	13	7.6%
	Comas	13	7.6%
	Cercado de Lima	12	7.1%
	Lurín	10	5.9 %
	Villa El Salvador	9	5.3%
	El Agustino	9	5.3%
	Ate	9	5.3%
	Lima	7	4.1%
	Surco	6	3.5%
	Lurigancho	6	3.5%
	Chorrillos	6	3.5%

Chaclacayo	5	2.9%
V.M. del Triunfo	4	2.4 %
S.J. de Miraflores	4	2.4%
Rímac	4.	2.4%
Puente Piedra	4	2.4%
Independencia	4	2.4%
Santa Anita	3	1.8%
Pueblo Libre	3	1.8%
La Molina	3	1.8%
Breña	3	1.8%
Ancón	3	1.8%
San Isidro	2	1.2%
San Bartolo	2	1.2%
La Victoria	2	1.2%
Carabaylo	2	1.2%
Barranco	2	1.2%
Santa Rosa	1	0.6%
San Miguel	1	0.6%
San Luis	1	0.6%
Punta Negra	1	0.6%
Pachacámac	1	0.6%
Miraflores	1	0.6 %
Magdalena	1	0.6%

4.2. Interpretación de las categorías de estudio y síntesis interrogativa

Las categorías de este estudio de investigación, refieren a los siguientes factores:

Factor humano- Categoría

Esta categoría como es lógico está denominada como factor humano y es la que constituye el núcleo entre los demás factores. Dado a que se refiere al hombre, que es el elemento determinante para fijar, guiar y dirigir el inicio, proceso y el fin en la circulación vial terrestre, para evitar los accidentes de tránsito y como se ha mostrada en la página de arriba, en Villa El Salvador encontramos de 9 víctimas mortales en el periodo de enero a setiembre del año 2021. Cuyo índice porcentual asciende a 5.3% en la región Lima.

Factor vehículo- Categoría

Esta categoría refiere a la máquina vehicular, conducida por el factor humano, como se repite, es este quien debe responsabilizarse que la máquina se encuentre en estado óptimo para el uso, a fin de evitar que sea un elemento influyente en la comisión de accidentes viales terrestres.

Factor medio ambiental o de contexto

Denominado tercera categoría en este estudio de investigación y conforme a lo que se muestra en la tabla, objeto de comentario en esta discusión; pues se observa un porcentaje de 0.9% Esta categoría no es menos importante que la anterior pero también está subyugada al conocimiento, pericia, experiencia y respeto absoluto por la ley y su reglamento de tránsito. A lo que se suma la educación emocional y formativa de las autoridades competentes y consecuentemente de los peatones. Muchas veces las señalizaciones están borradas de las carreteras, no existen semáforos o están malogrados, las pistas en mal estado, las señalizaciones en general del tránsito de los códigos respectivos se encuentran en pésimo estado.

CAPÍTULO V
DISCUSIONES, CONCLUSIONES Y
RECOMENDACIONES

5.1. Discusiones

5.1.1. *Discusión primera*

Factor humano.

Tal como se vino señalando líneas arriba y en conformidad con los datos encontrados en los cuadros o tablas presentadas, elaboradas por los órganos competentes, se precisa que, en Villa El Salvador, el año pasado se produjo 9 muertes, lo que asciende a un porcentaje de 5.3. % por accidente vial de tránsito, cuyo responsable influyente en el hecho es el factor humano, considerado como primera categoría en el presente estudio de investigación; denominado o conocido popularmente como conductor, chofer y constituye además, un factor categórico nuclear, para controlar las subcategorías de Vehículo, medio ambiente, y evitar: ebriedad, controlar la imprudencia del peatón, no invadir carril inadecuado, controlar el estado del vehículo para evitar fallas mecánicas, controlar la imprudencia del pasajero, en fin muchos otros elementos que dependen directamente del el factor humano, en tanto a que es el hombre, el elemento determinante para fijar , guiar y dirigir el inicio, proceso y el fin en la circulación vial terrestre, para evitar los accidente de tránsito, no sólo en Villa el Salvador sino en todo ambiente en el que se encuentre condiciendo. Factor vehículo

5.1.2. *Discusión segunda*

Respecto de la categoría vehicular.

