



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA

Escuela Profesional de Derecho

TESIS

**“FACTORES DETERMINANTES DE LA CONDUCTA DE
LOS PEATONES Y SU INFLUENCIA EN LA SEGURIDAD
VIAL EN EL DISTRITO JUDICIAL DE PIURA 2017 –
2018”**

PRESENTADO POR:

Bach. FANY MARIA ZURITA JIBAJA

ASESORES:

DR. EDWIN BARRIOS VALER

MG. PABLO FELIPE MIRANDA MIRANDA

PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE ABOGADO

PIURA-PERÚ

2020

Dedicatoria

A mi familia, por todo lo que me ha dado en la vida, por ese gran cariño, amor y dedicación que me brindan y por haberme inculcado los valores y principios que cada día me hacen ser mejor persona.

Agradecimiento

Un agradecimiento especial a mis hijos, quienes son el pilar fundamental en el desarrollo de esta investigación, la fuerza que me empuja a salir adelante, el bálsamo que mi corazón necesita para lograr todos los propósitos trazados y quienes siempre permanecen apoyándome y alentándome a salir adelante para ser mejor persona y mejor profesional.

Reconocimiento

Un reconocimiento especial a la Universidad Alas Peruanas por haberme formado de manera integral a través de sus profesores, quienes de manera desinteresada y comprensiva nos han apoyado en todo momento, ayudándonos constantemente a que el presente trabajo llegue a puerto final. Sus consejos y observaciones han sido de valiosa importancia e inapreciable valor para poder concretizar esta investigación.

ÍNDICE

	Pág.
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Reconocimiento	iv
Resumen	vii
Abstract	viii
Introducción	9
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	12
1.1. Descripción de la realidad problemática	12
1.2. Delimitación de la Investigación	15
1.2.1. Delimitación espacial.....	15
1.2.2. Delimitación social	15
1.2.3. Delimitación temporal.....	15
1.2.4. Delimitación conceptual	15
1.3. Problemas de investigación	16
1.3.1. Problema general.....	16
1.3.2. Problemas específicos	16
1.4. Objetivos de la investigación	17
1.4.1. Objetivo general	17
1.4.2. Objetivos específicos.....	17
1.5. Hipótesis y variables de la investigación	18
1.5.1. Hipótesis General.....	18
1.5.2. Hipótesis Específicas	18
1.5.3. Variables (definición conceptual y operacional).....	19
1.6. Metodología de la investigación	26
1.6.1. Tipo y nivel de investigación	26
1.6.2. Método y diseño de investigación	27
1.6.3. Población y muestra de la investigación	29
1.6.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	31
1.6.5. Justificación, importancia y limitaciones de la investigación	32
CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO	37
2.1. Antecedentes de la investigación	37
2.2. Bases Legales	51
2.3. Bases teóricas	52

2.3.1. Respecto a la Variable I: Conducta peatonal	52
2.3.2. Respecto a la Variable II: Seguridad vial	82
2.4. Definición de términos básicos	105
CAPÍTULO III: PRESENTACIÓN, ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS	110
3.1. Análisis de tablas y gráficos.....	111
3.2. Discusión de resultados	163
3.3. Conclusiones	174
3.4. Recomendaciones	176
3.5. Fuentes de información	178
ANEXOS	182
Anexo N° 01: Matriz de consistencia.....	183
Anexo N° 02: Cuestionario dirigido al peatón	184
Anexo 3: Cuestionario dirigido al conductor de un vehículo.....	188
Anexo 4: Proyecto de Ley	192

Resumen

La presente investigación denominada “Factores determinantes de la conducta de los peatones y su influencia en la seguridad vial en el Distrito Judicial de Piura– 2017 - 2018”, centra su objetivo en la necesidad de determinar los factores que influyen en la conducta del peatón, cuya capacidad de obrar está debidamente probada pero que, reflejando un comportamiento irresponsable e imprudente, origina accidentes de tránsito, omitiendo el deber de cuidado poniendo en riesgo o peligro la vida de los transeúntes y la suya. La investigación es de básica, nivel correlacional y siguió un diseño correlacional no experimental; es decir, se realizó el estudio sin manipular deliberadamente las variables. La población seleccionada para recopilar información estuvo constituida por todos los conductores y peatones del Distrito Judicial de Piura, tomando como muestra a 30 conductores y a treinta peatones del mencionado Distrito Judicial. Para recopilar la información se aplicó la técnica de la encuesta en la modalidad de cuestionarios con veinticuatro para cada uno de ellos.

A la luz de los resultados podemos concluir que el peatón imprudente busca principalmente ahorrar tiempo y que la costumbre de transitar por un lugar específico modifica la percepción de riesgo de atropello. Además, el diseño y ubicación de la infraestructura vial juega un rol fundamental en el comportamiento de los peatones. Por lo tanto, si los cruces peatonales designados no siguen el camino natural de los peatones, implicando mayores tiempos de caminata, entonces su utilización disminuye. Concluido el estudio consideramos plausible, sancionar penalmente la inadecuada conducta peatonal, incorporando en nuestra legislación un tipo penal encuadrado en el delito de homicidio culposo, similar a la aplicada al conductor vehicular, probada objetivamente, su falta de reconocimiento al cumplimiento de normas y disposiciones de tránsito.

Palabras clave. *Conducta imprudente, delitos culposos; deber objetivo de cuidado; delitos de tránsito, peatón, conductor vehicular, tipicidad, tipificación.*

Abstract

This research called "Determining factors of pedestrian behavior and its influence on road safety in the Judicial District of Piura - 2017 - 2018", focuses its objective on the need to determine the factors that influence pedestrian behavior, whose ability to act is duly proven but which, reflecting irresponsible and reckless behavior, causes traffic accidents, omitting the duty of care, putting the lives of passersby and yours at risk or danger. The research is of basic, correlational level and followed a non-experimental correlational design; that is, the study was carried out without deliberately manipulating the variables. The population selected to collect information consisted of all drivers and pedestrians from the Piura Judicial District, taking as a sample 30 drivers and thirty pedestrians from the aforementioned Judicial District. To collect the information, the survey technique was applied in the form of questionnaires with twenty-four for each of them.

In light of the results, we can conclude that the reckless pedestrian mainly seeks to save time and that the habit of traveling through a specific place modifies the perception of the risk of being hit. Furthermore, the design and location of the road infrastructure plays a fundamental role in the behavior of pedestrians. Therefore, if designated crosswalks do not follow the natural path of pedestrians, resulting in longer walking times, then their use decreases. Once the study is concluded, we consider it plausible to penalize inappropriate pedestrian behavior, incorporating into our legislation a criminal type framed in the crime of wrongful death, similar to that applied to the vehicular driver, objectively proven, its lack of recognition of compliance with regulations and provisions of transit.

Keywords. Reckless conduct, wrongful crimes; objective duty of care; traffic crimes, pedestrian, vehicular driver, typicity, typification

Introducción

La presente tesis, denominada *“Factores determinantes de la conducta de los peatones y su influencia en la seguridad vial en el Distrito Judicial de Piura– 2017 - 2018”*, centra su objetivo en la necesidad de determinar los factores que influyen en la conducta del peatón, cuya capacidad de obrar está debidamente probada, pero que reflejando un comportamiento irresponsable e imprudente, origina accidentes de tránsito, omitiendo el deber de cuidado, poniendo en riesgo o peligro la vida de los transeúntes y la suya. Bajo esta problemática se hace imprescindible, aplicar con rigurosidad la acción coercitiva del Estado, considerando que, por los principios de proporcionalidad y razonabilidad, del daño ocasionado al bien jurídico vida, se debe resolver con la aplicación de medidas limitativas, teniendo presente que la relación de causalidad entre víctima y agresor esté debidamente probada y se subsuma en el tipo penal, regulado en nuestro Código Penal de 1991. Es por ello que se propone incorporar en el marco jurídico de la legislación peruana, contenida en el artículo 111, un inciso específico que tipifique en el delito de homicidio culposo, la imprudencia del peatón que por omisión del deber de cuidado ocasiona accidentes de tránsito. Es decir, así como se sanciona al conductor por homicidio culposo en el art. 111, debería existir el art. 111-A, el cual sanciona con las mismas penas y reparación civil al peatón que por culpa ocasiona la muerte de una persona.

De esta manera bajo el planteamiento hipotético que uno de los motivos causantes de accidentes de tránsito se debe al comportamiento del peatón imprudente, como manifestación de una conducta que lleva a realizar acciones que por su tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad son tipificadas como delitos. Es por ello que analizaremos los factores que influyen para que su conducta sea reprochable y lesiva, y bajo un debido proceso ejercer la acción coercitiva del Estado y su no accionar responsable, sea sancionada drásticamente, en vista del incremento de accidentes de tránsito en los últimos años. La regulación de la culpabilidad que se le debe imputar al peatón imprudente (culpa), que resulte ser causante de accidentes de tránsito, no sólo debe ser tratada en la esfera civil buscando un resarcimiento económico, por los daños ocasionados, sino la

aplicación de medidas que terminen con la impunidad del sujeto imprudente, considerando la proporcionalidad del daño generado a un bien jurídico comprendido como derecho fundamental, como lo establece nuestra Constitución Política del Perú, cuando se refiere a la vida de la persona humana.

La omisión del deber de cuidado vista como la no acción culposa que, en el momento de ocurrencia de los hechos, muestra a un sujeto incurriendo en una omisión, sin medir o calcular las consecuencias que se coligen de dicha conducta, que, de manera directa o indirecta, cause lesiones en un bien jurídico particular, con resultado de carácter patrimonial o personal, efectos que comprometen su propia vida o de otros sujetos comprendidos en el hecho omiso debe ser sancionada penalmente.

La doctrina, nos ilustra y sostiene la trascendencia e importancia de nuestra investigación; en tal sentido Engisch (1930), no dice en de su escrito de habilitación titulado “Investigaciones sobre el dolo y la imprudencia en el Derecho Penal”, plantea por primera vez introducir la importancia de considerar la imprudencia en el injusto y, más allá de la pura conexión causal de la acción imprudente con el resultado, impuso la presencia del deber objetivo de cuidado en la ilicitud del delito imprudente. Siguiendo su pensamiento, Welzel (1931) hace suyo este pensamiento, dando lugar, al origen a la esencia sustantiva de la ciencia del Derecho Penal, influyendo en la siendo su efecto, la imposición sancionadora a las conductas, que se encuadran en actos que lesionan bienes jurídicos o los exponen a situaciones riesgosas o peligrosas, contraviniendo a la normatividad vigente y en su consumación la seguridad de la sociedad.

En virtud de lo precisado nuestra investigación, partiendo de una realidad problemática, identificará las causas que influyen en esta situación, empleando el método hipotético-deductivo, a través del cual se organizará el conocimiento para trabajarlo mediante el planteamiento de hipótesis iniciales o principios, que den respuesta anticipada a dicha situación planteada, por lo que en el desarrollo estructural la presente investigación se desarrollará de la siguiente manera:

En el primer capítulo se describe la realidad problemática, la delimitación de la investigación en los aspectos espacial, social, temporal y conceptual. Igualmente, se señalan los problemas, objetivos, la justificación, importancia y limitaciones de la investigación; se plantean las hipótesis de la investigación, se definen las variables no solo desde el enfoque conceptual sino también operacional y que constituyen la descripción del problema, la metodología de la investigación la misma que sigue el diseño no experimental, perteneciendo al nivel descriptivo- explicativo- correlacional de tipo básico. La investigación pertenece al enfoque cuantitativo por tanto su análisis, interpretación y discusión de los resultados demandó la aplicación de un cuestionario para obtener la opinión respecto a la problemática planteada, así como los criterios adoptados que requiere un estudio con un aceptable nivel de confiabilidad.

El segundo capítulo considera los antecedentes, las bases teóricas que sustentan la investigación, así como las bases legales y la definición de términos básicos para un mejor entendimiento de la misma. El tercer capítulo trata sobre los resultados encontrados en la investigación, la discusión y análisis de los mismos.

Finalmente, se arriba a las conclusiones y en base a estas se estructuraron las recomendaciones. También se señalan las fuentes de información y como anexos se considera la matriz de consistencia, los cuestionarios aplicados a los peatones y conductores del Distrito Judicial de Piura que formaron parte de la muestra, las fichas validación a cargo de los expertos temáticos y metodológico, así como los informes de conformidad tanto en el aspecto temático como metodológico de la tesis.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

En la dinámica del diario accionar las personas, realizamos actos con trascendencia jurídica y otros que no lo son, en justa concordancia con los principios de racionalidad y proporcionalidad y afectación a los bienes jurídicos tutelados, el derecho penal, determina la acción coercitiva, para aquellos comportamientos que transgreden el ordenamiento jurídico, no queden impunes. Por tanto, estas acciones son analizadas contemplando nuestra capacidad de obrar, como así lo estipula nuestro código civil de 1984, en los artículos 42, 43 y 44, cuando hace una clara definición y distinción entre capacidad absoluta, relativa y nula. Bajo esta premisa, es el Derecho penal con su potestad coercitiva, que nos ilustra sobre las sanciones aplicables a quienes vulneran los derechos adquiridos por mandato constitucional, y por consiguiente incumplen los deberes surgidos a partir de los mismos, bajo el supuesto que todo derecho termina donde empieza el derecho del otro. En atención a lo precisado, centramos el objetivo de nuestra investigación, en la necesidad de determinar las causas o factores que influyen en el comportamiento y conducta de cada persona en sus actos de la vida diaria, realizados de manera consciente e

inconsciente, vistos objetiva y subjetivamente. Corresponde en este caso individualizar la actuación del peatón, que, denotando una conducta irresponsable e imprudente, omite el deber de cuidado y ocasionando accidentes de tránsito, lesionando bienes jurídicos, reconocidos y garantizados por el Estado y la Constitución Política del Perú de 1993, siendo el derecho a la vida uno de ellos.

Siendo nuestra preocupación analizar el comportamiento del peatón imprudente y su influencia en los accidentes de tránsito, tomaremos en cuenta, de manera general la realidad problemática, suscitada en el desplazamiento vehicular y peatonal, contando con información difundida por Andina (Agencia Peruana de Noticias), que informa lo siguiente:

Un total de 133 accidentes de tránsito en las carreteras del país han dejado como saldo trágico 138 muertos en lo que va del presente año, teniendo como causa principal la imprudencia del conductor, reveló la Policía Nacional del Perú (PNP).

El coronel Franklin Barreto Verástegui, jefe de la División de Investigación de Accidentes de Tránsito (DIVPIAT) de la PNP, dijo que las otras causas que le siguen en número de casos son por la imprudencia del peatón, por el exceso de velocidad y por conducir en estado de ebriedad.

Barreto informó, asimismo, que durante el año 2017 se registraron 498 accidentes de tránsito que dejaron 539 muertos en las vías de todo el Perú.

Aclaró, sin embargo, que, en términos comparativos desde el año 2000 al 2017, los accidentes de tránsito se han reducido en 45 %, gracias a las campañas de sensibilización e información que se han difundido entre la población, sobre el respeto a las normas de tránsito. “Este año estamos doblegando los esfuerzos. Estamos realizando acciones preventivas, vamos a ver el tema de sensibilización, las campañas de prevención de accidentes de tránsito. Nos interesa mucho modificar el comportamiento de las personas para que sean proclives a

cumplir la norma y manejar con precaución”, manifestó. (Andina, 2018)

De conformidad a lo precitado, urge la adopción y aplicación de medidas eficientes que den tratamiento adecuado al problema, que representa el incremento de accidentes con pérdidas de vidas humanas motivadas por la imprudencia y omisión del deber de cuidado del peatón. Para ello se requiere la incorporación de un dispositivo en nuestra ley sustantiva penal, que individualice al peatón, y determine su grado de culpabilidad en el acto ilícito, que produce pérdidas de vidas humanas, evitando impunidad y de igual manera la consiguiente reparación civil. Para logros efectivos en necesario tratar el problema, concibiendo el objetivo de manera integral, dejando de lado la concepción de responsabilizar de los actos lesivos a las autoridades representativas, que si bien es cierto deben actuar de conformidad a sus facultades y competencias y por tanto son las llamadas a conseguir el debido uso de las vías de tránsito por los conductores, debe tenerse presente que en esta tarea se debe integrar todos los elementos del Estado, siendo preponderante el rol que debe cumplir el ciudadano en su calidad de peatón responsable, prudente y culto, producto de una formación preventiva que lo capacite para un real y cabal respeto de las reglas de tránsito, evitando omisiones del deber de cuidado, conoedor que pone en riesgo la vida de los demás y la propia y que por consiguiente será sujeto a la aplicación de la medida coercitiva por transgredir las normas de tránsito y generar riesgo a los demás transeúntes.

Ante tal situación surgen las siguientes inquietudes: ¿Es necesario implementar medidas coercitivas que sancionen el comportamiento imprudente de peatones? ¿Es tan divertido ser peatón imprudente, por la oportunidad de impunidad que la misma ley le origina? En esta posición, analizando el caso del Perú, vemos que algo menos del 10% de las causas de accidentes de tránsito se debe a la imprudencia del peatón. Dichas circunstancias se presentan en diversas formas como: prescindir del uso de un puente o cruceo peatonal, cruzar intempestivamente la calle, burlar

la luz roja, entre otras. Se conoce que el peatón no usa el cruceo peatonal, el puente peatonal, preferencia peatonal, falta o carencia de veredas para que el peatón circule. Otras causas son: falta de veredas, discontinuas, a desnivel, y en situaciones frecuentes con obstáculos. Autos que invaden las veredas y que limitan nuestro andar es más que obvio. Definitivamente no podemos olvidar que el peatón no respeta los semáforos; toda esta carencia de valores y responsabilidad generan innumerables accidentes y tragedias, situación que justifica la trascendencia de la presente investigación. Por las razones señaladas nos planteamos como pregunta o problema general ¿De qué manera la conducta peatonal influye en la seguridad vial en el distrito judicial de Piura- 2017 – 2018?

1.2. Delimitación de la Investigación

1.2.1. Delimitación espacial

La presente investigación ha sido realizada en la ciudad de Piura, específicamente tomando como referencia el distrito Judicial – Piura.

1.2.2. Delimitación social

Se tomó como referencia a los conductores y peatones residentes en el distrito Judicial de Piura.

1.2.3. Delimitación temporal

En el estudio de la investigación se tomó en cuenta el período comprendido entre los años 2017-2018.

1.2.4. Delimitación conceptual

En el desarrollo del proyecto de investigación, se consultarán diversas fuentes bibliográficas, exclusivamente documentales entre las que se puede señalar: revistas jurídicas especializadas, investigaciones tanto nacionales internacionales, nacionales y locales, doctrina extraída de investigaciones, textos jurídicos que señalan la doctrina especializada referida al proyecto de

investigación, enlaces de internet relacionadas con la temática, jurisprudencia y doctrina nacional y comparada sobre temas referidos a las variables que constituyen el trabajo de investigación las mismas que son:

Conducta peatonal: Actividad humana compleja, que implica por lo menos una componente cognitiva y una componente ejecutiva (Prieto, 1984). El elemento cognitivo se refiere a que las decisiones se basan en el conocimiento adquirido, mientras que el ejecutivo o afectivo es el que conduce al individuo a actuar (Camerer, Loewenstein, & Prelec, 2005).

Seguridad vial: Es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito; mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito. También se refiere a las tecnologías y métodos empleados para dicho fin en cualquier medio de desplazamiento terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta, bicicleta y a pie). (Organización Panamericana de la Salud, 2020)

1.3. Problemas de investigación

1.3.1. Problema general

¿De qué manera la conducta peatonal influye en la seguridad vial en el distrito judicial de Piura- 2017 – 2018?

1.3.2. Problemas específicos

P.E.1 ¿Qué medidas de carácter sancionador y coercitivo, deben implementarse para regular el comportamiento humano, que

coadyuven a garantizar y reconocer la seguridad vial en el Distrito Judicial de Piura– 2017 – 2018?

P.E.2 ¿En qué medida la incorporación de la conducta de omisión del deber de cuidado del peatón imprudente dentro del marco normativo prescrito en nuestro Código Penal de 1991, que en el artículo 111, tipifica el delito de Homicidio culposo, atenuará los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Piura, periodo 2017 – 2018?

P.E.3 ¿De qué manera la aplicación de medidas coercitivas drásticas que sancione la responsabilidad del peatón, que omite el deber de cuidado, influirá en la seguridad de la transitabilidad vial?

P.E.4 ¿En qué medida la carencia de programas integrales que incluyan la participación de todos los estamentos del estado influye en la precaria cultura ética y de valores del peatón, que infringe el deber de cuidado, creando situaciones de riesgo y peligro propiciando accidentes de tránsito, que en los últimos años se ha incrementado, con resultados lamentables?

1.4. Objetivos de la investigación

1.4.1. Objetivo general

Determinar la influencia de la conducta peatonal en la seguridad vial en el distrito judicial de Piura- 2017 – 2018

1.4.2. Objetivos específicos

O.E.1. Analizar la eficacia de las medidas de carácter sancionador y coercitivo en la regulación del comportamiento humano, que

coadyuven a garantizar y reconocer la seguridad vial en el Distrito Judicial de Piura– 2017 – 2018.

- O.E.2. Proponer como delito la conducta de omisión del deber de cuidado del peatón imprudente dentro del marco normativo prescrito en nuestro Código Penal de 1991, que en el artículo 111, tipifica el delito de Homicidio culposo, tendente a atenuar los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Piura, periodo 2017 – 2018.
- O.E.3. Plantear medidas coercitivas drásticas que sancione la responsabilidad del peatón, que omite el deber de cuidado, coadyuvando así a la seguridad de la transitabilidad vial.
- O.E.4. Proponer el desarrollo de programas integrales que incluyan la participación de todos los estamentos del Estado, a fin de lograr una efectiva cultura ética y de valores del peatón, que infringe el deber de cuidado.

1.5. Hipótesis y variables de la investigación

1.5.1. Hipótesis General

La conducta peatonal influye de manera significativa en la seguridad vial en el distrito judicial de Piura, 2017 - 2018.

1.5.2. Hipótesis Específicas

- H.1. La seguridad vial en el Distrito Judicial de Piura, requiere la implementación de medidas de carácter sancionador y coercitivo, que regulen el comportamiento del peatón imprudente para atenuar los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Piura– 2017 – 2018.
- H.2. La incorporación y tipificación de la conducta de omisión del deber de cuidado del peatón imprudente dentro del marco normativo prescrito en nuestro Código Penal de 1991, que en el artículo 111, tipifique el delito de Homicidio culposo, atenuará los

accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Piura, periodo 2017 – 2018.

H.3. La modificación de la norma con medidas coercitivas drásticas que sancionen la responsabilidad del peatón, omitirá el deber de cuidado, coadyuvando a la seguridad de la transitabilidad vial.

H.4. Existen significativas carencias de programas integrales con participación de todos los estamentos del estado que no ayudan a mejorar la precaria cultura vial y de valores del peatón, el mismo que infringe el deber de cuidado, creando situaciones de riesgo y peligro.

1.5.3. Variables (definición conceptual y operacional)

a. **Variable I: Conducta peatonal**

Actividad humana compleja, que implica por lo menos una componente cognitiva y una componente ejecutiva (Prieto, 1984). El elemento cognitivo se refiere a que las decisiones se basan en el conocimiento adquirido, mientras que el ejecutivo o afectivo es el que conduce al individuo a actuar (Camerer, Loewenstein, & Prelec, 2005). La conducta peatonal es un proceso automático, que se ejecuta en paralelo con otras actividades, refleja las preferencias de conducta en función de la edad, experiencia, características de personalidad, estilos, entre otros. Considera las siguientes dimensiones:

- **Baja:** el peatón responderá en defensa de su propia persona
- **Media:** respuesta de comportamiento humano donde podremos apreciar desconocimiento de la norma, comportamientos diversos y omisión del deber de cuidado
- **Alta:** es la respuesta del comportamiento positivo de los seres humanos donde expresan querer vivir en armonía, seguridad y control de sus bienes jurídicos.

b. Variable II: Seguridad Vial

Es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito; mediante la utilización de conocimientos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas de conducta; bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito. También se refiere a las tecnologías y métodos empleados para dicho fin en cualquier medio de desplazamiento terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta, bicicleta y a pie). (Organización Panamericana de la Salud, 2020)

Dimensiones

- ✓ Seguridad activa
- ✓ Seguridad pasiva
- ✓ Accidentes de tránsito

1.5.3.1. Definición operacional

Variables	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Técnica	Instrumento	Escala
<p>Variable I</p> <p>Conducta peatonal: Actividad humana compleja que implica por lo menos una componente cognitiva y una componente ejecutiva (Prieto, 1984).</p>	<p>- Bajo: el peatón responderá en defensa de su propia persona</p> <p>- Medio: respuesta de comportamiento humano donde podremos apreciar desconocimiento de la norma, comportamientos diversos y omisión del deber de cuidado</p> <p>- Alto: es la respuesta del comportamiento positivo de los seres humanos donde expresan querer vivir en armonía, seguridad y control de sus bienes jurídicos.</p>	<p>Baja</p> <p>Media</p> <p>Alta</p>	<p>1. ¿Conoce el significado de las luces del semáforo?</p> <p>2. ¿Al cruzar una avenida siempre espera que el semáforo marque luz verde para peatón?</p> <p>3. ¿Cuándo tiene prisa espera que el semáforo marque verde para peatones?</p> <p>4. Por su experiencia, caminado por la ciudad. ¿Conoce la zona peatonal de las avenidas?</p> <p>5. ¿Cuándo cruza las avenidas, lo hace por los cruces peatonales?</p> <p>6. ¿Cuándo cruza una avenida muy transitada habla por celular?</p> <p>7. Sabiendo que puede sufrir un accidente ¿cruza la avenida por en medio de la misma?</p> <p>8. ¿Alguna vez ha sido atropellado?</p> <p>9. Indique cuál es la causa más frecuente de accidentes de tránsito en nuestra ciudad:</p> <p>10. ¿Mientras cruza una avenida lee?</p> <p>11. ¿Conoce normas de tránsito básicas?</p>	Encuesta	Cuestionario	Gradual

<p>Variable II: Seguridad vial: Prevención que debe tenerse en cuenta para evitar accidentes automovilísticos, o independientemente de la atención para disminuir la tasa de accidentes que hoy en día sucede en las enormes comunidades urbanas y cada minuto. (British Council Perú, 2007)</p>	<p>Considerada como las medidas adoptadas por peatones y conductores para la seguridad vial.</p>	<p>Seguridad Activa</p> <p>Seguridad pasiva</p>	<p>12. Alguna vez por su infracción al cruzar una avenida. Ha sido pasible de una sanción. 13. ¿Cómo califica la labor del policía de tránsito? 14. ¿Usa los puentes peatonales? 15. ¿Cuál considera es la causa de no usar los puentes peatonales? 16. ¿Sabe el peligro que acarrea cruzar una avenida cuando el semáforo marca luz verde para los vehículos? 17. Suponga esta situación: usted camina por una calle con mucho tráfico y se dispone a pasar al otro lado. Tiene prisa. En ese lugar no hay paso con semáforo. ¿Se atreve normalmente a pasar sorteando los coches o da un rodeo hasta llegar a un paso con semáforo? 18. En la situación señalada en la pregunta anterior, por su experiencia como peatón. ¿Qué hace el común denominador de las personas? 19. ¿Alguna vez ha cruzado ebrio una avenida? 20. ¿Alguna vez por su propia imprudencia, ha estado a punto de ser atropellado?</p>			
---	--	---	--	--	--	--