Según lo observado en la tabla que se ofrece como fuente de información, se indica que la incidencia influyente de esta categoría, mediante la subcategoría de; falla mecánica, se muestra un 1.7%, que en verdad no es alto, pero sí es de responsabilidad del buen estado del vehículo, por otro lado, se encuentra el exceso de carga, que da un

0.3% de influencia en los accidentes de tránsito. También, a esta categoría se suma la subcategoría de vehículo en mal estado, el mismo que se denota con un 0.3%, como ocasionaste de accidentes de tránsito vial terrestre, en villa el salvado y otros.

5.1.3. *Discusión tercera*

Por cuanto se refiere al Factor medio ambiental o contexto.

Denominado tercera categoría en esta investigación y conforme a lo que se muestra en la tabla, objeto de comentario en esta discusión, se observa un porcentaje de 0.9%. Esta categoría no es menos importante que la anterior pero también demuestra una influencia de cierta preocupación, en tanto que la optimidad de dicha categoría no sólo depende del conductor sino de las políticas de señalización que debe hacer el Estado a través del ministerio de Transportes y Comunicaciones y de las autoridades regionales, provinciales y distritales como es el caso de Villa el Salvador, depende de otros recursos humanos en gestión, a fin de evitar los deterioros de las vías de comunicación de los código de señalización, para evitar sea el medio ambiente o contexto el influyente de los accidentes viales de tránsito terrestre en todo el Perú; consecuentemente en Villa el salvador.

5.2. Conclusiones:

En mérito a la teoría revisada, concordante a los datos fácticos encontrados en los diversos estudios hechos por las autoridades competentes y de conformidad con los objetivos perseguidos y preguntas o supuestos planteados, se ha llegado a las siguientes conclusiones:

Primera: La primera conclusión a la que se arriba, es que el factor humano es responsable de una influencia que responde al 5.3.% de accidentes de tránsito por el

transporte público en el distrito de Villa el Salvador. Se considera que esta influencia es imperativa, porque en torno a ella se mueven los otros dos factores, que también genera 5.3% de muertes, es responsabilidad directa del conductor, subyugado por las subcategorías, dominio de sus emociones, control del número de pasajeros que debe transportar, teniendo en cuenta que son vidas humanas a las que brinda atención, no controla la imprudencia del peatón, porque si éste es mal educado, él como conductor debe demostrar educación, paciencia, comprensión y esperar que cruce ese descontrolado pasajero.

Tal como se indicó más arriba; el factor humano es la brújula, cuyo rol es controlar las subcategorías de Vehículo, medio ambiente, y todo lo que se refiere al óptimo estado del vehículo.

Segunda: La siguiente conclusión, no informa que el influyente con menos índice porcentual de causa es el factor categórico vehículo en mal estado que marca un 0.3%, pero como coadyuvante se muestra un 1.7% exceso de velocidad, que también tiene que ver con el manejo del vehículo, porque, si es un medio de transporte público, se considera que no tiene por qué abusar de velocidad máxima, porque cuando se trata de una emergencia son otros los vehículos que se encargan de dicho transporte, la subcategoría luces de vehículo, también es influyente en los accidentes, en un 0.2 %, pero que, por los datos teóricos y fácticos investigados, se atribuye la responsabilidad al factor categórico humano. Se insiste que, a las luces se suman los frenos, la maniobrabilidad, la gestión o clase de velocidad y es el humano quien elige y lo aplica con el control adecuado.

Tercera: La conclusión del factor ambiental o contextual, señalado con un 0.9% tampoco es indiferente y, aunque es bajo, muestra que influye en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en el distrito de Villa el Salvador. Se insiste que este también, depende determinadamente del factor humano, porque con pericia específica y educación de paciencia y consideración del conductor (factor humano), fácilmente se evitaría levantar los índices de accidentes, no solo en Villa el Salvador, sino en todo ambiente.