		Accidentes de tránsito	<p>21. ¿Cuándo cruza una avenida tiene sus cinco sentidos en la acción que realiza?</p> <p>22. Por su experiencia, ¿cree que muchos de los accidentes de tránsito en la ciudad, se podrían evitar con el cumplimiento más estricto de las normas por parte de los peatones?</p> <p>23. ¿Cómo juzga la conducta de los conductores de los vehículos?</p> <p>24. ¿Cuál de las siguientes calificaciones merece su conducta como peatón?</p> <p>25. ¿Tiene licencia para conducir?</p> <p>26. ¿Conoce el reglamento general de tránsito?</p> <p>27. ¿Cuánto tiempo tiene laborando como conductor?</p> <p>28. Indique la velocidad con la que conduce normalmente por una avenida transitada por peatones.</p> <p>29. Para continuar conduciendo, después de la pausa que indica la luz roja del semáforo:</p> <p>30. ¿Cede el paso a los peatones?</p> <p>31. ¿Alguna vez se ha estacionado en la senda peatonal?</p> <p>32. ¿Conoce que está prohibido invadir la senda peatonal?</p>			
--	--	------------------------	--	--	--	--

			<p>33. ¿Cuál es la causa más frecuente por la que, los conductores invaden la zona peatonal?</p> <p>34. ¿Ha sido pasible de sanciones administrativas?</p> <p>35. De haber sido pasible de sanciones administrativas. Indique cuántas:</p> <p>36. Alguna vez le ha sido impuesta una sanción porque su infracción puedo causar un accidente de tránsito que tuviese como víctima un peatón:</p> <p>37. Su vehículo ha pasado por revisión técnica.</p> <p>38. Antes de salir de casa verifica que su vehículo se encuentre en buenas condiciones.</p> <p>39. ¿Cuándo conduce habla por celular?</p> <p>40. ¿Cuándo conduce conversa con su copiloto?</p> <p>41. ¿Cuándo conduce tiene sus cinco sentidos en la acción que realiza?</p> <p>42. Indique el grado de alcohol que debe tener la persona en la sangre, para ser considerado ebrio.</p> <p>43. ¿Alguna vez ha conducido ebrio?</p>			
--	--	--	--	--	--	--

			<p>44. ¿Alguna vez, se ha visto involucrado en un accidente de tránsito en el cual haya resultado herido un peatón?</p> <p>45. ¿Cuál cree que, es la causa más frecuente de los accidentes de tránsito?</p> <p>46. Cuando llega a un cruce de calles sin semáforos ni policías, una persona está cruzando por la senda peatonal ¿qué hace?</p> <p>47. ¿Cómo califica la conducta de los peatones en la ciudad?</p> <p>48. ¿Qué calificación merece su labor como conductor?</p>			
--	--	--	---	--	--	--

1.6. Metodología de la investigación

1.6.1. Tipo y nivel de investigación

a. Tipo de Investigación

Para determinar el tipo de investigación de esta tesis hemos acudido a Landeu quien nos dice que:

Según su propósito es básica, pues se realiza para obtener nuevos conocimientos y nuevos campos de investigación sin un fin práctico específico e inmediato. Tiene como fin crear un cuerpo de conocimiento teórico, sin preocuparse de su aplicación práctica. Se orienta a conocer y persigue la resolución de problemas amplios y de validez general. (Landeau, 2007, p. 55).

b. Nivel de Investigación

En aras de determinar el nivel de investigación, se acudió al conocimiento científico de Tamayo y Tamayo quien sostiene que:

El nivel de investigación correlacional, a través del cual se evalúan ciertas características delimitando el problema en una situación en particular, sin manipular deliberadamente las variables, se observan y describen los fenómenos tal como se dan en su contexto natural para analizarlos y diagnosticar causas posibles de un problema. (Tamayo y Tamayo, 1999, pág. 44)

Siguiendo la línea investigatoria del autor mencionado, en este estudio la investigadora analizó las variables de investigación tratando de encontrar congruencias y consistencia entre las mismas. Posteriormente, en la ejecución y desarrollo de la tesis se elaborarán argumentos que ayuden a explicar no solo la problemática sino también alcanzar las probables alternativas de solución.

1.6.2. Método y diseño de investigación

A. Método de la investigación

Teniendo en cuenta lo sostenido por Hernandez, Fernandez y Baptista (2014) quienes afirman que: “El método científico es uno, sin embargo, existen diversas formas de identificar su práctica o aplicación en la investigación. De modo que la investigación se puede clasificar de diversas maneras pudiendo ser experimental o no experimental” (Hernández Sampieri, Roberto; Fernandez Collado , Carlos; Baptista Lucio, Pilar, 2014, pág. 76), la investigadora ha usado las variantes del método científico para los siguientes casos:

Inductivo: Según Hernandez Sampieri et.al. “Es el razonamiento que, partiendo de casos particulares, se eleva a conocimientos generales” (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista Lucio, 2013, pág. 78). La investigadora ha utilizado este método al obtener información como noticias, expedientes o entrevistas, las mismas que tendrán que considerarse un conocimiento general de estos.

Deductivo: Según Hernandez Sampieri et.al. “es aquel método que busca conclusiones de lo general a lo particular” (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista Lucio, 2013, pág. 78). En el trabajo se ha utilizado este método al momento de determinar la influencia del comportamiento peatón en la seguridad vial en el distrito judicial de Piura, durante el período 2017- 2018.

Descriptivo: Según Hernandez Sampieri et.al. “consiste en evaluar ciertas características de una situación particular en uno o más puntos de tiempo, describe una situación, hecho, fenómeno o proceso”. (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista Lucio, 2013, pág. 78). La investigadora ha utilizado este método en varios aspectos del desarrollo del trabajo como por ejemplo en la descripción de la realidad problemática, entre otros.

Analítico: Según Hernandez Sampieri et.al. “por este método se distinguen los elementos de un fenómeno y se procede a revisar ordenadamente cada uno de ellos por separado” (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista Lucio, 2013, pág. 78). La investigadora utilizará este método al momento de analizar los resultados, así como en la discusión de los mismos.

Sintético: Según Hernandez Sampieri et.al. “Es un proceso mediante el cual se relacionan hechos aparentemente aislados y se formula una teoría que unifica los diversos elementos. (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista Lucio, 2013, pág. 78). Este método se utilizará al momento de realizar un resumen o síntesis de los acontecimientos que acontecen en relación a la influencia de la conducta de los peatones en la seguridad vial en el distrito judicial de Piura, durante el período 2017- 2018.

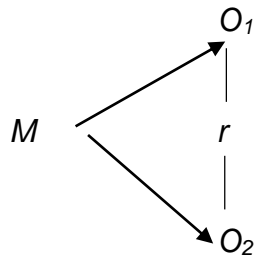
Observacional: Según Hernandez Sampieri et.al. “Consiste en el registro sistemático y objetivo de la conducta que se genera espontáneamente, permite la contrastación de hipótesis, la replicabilidad de sus resultados y contribuye al desarrollo teórico al proporcionar resultados válidos en un ámbito específico del conocimiento” (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista Lucio, 2013, pág. 78) En el presente trabajo, la investigadora ha utilizado este método para poder observar la influencia de la conducta de los peatones en la seguridad vial en el distrito judicial de Piura, durante el período 2017-2018.

Interpretativo: Según Hernandez Sampieri et.al. “consiste en explicar acciones, dichos o sucesos que pueden ser entendidos de diferentes modos”. (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista Lucio, 2013, pág. 78). Luego de realizar el trabajo será importante realizar conclusiones del mismo que reflejen lo que se ha buscado demostrar.

B. Diseño de la investigación

En la presente investigación se ha seguido el diseño correlacional no experimental. Es decir, se realizó el estudio sin manipular deliberadamente las variables. Se observan y describen los fenómenos tal como se dan en su contexto natural para analizarlos. (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado, & Baptista Lucio, 2013).

Su esquema es el siguiente:



Donde:

M= Muestra

O1= Variable 1: Conducta peatonal

O2= Variable 2: Seguridad Vial

r= Relación de las variables de estudio

1.6.3. Población y muestra de la investigación

A. Población

Según Sánchez Carlessi y Mejía, la población está referida al:

Conjunto formado por todos los elementos que posee una serie de características comunes. Es el total de un conjunto de elementos o casos, sean estos individuos, objetos o acontecimientos, que comparten determinadas características o un criterio; y que se pueden identificar en un área de interés para ser estudiados, por lo cual quedarán involucrados en la hipótesis de investigación. Cuando se trata de individuos humanos es más adecuado denominar población; en cambio, cuando no son personas, es preferible denominarlo universo de estudio. (Sanchez

Carlessi, Hugo; Reyes Romero, Carlos; Mejía Sáenz, Katia, 2018, pág. 102)

En nuestro caso, la población seleccionada para recopilar información estuvo constituida por todos los conductores y peatones del Distrito Judicial de Piura.

B. Muestra

“La muestra es una parte o subconjunto de una población normalmente seleccionada de tal modo que ponga de manifiesto las propiedades de la población. Su característica más importante es la representatividad, es decir, que sea una parte típica de la población en la o las características que son relevantes para la investigación” (Jiménez.C, 1983, pág. 229)

En nuestro caso, al momento de determinar el tipo de muestreo, decidimos trabajar con una muestra por conveniencia ya que a la investigadora le resultó más sencillo examinar a estos sujetos de investigación, por razones de proximidad; por tal razón, hemos considerado trabajar con 60 personas (30 peatones y 30 conductores).

Criterios de inclusión	Criterios de exclusión
<ul style="list-style-type: none">- Que los peatones encuestados habiten en el distrito de Piura.- Que los peatones sean mayores de edad.- Que la ruta de los conductores sea la ciudad de Piura.	<ul style="list-style-type: none">- Que los peatones encuestados no habiten en Piura.- Que los peatones sean menores de edad.- Que los conductores no circulen en el distrito de Piura.

1.6.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

A. Técnicas:

Según Hernandez Sampieri et.al (2013) “Son procedimientos sistematizados, operativos que sirven para la solución de problemas prácticos. Las técnicas deben ser seleccionadas teniendo en cuenta lo que se investiga, porqué, para qué y cómo se investiga. (Hernandez Sampieri, y otros, 2013, pág. 196) En nuestro caso aplicamos la técnica de la encuesta.

La encuesta: Con esta técnica de recolección de datos se da lugar a establecer contacto con las unidades de observación por medio de los cuestionarios previamente establecidos.

B. Instrumentos:

Según Carrasco (2007):

Los instrumentos constituyen elementos sustanciales en la recogida de datos y se emplean según la naturaleza y características del problema y las finalidades de los objetivos de estudio. Se trata de un grupo de preguntas diversas, relacionadas con los objetivos del estudio que registran respuestas, opiniones, actitudes, particularidades de los sujetos en materia de investigación (p. 334).

Cuestionario: Según Levin y Rubin (2008)

El cuestionario es un instrumento de investigación que consiste en una serie de preguntas y otras indicaciones con el propósito de obtener información de los consultados”. Puede aplicarse a grupos o individuos estando presente el investigador o el responsable del recoger la información, o puede enviarse por correo a los destinatarios seleccionados en la muestra. La relación dialógica entre encuestado y encuestador puede ser mediante un formulario de preguntas

con sus respectivas alternativas, presentando en un esquema o estructura metódica secuencialmente organizado, o simplemente a través de una hoja con preguntas, elaboradas de acuerdo a las circunstancias y características del desenvolvimiento y desarrollo de la encuesta.

En nuestro caso hemos diseñado y aplicado dos cuestionarios con 24 preguntas cada uno los mismos que fueron aplicados a los conductores y peatones del distrito de judicial de Piura.

1.6.5. Justificación, importancia y limitaciones de la investigación

1.6.5.1. Justificación

a. Justificación teórica

Hernandez Sampieri et.al., sostienen que “Se entiende por justificación teórica a los aportes de la investigación a la ciencia o cuerpo teórico utilizado para su sustentación” (Hernandez Sampieri et.al., 2016).

En el presente trabajo de investigación la justificación se sustenta en el hecho de que, con su ejecución, buscamos que en nuestro país al momento de determinar la responsabilidad en los accidentes de tránsito, se tomen en cuenta y analicen todas las circunstancias del suceso, siendo que, si el responsable del suceso es el peatón, que con su imprudencia causó el mismo, se proceda conforme a ley, es decir que esta persona asuma todas las consecuencias que generó su actuación, pues como ya se ha mencionado líneas arriba, el peatón no es débil sino vulnerable frente a este tipo de situaciones, en las cuales, en definitiva es él quien tiene el dominio de las mismas y, al final quien decide si se coloca o no en una situación de riesgo o auto puesta en peligro.

b. Justificación práctica: Se afirma que la justificación práctica “es el conjunto de organizaciones que se estudian, así como, los sectores de influencia de las mismas”. (Hernandez Sampieri et.al., 2016, pág. 40) Tomando en cuenta lo referido, señalamos que, la investigación se realiza en el entendido que es la conducta humana en sus diversas manifestaciones la que determina el accionar de las personas, y de esta manera el resultado de cada una de ellas, en este caso una omisión de cuidado, que refleja un comportamiento imprudente por parte de un peatón, puede desencadenarse en situaciones muy lamentables, con connotación jurídica. En muchas ocasiones los causantes de los accidentes de tránsito no son los conductores sino, que son los propios peatones quienes se colocan en una situación de riesgo, dando lugar a la producción de un accidente de tránsito.

Tanto en nuestro país, como en el exterior siempre se busca proteger a la denominada parte más débil; sin embargo, esta premisa no debería operar en todas las situaciones. Cada situación debe ser analizada teniendo en cuenta las peculiaridades de la misma, porque sólo así los fallos emitidos por los órganos jurisdiccionales serán justos y, hablaremos realmente de equidad.

c. Justificación Metodológica

Hernandez Sampieri et.al. refieren que: “Es el procedimiento científico empleado, así como, el posible uso en investigaciones posteriores” (Hernandez Sampieri et.al., 2016). El estudio encuentra justificación metodológica por cuanto se ha elaborado un instrumento (cuestionario), dirigido a conductores y peatones que transitan por las vías de mayor riesgo en el Distrito Judicial de Piura, periodo 2017 – 2018.

d. Justificación legal

Para señalar la justificación legal acudimos a los conocimientos científicos de Sánchez Carlessi, Reyes Romero y Mejía Sáenz (2018) quienes afirman que “la justificación legal básicamente trata las razones que sustenta el código según la ley vigente en relación a la investigación” (pág. 18). En la presente investigación, el asidero legal es de carácter constitucional y penal existiendo la apertura para la ley sustantiva expuesta en el código penal y la Ley adjetiva contenida en los códigos procesales y reglamentos, señalando que consideraremos también la jurisprudencia y doctrina, así como normas internacionales que se expondrán en su debida oportunidad.

1.6.5.2. Importancia

Para explicar la importancia de nuestra investigación acudimos al conocimiento científico de Ana Zita (2019) quien sostiene que:

La importancia de la investigación radica en que esta ha sido un instrumento clave para el progreso de la humanidad. Por ello, debemos tener en cuenta que la investigación no se limita a la ciencia, todas las áreas del conocimiento son objeto de constante investigación. De esta manera se alcanza el progreso. (Zita, 2019)

Tomando en cuenta, lo mencionado por la autora, líneas arriba mencionada, consideramos que, el desarrollo del estudio propuesto cobra vital importancia, pues tiene como uno de sus objetivos determinar los factores determinantes de la conducta de los sujetos intervinientes en la seguridad vial, donde están comprendidos conductores y peatones. Estos últimos serán tomados en cuenta dada la significativa presencia de accidentes de tránsito originados por los peatones, que, en cifras alarmantes como elementos de causalidad, han alcanzado en segundo lugar, denotando una conducta irresponsable omitiendo el deber de

cuidado muestran un comportamiento imprudente que origina accidentes de tránsito, poniendo en riesgo la seguridad vial en el Distrito Judicial de Piura, durante el período 2017-2018. Su tratamiento permitirá, contribuir con la seguridad vial y, por ende, lograr una mejor calidad de vida de los ciudadanos; resultando para ello imprescindible conocer el universo de las contravenciones que, de acuerdo a la nueva ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, su reglamento establece sanciones tanto para conductores cuanto, para peatones, lo que hace necesarios cambios radicales en las actitudes diarias de los ciudadanos. Este trabajo comprende la revisión de las infracciones de tránsito de manera general; un estudio sobre el carácter culposos de las infracciones de tránsito, tanto de los conductores como los peatones; abarca a las contravenciones de tránsito en sus diferentes clases; y, al juzgamiento de las contravenciones de tránsito.

1.6.5.3. Limitaciones

Para precisar qué son las limitaciones de la investigación acudimos a Ávila (2001), quien se refiere a las mismas como:

Los problemas con los que el investigador se encontrará durante el proceso de su investigación. En ese sentido, desde la perspectiva de Ávila (2001, 87), una limitación consiste en que se deja de estudiar un aspecto del problema debido por alguna razón. Con esto se quiere decir que toda limitación debe estar justificada por una buena razón. (Avila, 2001, p. 87)

En la elaboración del presente trabajo de investigación, se percibieron las siguientes limitaciones:

- a.** La poca colaboración por parte de los conductores, así como los peatones en cuanto a la predisposición para llenar los cuestionarios, alegando alguna falta de tiempo para el llenado de los mismos.
- b.** Otra limitación es que la mayoría de los entrevistados o interrogados ofrecen respuestas socialmente aceptadas, es decir, responden en la forma en que consideran es la más aprobada por un grupo social, en lugar de expresar lo que en verdad piensan o sienten y, sobre todo, no piensan en las consecuencias que su falta de honestidad ocasiona en la investigación.

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

internacionales

1. Salazar (2016) presenta la tesis *El deber objetivo de cuidado como elemento de imputación en los delitos con resultado de muerte*, en su *Proyecto de tesis, expuesto en la Universidad de Azuay – Ecuador*. En su trabajo, cita a García (2012) haciendo una clara definición de: “la competencia por el riesgo prohibido, haciendo énfasis que su titularidad no le compete necesariamente al titular del ámbito de organización del que origina fácticamente el riesgo prohibido, sino que puede corresponderles a terceros (principio de confianza y prohibición de regreso) o en su defecto puede ser de la misma forma atribuida a la propia víctima (ámbito de responsabilidad de la víctima). En caso de no ser posible determinar la competencia jurídico penal de una persona, conllevará a tratar el hecho sencillamente como una adversidad. Bajo esta postura el autor concluye:

Existe falta de precisión en los cuerpos normativos penales al relacionar la acción típica en los delitos culposos o en los delitos de tránsito, conllevando a que la doctrina penal actual los tenga en cuenta como tipos penales “abiertos” o “con necesidad de complementación”. Plantea la necesidad de contar con un punto de referencia que posibilite comparar cuándo una determinada conducta se relaciona con el tipo penal culposo y saber distinguir si fue realizado imprudentemente. Finaliza precisando que el punto de referencia se encuentra en el deber objetivo de cuidado.

La violación al “deber objetivo de cuidado” constituye la base de la culpa. Por tanto, esta acción es vista como contraria a la diligencia objetiva que da lugar a observar las pautas socialmente idóneas observadas en el contexto jurídico.

El deber de cuidado está íntimamente relacionado con aquella conducta con la que actúa un hombre razonable en la misma situación del autor, originando se le conciba como un concepto normativo y objetivo. Coligiendo que la trascendencia de determinar su contenido radica en lo que el sujeto debió conocer y evitar, dejando de lado lo que pudo observar, conocer y evitar.

Por tanto, queda explícito que, la falta de cuidado requerido en el ámbito de relación es un concepto objetivo, dado que se origina a partir del ordenamiento jurídico en su conjunto y regulación de la vida social, siendo normativo valorativo, considerando que surge a partir de la valoración que le asigna una acción específica comprendida en el ámbito situacional determinado.

2. Gallardo (2015) presenta su tesis versado sobre *El deber objetivo de cuidado en los delitos culposos en la Legislación Ecuatoriana*, motivado por realizar un análisis con enfoque jurídico penal, declarando la diversidad de circunstancias imprudentes que

transgreden el deber de cuidado. Sobre el tema recrea la actuación de una persona en una autopista cruza sorpresiva e intempestivamente, a pesar de conocer la existencia de señales peatonales, con mínima distancia, provocando que al aparecer la unidad móvil y no considerando los parámetros para desplazarse por la calzada, lo atropelle ocasionando su muerte. El autor concluye que:

En estas circunstancias queda totalmente definido que la conducta infractora del incumplimiento reglamentario sea asignada a la propia víctima, que crea dicho accidente, por originar la situación riesgosa y de peligro que lesionó el bien jurídico con resultado lamentable, a través de, motivo por el cual la responsabilidad debería asignársele al occiso y no al conductor del vehículo. El autor hace énfasis en la necesidad de entender que, en gran medida en los accidentes, surge la necesidad de considerar subsidiariamente el nexo de causalidad doloso o culposo, exponiendo la lesividad. Con esto señala estar seguro de su precisión al determinar la existencia de un delito culposo, marcando una contraposición respecto a la premeditación con trasfondo doloso, teniendo precisado la diferencia entre ambos. Sin embargo, los doctrinarios estiman innecesario arribar a un proceso judicial para ventilar la culpabilidad, y establecer precisiones al respecto, la autora cree que, tratándose de delito doloso, no se considera la culpa, considerando la presencia de subsidiaridad fáctica con la normatividad. Caso contrario ocurre si no existe la situación dolosa, que meritariamente sopesar la culpa, con la debida motivación, que haga posible, su acogimiento y diligencia, en el momento de producirse la acción, infractora de la norma de cuidado.

3. Castilla (2015), En su trabajo de investigación titulado *Infracción al deber objetivo de cuidado en la actividad automotor: aspectos problemáticos*, sustenta la acepción del comportamiento en relación al tema precitado, es decir, acerca del ilícito tipificado como imprudente o culposo, propiciando un análisis integral sobre la culpa y su incorporación teórica como acto delictivo. Otra motivación del autor es conocer el origen de esta tipicidad, las formas, causas, principios, puestos de manifiesto en el escenario automotriz, y comprensión como tema de análisis y controversias doctrinarias. El autor concluye que:

Las teorías de (Claus, y Günther, (1995), sustentan sus aportes sobre el dolo eventual, bajo el asidero jurídico penal colombiano, y el aporte doctrinal y jurisdiccional nacional. Cabe resaltar la proyección doctrinaria dirigida a precisar el escenario para encontrar el presupuesto discrepante entre el dolo y su negación lo ubica como elemento cognoscitivo, permitiendo una producción probabilística, que sumada el aporte de Claus (1997) y Günter (1988), sobre la teoría de los comportamientos riesgosos de manera específica, acerca del deber de cuidado, destacando importantes elementos como principio de confianza, seguridad y defensa. Evidenciándose la transgresión al acatamiento normativo, acorde a conductas encuadradas en la legalidad. Estos fundamentos son tomados en cuenta por la Corte Suprema de Justicia, para sancionar en base al dolo eventual, los ilícitos en materia de seguridad vial.

4. (Rubianes & Yañez, 2014) en su estudio *El deber objetivo de cuidado del peatón influye en los accidentes de tránsito en el cantón Rumiñahui año 2014*, plantea como principal motivación precisar la influencia en los accidentes de tránsito el Deber Objetivo de Cuidado del Peatón, impulsando reformas del marco jurídico, de tal manera que cuando este

sea infringido se aplique la acción coercitiva del Estado. Su investigación siguió el diseño no experimental con enfoque cuantitativo de tipo descriptivo – explicativo; permitiéndole concluir lo siguiente:

La mayoría de la población desconoce el significado del Deber Objetivo de Cuidado del Peatón, por lo tanto, es evidente que ante este desconocimiento se cometen estas infracciones de tránsito, claro está que el desconocimiento de la ley no exime de culpa, pero se considera que si es un elemento esencial para que los accidentes de tránsito vayan bajando estadísticamente. La señalización vial es otro aspecto a ser tratado, debido a que Sangolquí no cuenta con una estructura vial en perfectas condiciones, ocasionando accidentes de tránsito, que afectan al peatón. Una vez estructurado el presente proyecto cabe indicar que existen vacíos legales profundos en la legislación, y de igual manera sanciones que no son aplicadas para los peatones, está claro que es necesario realizar una nueva configuración de responsabilidad del peatón para que la ley en esta materia se encuentre más clara y sea más factible de aplicación

5. Meza (2017), trató en su tesis, *Accidentes de tránsito como causa de homicidio culposo en la legislación penal venezolana*, centra su objetivo principal en el análisis de los homicidios culposos a causa de causados por accidentes de tránsito de acuerdo a la legislación penal venezolana, el tipo de investigación corresponde a una descriptiva jurídica. En cuanto se refiere a la recolección e información utilizó la técnica de la observación tomando como instrumento el sistema del folder. Su investigación le permitió concluir lo siguiente:

Los homicidios culposos regulados por la legislación penal venezolana en accidentes de tránsito, se considera como un delito que debe ser sancionado como un homicidio involuntario, mostrando preferencia de la culpa sobre el dolo. De igual manera, para la determinación de la pena el

juzgador tendrá en cuenta dos elementos: Primero se considerará el principio de proporcionalidad en función a la gravedad del delito, siendo el otro criterio, la responsabilidad de acuerdo al grado de culpabilidad del autor. De igual manera, el criterio valorativo del juzgador se basa en el nivel de irreprochabilidad de la conducta del agente, de conformidad al estudio de la relación subjetiva, psicológica, del autor con el hecho típico y antijurídico. Acota asimismo considerar además la teoría de la causa necesaria y la teoría de la equivalencia de las condiciones, propiciando la presencia de una debida motivación en la decisión final.