Y pues, no resultaría obvio indicar que, si las autoridades del ramo serían capaces, competentes, con liderazgo, y no sólo se preocuparían por cuestiones de segunda línea de derecho y se dirigiesen a custodiar el derecho de primera orden que viene a ser la vida y la salud de la humanidad, tal cual señalan las fuentes y leyes de cada país. se lograría establecer un país de autoridades y sociedad responsable con cultura aceptable indudablemente.

5.3. Recomendaciones

Luego de este prolijo estudio, con base en los datos facticos recogidos y debidamente concordados con las fuentes teóricas doctrinarias de la especialidad, más el análisis de la Ley y Reglamento de Tránsito, se considera prudente dar las siguientes recomendaciones en torno al tema objeto de investigación:

Primera: Este tema de investigación giró en torno a identificar los factores que influyen en el fenómeno de los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021. Habiendo identificado que el factor humano influye considerablemente, se tiene la opinión que, la instrucción, educación y técnica respecto de la conducción o manejo vehicular, debe ser sigilosamente impartida y

monitoreada, por parte de las personas entendidas en tales funciones, particularmente hablando de los maestros de las escuelas de conducción, del ministerio de Transportes y Comunicaciones en todos sus órganos o áreas de control y administración.

Segunda: Las autoridades especialmente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como de los gobiernos regionales, provinciales y distritales, deben entender que esta pandemia vial, debe ser analizada desde una orientación o método sistémico. Entender esta realidad en su conjunto, en relación a todos los componentes que originan esta problemática que son: los conductores de vehículos, los usuarios, el vehículo motorizado, y toda la comunidad transeúnte, con la finalidad de establecer grupos humanos de apoyo y no solamente máquinas que tomen foto de placas y punto, sin olvidar que él que conduce es una persona, lo que transporta son personas y los que están en el entorno también son personas, por lo tanto, las mencionadas autoridades deben pensar en la protección de los derechos humanos que, sobre todo, son de primer orden, tomando en cuenta que en Villa el Salvador se evidencian estas ausencias de apoyo de autoridad.

Tercera: Implantar un sistema de educación vial para los transeúntes por parte del Ministerio de Transportes y Ministerio de Educación, especialmente en la semana de Educación Vial. Identificar los puntos donde ocurren la mayor cantidad de accidentes de tránsito. Instalación de semáforos. Mejorar las señales de tránsito e instalación de cámaras de video, para analizar los accidentes de tránsito.

REFERENCIAS

- Alerta Tránsito. (2021). *Teoría de compensación del riesgo de Wilde*.
<https://www.alertastransito.com/2021/04/teoria-de-compensacion-del-riesgo-de.html>
- Alvira, F. (2015). *Diseños y estrategia en una investigación social. Métodos y técnicas de investigación*. Alianza Editorial.
- Arapa Narizo, D. (2019). *Identificación de los factores determinantes de los accidentes de tránsito fatales en las provincias de Arequipa, Caylloma e Yslay, 2013- 2018* [Tesis de maestría, Universidad Católica de Santa María]. Repositorio Universidad Católica de Santa María. <https://core.ac.uk/download/pdf>
- Barboza Flores, J. (2011). *Construyendo la tesis universitaria- Guía didáctica*. Garden Graf S.R.L.
- Berro, R. (2017). *Los accidentes de tránsito en España, la pandemia vial. Breve estudio en la ciudad de Madrid*. Editorial Península Ibérica.
- Benz, C. (2005). *El primer carro del mundo*.
<https://www.biografiasyvidas.com/biografia/benz>
- Boletín estadístico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (s.f.). *Informe del primer semestre*. <https://www.gob.pe/mtc/informes-publicaciones/2>
- Callejo, J. (2010). *El grupo de discusión: Introducción a una práctica de investigación*. Ariel.
- Callejo, J. (2017). *Introducción al estudio de la investigación cualitativa y sus formas de interpretar la recogida de datos*. Península editores.
- Carreras Castillo, J. (2020). *Tipos, enfoques o niveles de la seguridad vial. Orientaciones generales*. Editora Jurídica Siglo XXI.

Carrero, J. (2020). *Teoría fundamentada- Grounded Theory. El desarrollo de teorías desde la generalización conceptual* (3ª ed.). CIS.