6. Vargas (2011), en su tesis *El irrespeto a las señales de tránsito con resultado muerte de personas, ¿homicidio simple con dolo eventual u homicidio culposo?*. La investigación persigue analizar las figuras del homicidio simple con dolo eventual y el homicidio culposo en los casos de irrespeto a las señales de tránsito con lesión al bien jurídico vida. Para precisar cuál de las dos figuras deben aplicarse, considera dentro de la hipótesis el irrespeto a las señales de tránsito, creando un conocimiento sobre los efectos que implica acarrear dicha acción, figurando al respecto dar muerte a otras personas que pasan por el lugar donde sucede la infracción, lo cual al existir conocimiento en el sujeto activo, respecto a la posibilidad de originar la muerte de alguna persona con la acción, en cuyo caso el delito debe calificarse como un homicidio simple con dolo eventual y no como un homicidio culposo como se ha venido calificando hasta ahora. Los métodos de investigación utilizados son: el explorativo, pues este tema ha sido poco desarrollado en Costa Rica; descriptivo pues expone diferentes posturas y opiniones, deductivo, partiendo de nociones y aspectos generales permitiendo obtener consecuencias específicas, y el exegético, comparativo y análisis gramatical para llevar a cabo la interpretación de diferentes figuras y conceptos. El autor concluye que:

Existe dolo eventual cuando le corresponde al sujeto la representación del resultado lesivo a causa de su conducta o del peligro para bienes jurídicamente tutelados, y aun así, prosigue actuando sin querer el resultado, pero aceptándolo, al menos como posible, tomando como suyo el resultado. Para delimitarlo, se sigue la teoría del consentimiento consiguiendo con ello un papel preponderante al elemento volitivo, como aprobación, aceptación o ratificación del resultado.xxxxss

7. Jimenez (2010), en su investigación denominada *Conducta peatonal” busca explicar el comportamiento del peatón, analizando sus características socio demográficas y la infraestructura, como elementos determinantes de su conducta lesiva, concluye que:*

Los resultados coligen en identificar causas de la conducta peatonal, motivado por reducir tiempo; así como los actos repetitivos, expresados mediante la costumbre de trasladarse por zonas precisas, distorsionando las situaciones de riesgo. El elemento arquitectónico y lugar de los medios de tránsito desempeñan una función trascendente en los sujetos citados. El peatón se ciñe a encontrar ventajas en su camino natural para ahorrar lapsos en sus traslados de un lugar a otro.

Nacionales

8. Bravo (2017), en su investigación *El comportamiento de la víctima y el actuar del agente en los delitos de homicidio imprudente y lesiones imprudentes*, nos ilustra sobre las características que presenta el comportamiento de la víctima en los delitos de homicidio y lesiones imprudentes, teniendo como ámbito jurisdiccional los Juzgados Penales de Chiclayo 2012-2014. El autor arriba a las siguientes conclusiones:

Participación de la víctima en los hechos delictivos de forma alguna: a) procurando impedir la consecuencia del delito, casi de manera instintiva; b) buscando repeler el ataque contando con los medios, tal como sucede con la legítima defensa; c) anteponiendo el bien de mayor valor, después de una evaluación casi inmediata que realiza; d) o participando del hecho delictivo pero debido a un a lo deseado.

Respecto a los delitos de homicidio y lesiones imprudentes, la víctima, en contraposición a lo pensado, en la mayoría de casos se involucra con el hecho delictivo: invadiendo lugares prohibidos, transgrediendo el cumplimiento de normas de seguridad, llevando a cabo actos que atentan contra su vida y salud, siendo conscientes de tal riesgo, es decir, ellas mismas se exponen al peligro, causando con ello su responsabilidad en el delito, o su contribución con éste.

La significativa participación de la víctima en su propio delito conlleva a exonerar de toda responsabilidad penal al sujeto activo y el hecho delictivo no lo sea precisamente, al carecer de tipicidad, propiciando el archivamiento del caso. De igual forma la víctima puede participar activamente con su comportamiento al hecho delictivo, y junto a la conducta principal que resulta atribuible al agente, creándose un elemento contributivo, y la posibilidad de atenuar la sanción punitiva, es decir, el reproche podrá ser menor.

La doctrina penal ha ingresado directamente con temas de imputación objetiva, favoreciendo con ello a la jurisprudencia al permitir la aplicación de estas teorías como instrumentos para analizar el tipo penal. El autor acota de igual forma que en los delitos de homicidio

culposo y de lesiones culposas, el aporte de la teoría de la participación de la víctima en el hecho delictivo aún no ha sido debidamente favorecido, en proporción a lo considerado e respecto a que sólo el accionar del sujeto activo es el que debe ser analizado, y en otra medida por el desconocimiento de los operadores de justicia que no plantean ni evalúan los casos de los ilícitos en referencia especialmente a partir de la contribución del agente pasivo.

Alude el autor en relación artículo VII del Título Preliminar del Código Penal que debe considerar en su segunda parte la alusión expresa que propicia valorar el comportamiento de la víctima referente a los delitos imprudentes, siendo posible asumir la obligación de los ciudadanos de no sólo estar enterados de las normas sino también dirigirlas en prácticas en cuanto a su observación y cumplimiento

Se vislumbra una gran carencia de los jueces sobre las teorías relacionadas con imputación objetiva, así como también su criterio para establecer el deber de cuidado y la vulneración del riesgo permitido, lo cual permite que el fenómeno delictivo sea explicado a partir de otros elementos jurídicos que reflejen la organización de la sociedad, con lo que estamos demostrando la hipótesis que nos planteamos, sin embargo consideramos también que la evaluación del actuar imprudente de la víctima aún no se ve reflejado en el análisis de responsabilidad que se hace en la sentencias.

9. Barrón (2018), en su investigación *La reparación civil y su relación con los delitos culposos en el distrito judicial de Lima Norte año 2017*, afirma que realiza la misma, motivado por determinar hasta qué punto

la reparación civil guarda relación con los delitos culposos. Usó como metodología la investigación básica, con enfoque cualitativo; es un estudio descriptivo de casos referentes a accidentes de tránsito, a través de la recolección de datos y la aplicación de entrevistas a los magistrados del distrito judicial de Lima Norte; considerando que los sujetos de investigación fueron Operadores del derecho, quienes vienen realizando funciones en el campo jurídico en los juzgados Penales del distrito judicial de Lima Norte. A través de esta investigación pudo concluir que:

La falta de un registro de peatones infractores que le permita al sistema reconocer apenas acontece un evento parecido, y de igual forma el pago de multa al peatón infractor de las normas peatonales, Denota que de igual forma el conductor o quien resulta responsable por un accidente de tránsito no es sancionado con la rigurosidad correspondiente, a pesar que nuestra constitución política precisa que la vida y la integridad física y Psicológica son derechos fundamentales de las personas.

10. Rendón (2018), en su investigación titulada *La Prisión Preventiva en delitos de homicidio culposo por accidentes de tránsito en la jurisdicción de la Corte Superior de Lima Norte*, expone como objetivo general, efectuar un análisis que permita conocer los procesos respecto a la Prisión Preventiva en ilícitos que afectan la vida, por omisión al deber de cuidado originados mediante la transgresión a las normas de tránsito. En su investigación utilizó un enfoque cuantitativo siendo de tipo básica. Tuvo como instrumento de investigación entrevistas efectuados a lo sujetos procesales del sistema judicial que laboran en la referida Corte de Lima; y de esta manera consideró su aporte por desempeñarse en esta figura procesal. Contó con aportes de expertos en el procesamiento de los datos a fin de conocer sus resultados. Fue posible según el autor:

Obtener como un primer resultado las medidas limitativas de la libertad aplicada de forma preventiva, en delitos contra la vida tipificados como culposos por sucesos ilícitos de tránsito, corresponde a la aplicada de manera no excepcional, considerando que los magistrados hacen uso indiscriminado de esta figura procesal desconociendo las bondades de la norma adjetiva, aprobada por la legislación peruana. Se puede ver que, bajo esta perspectiva, su aplicación en lo prescrito anteriormente, sucede de forma desproporcionada, considerando que el supuesto imputado es afectado al ingresar al centro penitenciario, sin considerar su situación de reo primario, viéndose obligado a convivir con reos que purgan condena por ilícitos de mayor trascendencia jurídica. Afectándose física y psicológicamente, siendo el daño irreparable a nivel personal y familiar, Por último, se apeló a tomar en cuenta el principio de presunción de inocencia frente a imputaciones de delitos por omisión del deber de cuidado, que suscitan accidentes de tránsito.

11. Chalco (2017), en su investigación *La problemática de la reparación civil en los delitos culposos por accidente de tránsito en los Juzgados de Tránsito y seguridad vial en la Corte Superior de Lima Norte 2014 – 2016*. El autor expone su motivación de demostrar la presencia de la problemática de la reparación civil en los delitos culposos por accidente de tránsito en los Juzgado de Tránsito y seguridad vial en la Corte Superior de Lima Norte 2014 - 2016. Como instrumentos de la investigación tomó en cuenta las entrevistas a víctimas de este delito. Su trabajo de investigación le permitió al autor concluir que:

La reparación civil, emitida por los jueces penales no son los más precisos en criterios de valoración de forma objetiva en el monto de la reparación civil, por reconocerse

un monto desproporcional al daño generado a las víctimas en los delitos culposos ocasionados en los accidentes de tránsito. De igual forma colige que los jueces en el instante de emitir sus sentencias en casos por delitos culposos producto de accidentes de tránsito, emplean el criterio de la valoración subjetiva con el fin de determinar la reparación civil, dejando de lado la gravedad del daño ocasionado a la víctima.

12. Carretero(2018), presenta su investigación denominada *La aplicación de la imputación objetiva para accidentes de tránsito, en el distrito judicial de Lima y Lima este, año 2015*, centrando su motivación en la necesidad de establecer las causales precisas de imputación objetiva dejando de lado la persecución penal, valiéndose del análisis documental de jurisprudencia, precisando los casos pausibles a soluciones alternativas del proceso penal. En su investigación utiliza el enfoque cualitativo, con diseño básico, con un nivel descriptivo. No se da la manipulación de variables, reconociéndose como no experimental. Accedió al uso de entrevistas como instrumento de recolección de datos aplicándola a jueces y fiscales. La investigación fue reforzada, con un cuestionario en escala de Likert, considerando asimismo el uso del fichaje documental para analizar los dictámenes fiscales y resoluciones judiciales. Arribó a la conclusión que:

Para los jueces, los accidentes de tránsito que ocasionen lesiones producto del factor contribuyente del agraviado, deben ser plausibles al principio de oportunidad, en el caso que se verifique que la causa de accidentes es el estado de ebriedad correspondería responsabilidad penal del investigado, aplicándose para ello criterios objetivos que posibiliten determinar su responsabilidad penal, impidiendo caer en impunidad o actos arbitrarios. De igual forma debe considerarse que la recolección de información de la

escena del hecho mediante la intervención por parte de la policía, que se detalle en su informe policial debe consignar quienes produjeron los factores determinantes y contribuyentes que propiciaron los hechos materia de investigación, logran generar convicción al fiscal permitiéndole formalizar denuncia o aplicación del principio de oportunidad.

13. Bustinza (2014), en su trabajo de investigación *Delimitación entre el dolo eventual e imprudencia*, presenta como objetivo precisar el dolo e imprudencia, a fin de definir una acción dolosa e imprudente. Su estudio es de cualitativo, por ello recurre a tomar como fuente principal de información al análisis de nuestra doctrina nacional en su dinámica técnico legislativo acerca del dolo e imprudencia. De igual forma se busca determinar la diferencia entre las dos categorías de investigación. Concluye el autor señalando que:

El dolo e imprudencia conllevan igual forma jurídica, imposibilitando realizar diferenciación de grado, en oposición a la cualitativa. Expone que en caso de dolo deben dejarse de lado actitudes internas, como: hechos psíquicos, representaciones, creencias, intenciones, optándose por el plano objetivo. Por tanto, existirá dolo si el agente contó con medios preventivos para de manera objetiva y privilegiada apartarse de la normatividad directriz de manifestaciones de su conducta y se establecerá la imprudencia cuando el sujeto pudo prever objetivamente de forma atenuada el distanciamiento de una norma directiva de conducta.

Respecto a la necesidad de precisar la responsabilidad penal del sujeto en el dolo e imprudencia, recurrió al criterio la probabilidad lógica, tomando en cuenta la objetividad en las medidas preventivas, para tomar correctamente las disposiciones directrices que rigen su

comportamiento, creándose la posición que le permita reconocer distinciones de grado, respecto a las acepciones dadas de ambos.

14. Santa Cruz (2017), en su investigación *La fundamentación y aplicación adecuada de la imputación objetiva en los accidentes de tránsito* tuvo como objetivo definir los fundamentos que motivan las decisiones de los Magistrados penales para resolver acertadamente y de manera objetiva las conductas reprochables en accidentes de tránsito, en la jurisdicción de Lima, en el período 2015. Su investigación es cualitativa de tipo descriptiva - explicativa; en vista de lo cual tomó una población conformada por todos los procesos tramitados ante los órganos jurisdiccionales de Lima tales como: Salas superiores penales y transitoria, Jueces Penales y transitorio, Fiscalía Superior Penal y adjunta, Fiscales provincial Penales adjuntos, Docentes Universitarios y Abogados de la Defensoría Pública. El autor en una de sus conclusiones refiere que:

Los Magistrados penales no muestran una posición adecuada para una debida motivación de sus resoluciones y sanciones en los hechos delictivos contra la seguridad vial. Considera que los Magistrados, resuelven pensando en la conducta del que maneja el vehículo y al comprobarse si consideró la normatividad, los resultados que acaban con la muerte de la víctima si se produjo al aumentar este el riesgo; siendo por tanto igual la responsabilidad que le corresponde a quien conduce el automóvil (homicidio culposo). Los Magistrados, presentan en la imputación objetiva indebidamente fundamentada y aplicada para la calificación de responsabilidad penal acerca de dolo eventual en los accidentes de tránsito. Al respecto precisa que las carencias en estos procesos penales influyen en la

fundamentación objetivamente de la imputación, al prescindir del principio de confianza.

2.2. Bases Legales

Constitución Política del Perú.

Artículo 2.- Derechos fundamentales de la persona.

Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181 y su Reglamento

El Reglamento Nacional de Tránsito

Artículo 61. - Obligaciones del peatón

Artículo 62. - Inclusión en el concepto de peatón por extensión

Artículo 63. - Derecho de paso del peatón en vías no semaforizadas

Artículo 64. - Derecho de paso del peatón en vías semaforizadas

Artículo 65. - Derecho de paso del peatón en entradas o salidas de áreas de estacionamiento

Artículo 66. - Preferencia de vehículos de emergencia y oficiales

Artículo 67. - Circulación del peatón

Artículo 68. - Cruce de la calzada

Artículo 69. - Uso de puentes y cruces subterráneos

Artículo 70. - Cruce según semáforos

Artículo 71. - Uso de semáforos accionados por botones

Artículo 72. - Reglas adicionales para el cruce

Artículo 73. - Cruce en vías no señalizadas, sin puentes ni cruces subterráneos

Artículo 74. - Regla general para el cruce

Artículo 75. - Pruebas de intoxicación

Artículo 76. - Prohibición de cruce.

Artículo 77. - Conducta del peatón ante señales de vehículos de emergencia y oficiales.

Artículo 78. - Reglas de tránsito para el peatón.

Artículo 79. - Reglas para subir o bajar de vehículos.

Artículo 80. - Tránsito de peatones que no se encuentran en completo uso de sus facultades.

Artículo 81. - Prohibición de circular por la calzada.

Ley General de la Persona con Discapacidad LEY N° 27050:

Código Penal Peruano

Artículo 111.- Homicidio Culposo.

2.3. Bases teóricas

2.3.1. Respecto a la Variable I: Conducta peatonal

2.3.1.1 Antecedentes

Desde el punto de vista de Clay (1999), actualmente, uno de los mecanismos de control de tráfico más utilizados para soslayar el conflicto entre vehículos y peatones son los semáforos. Su certeza radica en que establecen una división clara de los turnos de prelación entre los vehículos y peatones. No obstante, el inicio de estos nace de una intención completamente diferente. A raíz del incremento automotriz en los inicios del siglo XX, se presentaron con mayor frecuencia problemas intensos de tráfico. La solución asumida por para mitigar los mismos fueron los semáforos, los mismos que tenían el propósito de separar las fases de prioridad de los vehículos y evitar los aprietos entre ellos. Este cambio asumido fue estudiado por ingenieros de tránsito en el intento de evitar las demoras vehiculares. Sin embargo, la seguridad en las intersecciones se vio gravemente afectada, puesto que los choques aumentaron en 40%. Esto fue causado principalmente porque los esbozos de las intersecciones semaforizadas no tenían en cuenta a los peatones, considerándolos incluso como obstáculos o ciudadanos de segunda clase. (Clay, 1999)

En la opinión de Norton (2007), esto crearía molestia en los peatones que estaban habituados a considerar las calles como espacio público. Sus resistencias se verían reflejadas como reclamos, siguiendo las rutas que seguían anteriormente y atravesando en lugares considerados

inadecuados. Los medios y la opinión pública rechazaron este comportamiento, etiquetándolos como jay walkers (término despectivo originado en Estados Unidos) y vinculándolo como el responsable del aumento de siniestros viales (Norton, 2007) Estas afirmaciones siguen siendo populares en la actualidad, catalogando a estos peatones como “imprudentes”.

En este apartado, se precisará los tipos de conducta peatonal en los cruces semaforizados y sus principales factores. Es necesario indicar que, no obstante, en la actualidad concurren cruces semaforizados a mitad de la cuadra, se analizará principalmente aquellos que se hallan en una intersección, puesto que es ahí donde se presentan la mayor cantidad de problemas para los usuarios debido a que su diseño convenido está orientado a abreviar demoras vehiculares y no toma en cuenta las necesidades peatonales.

2.3.1.2 Tipos de conducta peatonal

En los cruces semaforizados se observan indistintos comportamientos peatonales los cuales son clasificados en función a la actitud frente a las leyes como respetuoso a la ley e infractor.

También, se pueden relacionar estos tipos de conducta peatonal a concepciones de la economía del comportamiento: con aversión al riesgo), neutral ante el riesgo o amante del riesgo. (Li, 2014)

Es necesario recalcar que la periodicidad con la que se presenta cada estilo de comportamiento altera en cada intersección analizada, pues los componentes que afectan la decisión de cruce de los peatones varían en cada una de estas; (Marisamynathan & Perumal, 2014) encontraron que el 60% de los peatones infringían la ley. Por su parte, (Dommes, 2015) obtuvieron que el 32% eran infractores, (Koh, Koh, P. P., & Wong, Y. D. (2014). Gap acceptance of violators at signalised pedestrian crossings. *Accident Analysis and Prevention*, 62, 178–185., 2014) hallaron que el

18% no respetaban el rojo peatonal y (Rosenbloom, 2009) observó que solamente el 13.5% de los peatones cruzaban en rojo peatonal.

A. Respetuoso de la ley (Law abiding)

Generalmente los peatones al cruzar en la fase de verde peatonal lo hacen por dos motivos: por falta de oportunidades de cruzar en rojo (comportamiento oportunista) o el acatamiento absoluto de la ley (comportamiento obediente). No obstante, este último comportamiento no lleva precisamente a un cruce seguro.

En una investigación hecha por (Koh, 2014), se encontró que el 45% y 100% de las personas que cruzaban en los cambios Flashing Green Light (10 segundos después de iniciarse el verde peatonal) y Late Flashing Green Light (últimos 5 segundos del verde peatonal) individualmente, siguieron en la acción de cruce cuando la etapa ya había cambiado al rojo peatonal.

Además, (Brosseau, Zangenehpour, & Miranda-Moreno, 2013), señalan que, en varias intersecciones el tiempo de cruce dado es menor al necesario, por lo que se observa cruces legales peligrosos los cuales pueden llegar a ser hasta el 10,3% del total de cruces en determinadas intersecciones.

El comportamiento oportunista es considerado un punto intermedio entre el comportamiento respetuoso hacia la ley y el comportamiento infractor. Puesto que el peatón oportunista es potencialmente infractor, se pueden tomar medidas ingenieriles para reducir la cantidad de comportamiento infractor y convertirlo en comportamiento oportunista; puesto que si se reduce las brechas reales -diferencia de tiempo entre el pase de dos vehículos consecutivos- los peatones tendrán menos oportunidades de cruzar. Es importante reconocer el tiempo máximo que puede esperar un peatón para una oportunidad de cruce, en vista de que mientras más se exceda este tiempo, menor será la brecha aceptada por el peatón. (Yang, 2006)

De otra parte, el comportamiento obediente depende intrínsecamente de las actitudes respecto a la ley. (Dommes, 2015) vinculó esta manifestación con otros micro comportamientos antes de cruzar tales como echar un vistazo hacia el suelo, mirar en dirección al semáforo, y asumir una posición de espera; señala también otros micro comportamientos durante el cruce tales como: cruzar en línea recta, sin correr, y mirando a los demás peatones. La magnitud de este comportamiento respecto al total puede aumentar si se aplican medidas reguladoras efectivas como aumentar el tamaño de las multas y realizar campañas educativas sobre seguridad vial para peatones (Koh, 2014), (Zhang, 2016), (Onelcin P. &, 2017).

B. Infractor (Law breaking)

La actitud infractora de los peatones puede distinguirse en dos formas de cruce preponderante: el cruce en la fase de rojo peatonal y el cruce a cierta distancia del cruce semaforizado.

La inseguridad en estos tipos de cruce es indiscutible: (King, 2009) estima que se dan 0,73; 5,92 y 5,71 siniestros por cada millón de cruces legales, cruces en rojo y cruces a 20 metros del cruce semaforizado respectivamente. Se destaca que la inseguridad del comportamiento infractor es equivalente a ocho veces la del comportamiento legal.

Cruce en rojo: (Dommes, 2015) enlazó este comportamiento con otros micro comportamientos antes del cruce como mirar hacia el tráfico y correr, como también con micro comportamientos durante el cruce tales como cruzar en diagonal (lo cual ocurrió un 18% de las veces), correr, y mirar constantemente al tráfico.

Los micro comportamientos antes del cruce muestran que los peatones toman la decisión de quebrantar la ley de manera adelantada puesto que, antes de llegar a la intersección estudian las condiciones de tráfico sin

considerar la fase actual del semáforo, mientras que los que se dan durante el cruce declaran que, el ahorro de tiempo y la conveniencia son las principales razones que motivan un comportamiento infractor.

Esta última aseveración conviene con las respuestas de los peatones entrevistados por (Onelcin & Alver, 2017), en las cuales se observaron que en el 46% el motivo que los lleva a cometer la infracción fue por ahorrar tiempo y 31%, la no presencia de vehículos. La ausencia de vehículos representa un escenario provechoso para los peatones, puesto que las brechas existentes y percibidas son mínimas mientras menor sea el flujo vehicular.

Cruce dentro de cierta distancia del cruce semaforizado: Al no adoptarse las medidas adecuadas los peatones atraviesan a cierta distancia del cruce semaforizado debido al beneficio. Aunque este tipo de comportamiento es habitual, está más asociado a los cruces a mitad de la cuadra o midblock crossings, en consecuencia, no se detallará sobre este en la presente investigación.

2.3.1.3 Factores determinantes en el comportamiento de los peatones

A Factores individuales

Corresponden a las características demográficas y situacionales de los peatones. Entre los cuales podemos mencionar: la edad, el género, tamaño de grupo, posición del peatón, propósito de viaje y frecuencia de cruce.

- a Edad: Algunos investigadores como (Onelcin & Alver, 2017) y (Brosseau, Zangenehpour, & Miranda-Moreno, 2013), han llegado a concluir que la edad sí es un elemento determinante en la proporción de comportamientos infractores respecto al total, arguyendo que los adultos mayores tienen una inclinación mayor a comportarse de forma más segura.

Por otro lado, (Dommes, 2015) concluyó que la edad no fue un factor determinante del comportamiento general, pero sí de los micro comportamientos. Mientras mayor fue la edad de los peatones, estos corrían menos, miraban más al semáforo y al suelo antes de cruzar y esperaban más en la acera que en la pista. Esto se debe a que los adultos mayores son más cautelosos, pues deben compensar las dificultades motoras, sensoriales y cognitivas que van desarrollando con el tiempo.

- b Género: Algunos investigadores como (Onelcin P. &, 2017); (Rosenbloom, 2009); (Brosseau, Zangenehpour, & Miranda-Moreno, 2013); (Koh, 2014) y (Marisamynathan & Perumal, 2014), señalan que los hombres tienden a tener una conducta infractora con mayor frecuencia que las mujeres. No obstante, al igual que con la edad, (Dommes, 2015) observó que el género no influye el comportamiento general, pero sí en la frecuencia de los micro comportamientos. Ultimó que los varones corren con mayor frecuencia y las damas esperan en la pista en vez de en la vereda más que los varones.
- c Tamaño del grupo: (Brosseau, Zangenehpour, & Miranda-Moreno, 2013) y (Dommes, 2015) concluyeron que los peatones que cruzaban solos eran más propensos a ser infractores que aquellos que cruzaron en grupo; y (Koh, 2014) encontró que un peatón es 2,5 veces menos proclive a realizar una infracción si se halla acompañado.

Sobre esta afirmación, (Rosenbloom, 2009) explica que los peatones se inquietan más por la crítica social cuando marchan en grupo, por lo cual se conciben más motivados a conservar el orden social; de otra parte, esto se da de manera contraria en los niños y adolescentes, puesto que bajo la presión social son más propensos a tener un comportamiento riesgoso lo cual es aceptado socialmente para dichas edades. Además,

notó que la presencia de infractores en el cruce no fue un factor significativo en la conducta peatonal.

(Marisamynathan & Perumal, 2014) añaden otra posible explicación: al ser mayor la cantidad de peatones, concurre una restricción de movimiento mayor, razón por la que los peatones están menos dispuestos a realizar un cruce inseguro. Adicionalmente, (Onelcin & Alver, 2017), notaron que mientras mayor era el tamaño del grupo, mayor era el tiempo necesario para cruzar y, entre otros:

- a. **Posición del peatón:** Los peatones son más proclives a tener un comportamiento infractor cuando se encuentran en la primera fila. De hecho, se encontró que los peatones que se encuentran detrás de otros son cuatro veces menos propensos a ser infractores. (Koh, 2014)
- b. **Propósito de viaje:** (Zhang, 2016) estableció que, si la intención del peatón es deambular, existe 2,5 veces menos posibilidad de cruzar en rojo que si fuera por razones de trabajo o centro de estudios, retornar al hogar, ir de compras o distraerse. Además, si este se encuentra apurado tendrá 3,3 veces más posibilidad de cruzar en rojo que si no lo está.
- c. **Frecuencia de cruce:** (Onelcin P. &, 2017) encuentra que mientras mayor es la frecuencia de cruce en los peatones, menor es la proporción de infracciones. Explica que, al estar más habituados con el lugar, los peatones evaluaban el tiempo de semáforo por lo cual cumplían con la ley.

B Factores del entorno

Los factores del entorno están constituidos por aquellos que describen las características del tráfico y del lugar. Estos son de gran importancia, pues el estudio de estos permite la incorporación de medidas ingenieriles en intersecciones nuevas y existentes.