Criminología Vial. (2013). Teoría del riesgo cero. *Blog del observatorio criminológico de la seguridad vial*. <http://www.criminologiavial.com/2013/09/la-teoria-del-riesgo-cero.html>

Diccionario de la Real Academia de la Lengua. (2001). *Definición de problema*. <https://www.rae.es>drae2001>problema>

Diccionario de la Real Academia de la Lengua. (2010). *Definición de accidente*. <https://www.rae.es>tdhale>accidente>

Diccionario de conceptos jurídicos. (2010). *Términos jurídicos*. <https://www.conceptosjuridicos.com>dolo>

Diccionario jurídico virtual. (2017). *Significado de impericia*. <https://www.significadode.org.>impericia>

Enciclopedia jurídica. (2015). <https://www.encyclopedia-juridica.com>negligencia>n>

Franco, E. (2019). *Introducción a la investigación científica: Paradigmas de investigación*. Jurista Editores.

FIA. (2019a). *África: El continente donde la vida no vale nada. Cada día mueren más de 3500 personas*. <https://www.fia.com>new>didier-drogba-embajador>

FIA. (2019b). *África: Primer lugar de muertos y lesionados en el mundo: accidentes de tráfico vehicular*. <https://www.fia.com>new>didier-drogba-embajador>

Ford, H. (2010). *Biografía de emprendedores*. https://dpps.who.int>handle>9789243563848_spa

- Guillermo Laguna, L. & Tello Prado, S. (2019). *La regulación del transporte urbano en Lima: caso El Metropolitano* [Tesis de maestría, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. Repositorio UPC. <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle>
- Grados Díaz, J. (2014). *Los accidentes de tránsito en México, D.F: análisis y propuesta de solución*. Educación sin Fronteras.
- Goleman, D. (2001). *La práctica de la inteligencia emocional*. Editorial Kairós, S.A.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C. & Baptista, L. (2014). *Metodología de la investigación* (6ª ed.). McGraw-Hill/Interamericana Editores.
- Hernández, V. (2010). *Evaluación y gestión estratégica para la seguridad vial: Ciudad Juárez, México, 2008-2010* [Tesis doctoral, El Colegio de la Frontera Norte]. Repositorio COLEF. <https://www.colef.mx/posgrado/tesis/2006758/>
- Jara Risco, M., & Vásquez Córdova, J. (2012). El Servicio de Transporte Público Urbano de personas: libre mercado y regulación. *Revista De Derecho Administrativo*, (12), 309-322.
<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/13512>
- Sainz de Robles, Federico. (2018). *Diccionario Español de sinónimos y antónimos*. Aguilar ediciones .10edición. Madrid
- Mingorance Sánchez, J. A. (2019). *El derecho a la seguridad vial como necesidad y demanda social. La conducción bajo la influencia del alcohol y las drogas* [Tesis doctoral, Escuela Internacional de Doctorado UNED]. Repositorio UNED. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis>
- Mir Puig, S. (2005). *Derecho Penal- Parte General* (7ª ed.). Editorial IB.

Observatorio Nacional de Seguridad Vial-Perú. (2022). *Accidentes de tránsito 2019-2022*. ONSVP. <https://www.onsv.gob.pe>

Organización Mundial de la Salud. (2004). *Informe mundial sobre la prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. <https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/726/92%2075%2031599%20X.pdf?sequence=1>

Organización Mundial de la Salud. (2019). *Traumatismos causados por el tránsito*. <https://www.who.int>Notasdescriptivas>Detail>

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público. (2019). *Informe anual sobre el estado de las carreteras en Perú: Año 2019*.

Peña Cabrera, R. (2020). *Las medidas de coerción y la prisión preventiva en el proceso penal. Desde un estudio procesal constitucional y convencional*. IDEMSA.

Popper, K. (1974). *La lógica de la investigación científica*. Editoriales Tecnos.

Quispealaya Solano, Y. (2019). *Determinación de un tramo de concentración de accidentes del km 90 al km 130 de la carretera central Lima- La Oroya y propuesta de mejoramiento en la señalización y seguridad vial para reducir la tasa de accidentes de tránsito* [Tesis de pregrado, Universidad San Ignacio de Loyola]. Repositorio USIL. <https://repositorio.usil.edu.pe>items>

Stanley, P. (2004). *La inteligencia emocional y los accidentes de tráfico en Miami, Florida, USA*. Grupo editorial Educación vial.

Simons, D. (2011). *Investigación Jurídica: Análisis pragmático de expedientes judiciales en la Corte Superior de Bogotá, 2010*. Líder autores.

Tamayo, M. (2014). *El proceso de la investigación científica. Incluye evaluación y administración de proyectos de investigación* (4ª ed.). Limusa- Noriega Editores.

U-Gob. (2018). *Así planea Singapur disminuir el uso de automóviles al mínimo*. <https://u-gob.com/asi-planea-singapur-disminuir-el-uso-de-automoviles-al-minimo/>

Word Reference. (2016). *Definición del término tránsito*. <https://www.wordreference.com>definicion>transito>

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia estudio cualitativo jurídico

Problema general	Objetivo general	Supuesto categórico general	Categorías	Subcategorías	Metodología
¿Cuáles son los factores que influyen en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El salvador, 2021?	Analizar y determinar los factores que influyen en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021.	La doctrina y la norma jurídica indican; que los factores: humano, vehículo y ambiente son influyentes determinantes en en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021.	1.Factor humano 2.Factor vehículo. 3.Factor ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • Información • Actitudes • Aplicación de la Ley • Condiciones mecánicas • Luces • Frenos • Maniobrabilidad • Gestión de la velocidad • Diseño y trazado del camino • Límites de la velocidad • Elementos de seguridad peatonal 	El presente es de tipo teórica, según su finalidad de investigación, descriptiva; según su alcance investigativo; cualitativa jurídica según el enfoque de investigación; no experimental, acorde al diseño de investigación; documental y de investigación de campo (entrevista a especialistas)
Problemas específicos	Objetivos específicos	Supuestos categóricos específicos			

<p>¿Cuáles son los requisitos interviniente del factor humano en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021?</p>	<p>Señalar los requisitos interviniente del factor humano en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021.</p>	<p>El conocimiento normativo factico, provee competencias directrices de pericia del factor humano en los accidentes de tránsito</p>
<p>¿Cuáles son las condiciones requirentes del factor vehículo en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021?</p>	<p>Describir las condiciones requirentes del factor vehículo en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021.</p>	<p>ocasionados por el transporte público terrestre en Villa El Salvador, 2021.</p>
<p>¿Qué relación existe entre el factor del entorno físico en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público</p>	<p>Explicar la relación existe entre el factor del entorno físico en los accidentes de</p>	<p>La calidad y cuidado de las condiciones del factor vehículo propician los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público</p>

terrestre en Villa El tránsito ocasionados terrestre en Villa El
Salvador, 2021? por el transporte Salvador, 2021
público terrestre en La impericia o
Villa El Salvador, negligencia para
2021? verificar el factor
del entorno físico
originan los
accidentes de
tránsito
ocasionados por el
transporte público
terrestre en Villa El
Salvador, 2021

Anexo 2. Formulario de consentimiento informado para entrevista

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL PERÚ
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



Yo, _____, identificado/a con DNI N° _____, he recibido información en forma escrita vía correo electrónico referente al estudio del/la investigador/a (apellidos y nombres, en ese orden): _____ y he leído la información detallada a continuación:

Título de la investigación:	
Objetivo de la investigación:	
Este estudio es para optar por (marque con un aspa, X):	
Grado de bachiller	
Título profesional de abogado/a	X
Otra forma de titulación (detallar):	
Para propósito exclusivo de este estudio, esta entrevista será grabada, marque con un aspa (X):	
Acepto que la entrevista sea grabada	
No acepto que la entrevista sea grabada, pero acepto la entrevista bajo los términos de confidencialidad en el tratamiento de mi identidad en el estudio	X
El/la investigador/a que está a cargo del estudio es:	
JORGE CHIPANA MIRANDA	

DECLARACIÓN JURADA:

El/la entrevistado/a firma y declara que ha tenido la oportunidad de haber leído y conversado sobre el estudio y hacer preguntas respecto al mismo.