La importancia de estos es evidente en la investigación de (Zhang, 2016), el cual verificó que los peatones que son afectados por el entorno son dos veces más expuestos de tener un comportamiento infractor que aquellos que no. Algunos de los factores de entorno estudiados son:

- a **Bidireccionalidad del flujo:** (Lee & Lam, 2008) desarrollaron un modelo de simulación peatonal que contiene los efectos de la bidireccionalidad del flujo. Se verificó que la velocidad de los peatones es significativamente menor que en flujos unidireccionales; además, según la proporción del flujo de un sentido respecto al total se generaban reducciones de capacidad del cruce. Estas reducciones varían desde 1,7% (para ratios de 0,5) hasta 14,7% (ratios de 0,1), lo cual significa que existe una relevante reducción de capacidad en el cruce si un sentido del flujo bidireccional es dominante respecto al otro. El resultado es una reducción en la velocidad de cruce y, en consecuencia, el tiempo necesario de cruce de los peatones es mayor, lo cual resulta en un acrecentamiento del riesgo a la cual están sujetos los peatones.
- b **Presencia de contadores regresivos en los semáforos:** su presencia influye positivamente en la obediencia de los peatones (Onelcin & Alver, 2017). Se ha encontrado que la proporción de infractores se reduce en un 15% si los semáforos cuentan con contadores regresivos. (Brosseau, Zangenehpour, & Miranda-Moreno, 2013).
- c **Longitud de cruce** o ancho de calzada: (Onelcin & Alver, 2017) obtuvieron en su investigación, que en el cruce con mayor número de carriles el porcentaje de infracciones fue menor. La velocidad de cruce en su investigación fue alta (1.40 m/s) debido a esta condición y el alto volumen peatonal, la cual indica un entorno más riesgoso para el peatón.

Se encontraron resultados similares en la investigación (Koh, 2014), en la cual se observó que en los cruces con cuatro carriles y una mediana

el comportamiento infractor se daba 2,5 veces más que en los cruces con seis carriles. Por lo tanto, es claro que, mientras mayor es la longitud de cruce, menor será la proporción de infracciones, puesto que la percepción de riesgo es mayor. Sin embargo, el riesgo real también aumenta, por lo cual no es una medida viable aumentar la longitud de cruce solamente para reducir la proporción de infracciones. Se recomienda encontrar otras medidas más efectivas y menos perjudiciales para el peatón.

- d Número de vehículos estacionados: El número de vehículos estacionados afecta claramente a la visibilidad lo cual genera un comportamiento más arriesgado en los peatones. (Dommes, 2015). Este efecto es observado en varios manuales de diseño urbano, por lo cual se encomienda el uso de extensiones de acera, asimismo de asegurar la visibilidad al reducir los obstáculos visuales.

2.3.1.4 Teoría relacionada al tema: La conducta humana como base de la teoría del delito

Respecto a lo precitado Welzel (1931), hace énfasis de la conducta humana y la cataloga como la base de la teoría del delito, refiere que sus elementos son de carácter positivo, negativo y accidental, concluyendo que se considera como uno de los elementos positivos del delito, pues crea las condiciones para que este suceda.

Buompadre (2017) sostiene que el derecho penal sólo analiza la conducta antisocial del individuo busca incrementar el conocimiento, estando posteriormente en condición de adecuar en los tipos penales sustentadas en la norma, que la conducta humana origina la base que activa la normatividad de la materia penal, puesta de manifiesto en el ámbito exterior, siendo tipificados como dolosos o culposos, coincidentemente menciona a Welzel (1931), quien sostiene que la acción en sentido estricto que motiva al derecho penal, es la intención

humana, que se hace realidad mediante los factores causales del mundo externo.

Refiriéndose al tema de la concepción del derecho penal, el autor, lo refiere como derecho penal de acto; relaciona la teoría de Berducido (2004) quien señala que no es factible constituirse nunca como hecho delictivo, tampoco como pensamiento, las opiniones personales. Exceptúa, asimismo, una resolución o intencionalidad de delinquir, pues es necesaria la materialización a actos externos concretos del ser humano y por ende la participación del sujeto. Tal es el caso, que los actos de los animales no pueden ser configurados como delitos, así como también los actos fortuitos de la naturaleza, aunque lesionen bienes jurídicos, sumándose a lo precitado. El autor concluye, que la individualización determina la autoría del hecho delictivo, que tanto únicamente al hombre como ser individual, se le puede atribuir la responsabilidad del hecho delictivo.

2.3.1.5 Formas de comportamiento humano penalmente relevante

En su dinámica diaria el ser humano realiza acciones y omisiones, siendo esta realidad base para la construcción del delito, necesitando otros elementos esenciales que lo caracterizan para fortalecerse. Por tanto, antes de ingresar al análisis de sus elementos, el autor señala conveniente tomar en cuenta los conceptos de acción y omisión por separado, reconociendo que ambos cumplen con la función de ser los elementos básicos del delito. (Buompadre, 2017)

El desarrollo de sus actos, en ciertas oportunidades, requiere usar acepciones como: “acción” y omisión. Debe acotarse, que se está realizando inadecuadamente el léxico, dejando de lado la relevancia que jurídicamente representan. Otras definiciones son: “comportamiento”, incorporando el término acción en sentido estricto y omisión, evitando comparárseles igualitariamente. Pues ambos conceptos siguen siendo realidades distintas con significado diferente.

2.3.1.6 Teoría psicológica de la culpabilidad

Cabrera (2013) Sostiene una postura doctrinal, no suficientemente idónea, para explicar con suficiencia y dotar de significado dogmático a las “Causas de Exculpación”; si la culpabilidad era entendida como un mero nexo psicológico entre el injusto cometido y el autor, no podía fundamentarse cómo excluir la culpabilidad en situaciones como el “Miedo Insuperable”, situación en la que no puede demostrarse la concurrencia de tal elemento; éste no supone la ausencia de dolo o de culpa.

2.3.1.7 Teoría Normativa

Respecto a la teoría normativa de la culpabilidad apelan al criterio valorativo de la reprochabilidad. El autor de esta posición teórica, se refiere en este sentido a las “circunstancias concomitantes”. Cuando llegan a resultados totalmente anormales, no cabe el reproche y se excluye la culpabilidad. (Freudenthal, 2003)

Para Cabrera (2013), una vez concebida a la culpabilidad en base “al poder actuar de otro modo”, sustentación que le impidió comprender coherentemente, la exclusión de la responsabilidad por el hecho, a situaciones como la del estado de necesidad exculpante. En tal situación, no es preciso que el sujeto deje de tener la posibilidad (libertad) de actuar conforme al Derecho, sino que basta que hubiese reaccionado como el término medio de los hombres.

En esta hipótesis, confluye una disminución notable del poder actuar de otro modo (Culpabilidad) y una disminución del injusto de la acción por la salvación de un bien jurídico.

Concluyendo, las causas de exculpación no pueden encontrar un sustento de legitimidad, a partir de una culpabilidad basada en el “poder actuar de otro modo” por su carácter dudoso, sino en una ausencia de responsabilidad penal, que admite una situación motivacional, en el cual no sea

reivindicatorio evitar el injusto a un hombre normal: “le falta al autor la capacidad de adoptar su decisión con arreglo a las leyes de una motivación normal”.

Las motivaciones de exculpación deben provenir de carencias de un déficit de motivación normativa, ante determinadas situaciones excepcionales que producen una presión psicológica intensa en las cuales el hombre normal hubiera sucumbido, en tal sentido el Derecho renuncia a la pena por no poder exigir al ciudadano comportarse de forma estoica o de heroísmo puro; ello negaría la naturaleza ontológica, es decir, imperfecta del ser humano. Se presentan de igual manera razones de prevención general (disminuye la necesidad del castigo) y de prevención especial; no resulta necesaria la acometida resocialización, al presentarse involucrado el agente en una situación excepcional, que dudosamente se repetirá de cara a futuro.

2.3.1.8 Teoría de la imputación objetiva

Según Alcocer (2015), la teoría de la imputación objetiva empieza a aplicarse a los delitos de resultados y acaban en una teoría del injusto, más que una teoría es un conjunto de casos, viene a señalar que para que haya injusto será necesario realizar una valoración objetiva (general) de la conducta y de la relación de ésta con el resultado como peligrosas y contrarias a las normas, suelen aplicarse generalmente dos criterios: la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado (riesgo ex ante) y la realización del riesgo en el resultado (riesgo ex post).

La creación del riesgo ex ante, constituye una exigencia para la tipicidad, que, por consiguiente, no sólo será ineludible en los delitos de resultado sino tenerse en cuenta en una valoración normativa, acerca de la capacidad de la conducta para originar, ex ante, el resultado. La teoría de la imputación no es propiamente una imputación sino una valoración, constituyéndose en una exigencia para la tipicidad, en vista de lo cual, no sólo será necesaria en los delitos de resultado; sino que se debe efectuar, según como lo determinan

otros autores a partir de la conducta imputada con conocimiento y control al propio sujeto, en caso que no haya riesgo ex ante en los delitos de resultado no habrá por lo menos tentativa, se supone una valoración normativa sobre la capacidad de la conducta para ocasionar ex ante, el resultado.

2.3.1.9 Teoría del consentimiento

Inicialmente la tesis sostenía responsabilidad al autor de comprobarse su reincidencia, se tendría la situación de dolo. Lo contrario sucede cuando el autor no continúa, a sabiendas del resultado por sus actos. Por ello se estaría hablando de una cuestión fáctica precipitada.

La doctrina investiga al imputado con el resultado, estableciendo si hay dolo eventual o no, encuadrando la conducta del autor con las consecuencias. Este supuesto del consentimiento pretende confirmar la existencia de dolo eventual, considerando la afirmación del elemento volitivo típico del dolo. Ello ha originado críticas acerca de su planteamiento inicial, arguye el juego según las circunstancias:

Confronta al individuo con el planteamiento hipotético, atribuyéndose la presunción de plantearse un hecho que anteriormente no había considerado, por tanto, expresa un razonamiento irreal, pues nunca lo vivió al ejecutarse el comportamiento. Por tanto, el juez no estaría valorando una situación fáctica real por parte del transgresor de la norma. La evaluación de su comportamiento si se diera la situación de que se presentara el resultado como verdadero lo cual no se realizó.

2.3.1.10 Teoría de la probabilidad o de la representación

Se suele reprochar a esta teoría el conflicto para establecer el nivel de riesgo que incumbiría al dolo eventual y el que pertenecería a la imprudencia y, aun logrando establecerlo en abstracto, afirma el dolo eventual cuando el sujeto crea con su conducta una alta posibilidad de elaboración del resultado y es consciente de ello, se simboliza el elevado riesgo creado. Es decir, es

necesario un elemento objetivo (elevado riesgo) y un elemento subjetivo (que el sujeto sea consciente de dicho riesgo). No habría dolo eventual si el sujeto no es consciente en absoluto del riesgo (imprudencia inconsciente) o lo valora como menor. De esta manera, no se enfrenta al sujeto con el resultado producido, sino con la situación peligrosa que él ha generándola dificultad de cuantificar en el caso concreto el riesgo de lesión creado.

Por otra parte, se dice que esta teoría podría beneficiar al autor infundadamente optimista o alocado que minusvalora el riesgo creado.

2.3.1.11 Sociedad del riesgo y derecho penal

Bramont (1994), sostiene que se viene sustentando esta nueva sociedad, la misma que estaría integrada por una visión de nuevos riesgos, determinada por su complejidad y trans nacionalidad, y asediada, esencialmente, por el avance imparable del adelanto tecnológico. Como característica de esta nueva tendencia tenemos:

2.3.1.12 En cuanto se refiere a los sujetos y rasgos:

Nuestra sociedad está amenazada por riesgos artificiales, resultando que sean causa del accionar humano, y entidad respectiva. Surgiendo situaciones riesgosas y de peligro para la sociedad. Cabe agregar que estos son de grandes dimensiones, pues de forma significativa acechan una cantidad indeterminada de individuos. La sindicación o imputación del individual se disuelve frente a una compleja organización originada por el alza sobre argumentos personales, de acción, en contraposición a otros de naturaleza colectiva, que hace pensar en una “irresponsabilidad organizada”. En cuanto a unión a las causas precitadas, origina aguda percepción de falta de seguridad subjetiva en la colectividad, permitiendo actuar alejado de la figura real de peligro, originando alto nivel hostil, a hechos riesgosas suscitando preponderancia común respecto a estrategias, propiciadoras de contar con seguridad, catalogadas de manera imperiosa, en pro del ordenamiento jurídico que asegura una vida segura en sociedad. La regulación del derecho penal, a los requerimientos de la sociedad para hacer frente al riesgo, condiciona un

conjunto de reformas estructurales, cuyas características son: 1) Aumento de la criminalización de comportamientos a través de la abundancia de novísimos bienes jurídicos colectivos. 2) Preponderancia de las estructuras típicas de simple actividad, atadas a delitos de peligro o de lesión del bien jurídico, entre las que destacan los delitos de peligro abstracto; 3) Anticipación del instante en que se origina la intervención penal, tipificándose como delito de meros actos preparatorios, antes de competencia del derecho administrativo, civil o laboral.

Resumiendo se trata, de una tendencia a un derecho penal preventivo, competente para enfrentar exitosamente los nuevos riesgos de las sociedades actuales, prediciendo su intervención a estadios antes no previstos y con el uso de técnicas de tipificación tampoco imaginadas hasta épocas de actualidad, pudiéndose referir a la técnica de los delitos de peligro, fundamentalmente mediante los delitos de peligro abstracto, escenario que ha llevado a la doctrina a identificar a este derecho penal de la sociedad del riesgo como un derecho penal hipertrofiado cuantitativa (exceso de bienes jurídicos colectivos) y cualitativamente (exceso de delitos de peligro abstracto), como también además de atrofiado por el no respeto al principio de legalidad penal.