El/la entrevistado/a firma y declara que da su consentimiento para participar en esta investigación y que es consciente de que su intervención es enteramente libre, gratuita y voluntaria.

El/la entrevistado/a firma y declara que puede omitir preguntas que no considere adecuadas o detener la entrevista en cualquier momento sin que esto represente algún perjuicio para el/la investigador/a.

El/la entrevistado/a firma y declara que, al firmar este formulario de información de consentimiento informado para entrevista en este estudio, está de acuerdo con que sus datos personales brindados solo sean utilizados según lo que indique a continuación:

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

Autorizo que los siguientes datos personales: nombres, apellidos, universidad de pertenencia y trabajo actual se utilicen en el estudio (marque con un aspa, X).

No autorizo que mis datos personales se utilicen en el estudio. La información que brinde se utilizará de manera anónima en el estudio (marque con un aspa, X).

El/la entrevistado/a deja constancia que recibirá una copia de este formulario de consentimiento e información del estudio por parte del/el investigador/a.

El /la investigador/a firma y declara que respetará todas las normas de integridad científica en el tratamiento de la información y confidencialidad que amerite la entrevista y el estudio. En caso de faltas a la ética en investigación, integridad científica y/o quebrantamiento de las normas vigentes en materia de investigación, el /la investigador/a firmante se somete a las acciones administrativas y legales que correspondan.

Los abajo firmantes declaran que prestan libremente su conformidad para participar del estudio.

(Firma) _____ _____ _____ _____	(Firma) _____ _____ _____ _____	(Firma) _____ _____ _____ _____
Fecha: 1/11/22	Fecha: 2/11/22	Fecha: 3/11/22

Anexo 3. Instrumento: cuestionario de preguntas

Guía de entrevista



Instrucciones:

Estimado Señor, (a) a continuación; le presento un instrumento de investigación, compuesto por 10 ítems, de tipo abierto, léalos con cuidado, a fin de dar la respuesta pertinente, acorde con la pericia y experiencia que tiene Ud. En base a su respectiva especialidad, respuestas que en la fase correspondiente de análisis refrendarán mi Estudio de investigación, por lo que tienen un objetivo meramente científico académico de carácter confidencial; afín de obtener el título de abogado en la Universidad Autónoma del Perú.

1) Cree Ud.; ¿qué entre los factores que influyen en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en el distrito de Villa El Salvador, 2021 la mayor atribución la tiene el factor humano?

.....
.....

2) ¿Quién cree Ud. qué tiene mayor responsabilidad en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en el distrito de Villa El Salvador, 2021 el conductor o el peatón?

.....
.....

3) ¿En su opinión, es determinante la sobrecarga de usuarios en los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en el distrito de Villa El Salvador, 2021?

.....
.....

4). No controlar adecuadamente el vehículo por Consumo de alcohol u otra droga, ¿Constituye, falta o delito?

.....
.....

5). El mal estado del factor ambiental o físico es un factor de gran vinculación con los accidentes de tránsito ocasionados por el transporte público terrestre en el distrito de Villa El Salvador, en el 2021?

.....
.....

6)- ¿Cre Ud. que los accidentes de tránsito, ocasionados por el transporte público terrestre en el distrito de Villa El salvador, en el 2021, es por falta de conocimiento de la Ley?

.....
.....

7) Cree Ud. Que ¿Los índices de accidentes de tránsito, ocasionados por el transporte público terrestre en el distrito de Villa El Salvador, en el 2021, se deben a cuestiones cognitivas o emocionales?

.....
.....

8) ¿Qué importancia tiene el factor vehículo o máquina en los accidentes de tránsito, ocasionados por el transporte público terrestre en el distrito de Villa El Salvador, en el 2021?

.....
.....

9) ¿Por qué es necesario realizar un enfoque sistémico, en las etapas de: El antes, durante y después de los accidentes de tránsito, ocasionados por el transporte público terrestre?

.....
.....

10) ¿Cuál es el detonante que causa el mayor índice de muertes, en el mundo según la Organización Mundial de la Salud. OMS?

.....
.....