2.3.1.13 Expansión del derecho penal

Dado que la mediación en los círculos sociales actuales se centra en los casos de bagatela, se produce un daño a los estándares de discontinuidad y proporcionalidad, dejando el derecho penal como un derecho penal menor representativo. No obstante, es más que famoso que el derecho penal de hoy, en diferentes condiciones y eventos, no se refiere en lo más mínimo a los estándares reveladores del derecho penal convencional (legitimidad, última proporción, subsidiariedad, proporcionalidad, destructividad, recaudación de impuestos, etc.) contaminado por un interés en desarrollo por la seguridad que, incluso, inclina la criminalización de las prácticas en la medida de lo posible, recomendaciones crecientes, regularmente desde el grado autoritario mismo, que superan cualquier límite de lo objetivamente

comprensible, como pueden ser, sin lugar a dudas, la propuesta de "resistencia cero" o "seguridad del residente", cuya indeterminación calculada de los individuos que soportan permisos para cubrir cualquier sistema intrusivo de derechos y certificaciones individuales. La resistencia cero es el interés y el plan de acción para una disciplina más prominente es la respuesta adecuada, independientemente de si el riesgo no desborda la posibilidad de debilidad ciudadana, pero sobre la garantía de educar a un Estado Constitucional y Democrático con respecto a la Ley. La acusación penal progresiva como un sistema para combatir las irregularidades, esa es la marca registrada del Estado durante circunstancias como el presente. El derecho penal, con sus dispositivos accesibles, debe centrarse en las nuevas ocasiones, pero debe ajustarse a la realidad social común y en la que debe aplicarse, para enfrentar de manera efectiva los nuevos peligros, los que ya existen y los que muestran hasta más tarde. Este derecho penal de vanguardia, adecuado para las ocasiones actuales y recurriendo a varios modelos de intercesión (avances en la mediación reformativa en ocasiones anteriores al daño, violaciones de riesgos únicos, productos legales agregados o supraindividuales, etc.), no debe renunciar Obviamente, los criterios de atribución consuetudinarios y las garantías fundamentales de la condición legal establecida. (Silva, 2008)

2.3.1.14 Derecho Penal y Derecho Administrativo Sancionador

A. Delimitación

El problema identificado con la autenticidad del derecho penal para interceder, legítima y bruscamente, en una zona que generalmente se ha mantenido para el campo de la ley de aprobación autorizada, seguramente no es una investigación que deba plantearse (en su sinvergüenza y unilateral puntos de vista políticos) en el campo de las ofensas culpables de daños, pero en su lugar en la región de violaciones (fraudulentas) cuidadosamente conectadas al tráfico de vehículos, que es donde hay una intercesión correctiva comprobada, a través de un movimiento de irregularidades insignificantes (el valor de la actividad está organizado sobre la estima del

resultado), muchos. La conversación en este campo ocurre a través de diversos grados de investigación, ya que no se trata solo de si el derecho penal debe mediar en las zonas que se encuentran bajo la ley reguladora, sin embargo, si la respuesta adecuada, independientemente, es certificable, lo que debería ser el procedimiento para componer las figuras individuales (¿delitos de peligro?, ¿delitos de daño?, ¿delitos de movimiento insignificante?, ¿delitos de amenaza teórica o sólida?, etc.), o en caso de que simplemente permanecer en el campo del derecho penal, las ocasiones más genuinas y menores los aluden al derecho administrativo, dado el respaldo y la última proporción del derecho penal. Dentro del sistema de esta realidad, Bustos Ramírez advirtió hace años sobre la incapacidad de las pautas penales en la seguridad del tráfico de motores, e independientemente de si estas palabras se han dicho en diferentes ocasiones, en las que el tema del tráfico de la calle, desde En ese punto, era completamente diferente, en realidad, como nos gustaría pensar, a pesar de todo, ellos permanecen en pleno poder. Además, en la actualidad es muy probable que se declare ausente realmente cualquier esfuerzo de pensamiento, que el derecho penal no es el aparato más adecuado para abordar los problemas que se producen debido al tráfico de automóviles. Para esto existe la ley autoritativa autorizada. Obviamente, otro podría ser el tema de las realidades más genuinas; Quizás, en estos casos, la reacción criminal es la más adecuada y exitosa. Un caso de lo que hemos expresado recientemente se puede observar claramente con la Ley N ° 25159 de 1999, que presentó cambios, con castigos más severos, en el campo de las violaciones injustas, especialmente en la zona de conducción de automóviles, y sin resultado positivo.

B. El delito imprudente en el Código penal peruano

(Mazuelos, 2000), sobre la omisión del deber de cuidado y su influencia en la realización de una situación riesgosa con connotación jurídica reprochable y la prevención de cada persona refiere que, “el dolo y la culpa fueron concebidos como formas de culpabilidad (teoría psicológica de la culpabilidad) y carecían de mayor incidencia en el plano de la

tipicidad debido a que la culpabilidad era entendida como mera conexión psicológica del hecho objetivo con la cabeza del autor. Esta concepción no podía explicar la culpa inconsciente, pues ésta supone la ausencia de toda vinculación psicológica con el resultado producido y, por otra parte, no lograba explicar satisfactoriamente la culpa consciente, en cuanto ésta no radica en la previsión del peligro, sino en el actuar contra la norma de cuidado. Una mejor cabida en el nivel de la culpabilidad tuvo la imprudencia con la teoría normativa de la culpabilidad, que concebía a ésta como juicio de reproche por la infracción de una norma, a partir de ahí la culpabilidad podía brindar un espacio adecuado a un elemento eminentemente normativo como la imprudencia”.

De igual forma Claus (1997) expone el origen de la teoría psicológica, a través de un hecho casual, que sin motivar las causas del resultado que originan lesión al bien jurídico, califica el delito como típico y antijurídico, apartándolo del contenido de culpabilidad culposa. De lo cual no es exacto, al tratarse de un suceso fortuito o de la naturaleza, que causa daño a un bien jurídico de primer orden considerado por nuestra constitución.

Silva (2008), al referirse a la proyección funcional o teleológica funcional o teleológico valorativa de la teoría del delito sostiene: “ uno de los principales temas que surge a manera de introducción a la problemática del delito imprudente es la adopción de la incriminación cerrada de la imprudencia (crimina culposa) arraigada en nuestro Derecho penal y constituye uno de los principales logros alcanzados por el legislador, eliminándose la posibilidad de una aplicación extensiva de los tipos dolosos. El sistema de incriminación cerrada o específica de la imprudencia es de larga data en la legislación penal peruana, así el Código penal de 1924 en su art. 82, primer párrafo, preveía dicho modelo denominado también sistema de *numerus clausus* de los delitos imprudentes”.

Según, Rueda (2001), sobre la noción finalista provocada por un comportamiento imprudente con connotación jurídica punitiva, “la acción imprudente es también expresión de sentido en cuanto fenómeno social, lo

cual nunca fue negado por Welzel, (1931.) No obstante, el finalismo tuvo una marcada incidencia en la elaboración del Código penal de 1991 y en la doctrina peruana sobre el delito culposo, respecto a la exigencia de la contrariedad en el deber de la conducta en la imputación objetiva. En nuestra doctrina asume esta posición García (2000, p. 196), el cual nos dice que suele recurrirse a la doctrina comparada sólo en los casos en que sea necesario para una mejor comprensión de la evolución y conceptualización de los temas dogmáticos tratados, así como de las corrientes que son seguidas por la doctrina nacional”.

Peña (1997), señala que, de acuerdo a la norma sustantiva en materia penal peruana, los delitos imprudentes, cuentan con su tipicidad, y están comprendidos en los artículos: 111º, 124º, 129º, 210º. 273º y 275º, 278º, 276º, 278º, 280º, 282º 281º, 282º, 286º al 289º, concordante con el 295º, 307º segundo párrafo 330º, 331º, 372º, 387º) y. 414º. Agrega: en el art. 82º. “El agente de infracción no intencional es punible en los casos taxativamente establecidos por la ley, cuando el daño o el peligro es ocasionado por negligencia. (...)”

Corresponde al jurista definir lo tipos con implicancia culposa. Siendo el criterio discrecional el que prevalece ante la ley. En forma reiterada la doctrina sostiene que el tipo imprudente constituye un tipo abierto, requiriéndose la motivación del magistrado partiendo de la aceptación generalizado sobre un deber de cuidado, especificado como real teniendo en cuenta el tipo de estos de acuerdo a una categoría profesional y social. Se vislumbra para éste accionar punitivo imprudente la consideración de un tipo abierto, que ha de ser combinado, pues en los ilícitos con dolo o culpa, el causante conoce la prohibición del comportamiento desde el momento de su reproche.

La legislación peruana de esta manera, por ejemplo, en relación al art. 111 CP, introducido en la Ley N.º 27753, que determina la acción punitiva del homicidio simple con privación de la libertad no mayor de dos años o

con prestación de servicios comunitarios de 52 a 104 jornadas, ha sido modificada, para ser aplicada cuando el agente haya encontrado conduciendo un vehículo motorizado, arrojando estado de ebriedad (más de 0,5 gramos por litro en la sangre) así como por ocasionar lesión del mismo hecho o cuando el comportamiento ilícito, sea producto del desacato a las disposiciones de tránsito. Sobre el particular se ha establecido sanción coercitiva privativa de la libertad no menor de cuatro ni mayor de ocho años adicionándose la sanción de inhabilitación. A lo acotado, se suma a la polémica en materia Penal, la omisión, siendo motivo, de su inclusión en las Ciencias Penales, considerando la diversidad de situaciones jurídicas, relacionadas con el tema.

2.3.1.15 Tipicidad en la Norma Sustantiva Penal Peruana sobre: Acciones u omisiones dolosas.

Machuca Fuentes, acerca del proceso por faltas en el Código Procesal Penal peruano, señala: El razonamiento o juicio tomado en cuenta en el Perú, está prescrito en el art. 11 del C. Penal expresado como: “son delitos y faltas las acciones u omisiones dolosas o culposas penadas por la ley”. El autor, toma lo mencionado por Jiménez de Asúa, que, citando a Dorado Montero, acota: “la falta no es otra cosa que el delito venial, y, por consiguiente, entre ella y el delito propiamente dicho, no hay diferencia cualitativa, como se pretende sino meramente cuantitativa”.

Cita finalmente a San Martín Castro, quien afirma “las faltas son simples injustos menores en relación con los delitos; no hay entre ambas diferencias cualitativas, pues sus elementos son exactamente iguales, pero como quiera que las faltas conciernen sanciones más leves, y están referidas a vulneraciones a bienes jurídicos, de menor intensidad, es del caso, tratarlas distintamente en función a la simple diferencia cuantitativa que existen entre ellos”.

En algunos casos la jurisprudencia ha intentado conceptualizar la culpa desde la previsibilidad objetiva, así tenemos:

Jurisprudencia: “Ejecutoria Suprema Exp. 8653-97 de 06/08/1998 Lima: sobre la culpa desde la previsibilidad objetiva. Resuelve que los delitos culposos pueden ser definidos como aquellos ilícitos producidos por el agente al no haber previsto el resultado antijurídico; siempre que debiera haberlo previsto y dicha previsión fuera posible [...]”. “[...] (Ejecutoria Suprema R.N. 4288-97 Ancash de 13/04/1998; Ejecutoria Superior Exp. 3762-97 de 17/09/97 Sala Penal de Apelaciones - Lima). Exigencia de la infracción del deber objetivo de cuidado para afirmar la tipicidad del delito culposo [...]”

“[...] Ejecutoria Suprema R.N 132-98-Lima de 20/05/1998: precisa que:

el delito culposo, a diferencia del doloso, resuelve: Para actuar dolosamente, el sujeto de la acción debe saber qué es lo que hace y conocer los elementos que caracterizan su acción como típica, asimismo no basta con tener mero conocimiento de los elementos objetivos del tipo, es necesario además querer realizarlos [...]”. Complementariamente, “[...] (Ejecutoria Suprema R.N. 2007- 97 de 02/04/199), incorpora el conjunto de reglas que debe observar toda persona al realizar una actividad concreta a título de profesión, ocupación o industria, por ser elemental y ostensible en cada caso como indicadores de pericia, destreza o prudencia [...]”

Jurisprudencia aislada: “[...] (Ejecutoria Suprema R.N. 4288-97 Ancash de 13/04/1998, hace alusión a la aplicación de la teoría de la imputación objetiva en el delito imprudente [...]”; igualmente: “[...] Ejecutoria Superior Exp. 5615-97 de 09/12/97 Sala Penal de Apelaciones – Lima; entre otras) señala que:

“para la imputación objetiva del resultado en el delito imprudente se requiere “a) el incremento del riesgo permitido [...]; b) la realización del riesgo implícito en la acción imprudente en el resultado [...]; y c) el resultado debe producirse dentro del ámbito de protección de la norma [...]”.

Jurisprudencia no unánime: “[...] Ejecutoria Suprema R.N. 6239-97 Ancash de 03/06/98, refiere respecto a la creación de un riesgo no permitido y no a la infracción del deber de cuidado:

Si el resultado lesivo de un bien jurídico no ha sido producido por la intervención de una persona, este no puede ser imputado objetivamente a un autor que no ha creado ningún peligro relevante para el bien jurídico, permitiendo afirmar, que la jurisprudencia nacional preferiría no distinguir el tipo objetivo entre los delitos doloso y culposo, en la medida que para la afirmación de la tipicidad objetiva culposa se ha de requerir la creación o incremento de un riesgo desaprobado o no permitido.
[...].

Lo descrito encuentra respaldo, cuando para situaciones fácticas parecidas, la jurisprudencia emplea indistintamente juicios y razonamientos, de las omisiones por comportamiento riesgoso o peligroso, atentando contra el deber de cuidado, con resultados significativos. No respetar la circulación en la calzada de un vehículo que corre a gran velocidad. Sobre el particular la jurisprudencia según Exp. 3417-97 Sala Penal de Apelaciones - Lima resuelve: “fue el agraviado quien incrementó el riesgo al cruzar por una vía rápida [...] lo que resultó imprudente para su integridad personal”.

Otras jurisprudencias también, hacen alusión al tema, en los siguientes términos R.N. 4288-97 Ancash de 13/04/1998, excluye dicho deber en una “regla de la experiencia” que [...] enseña que “un puente colgante es una vía de acceso al tránsito y no una plataformaailable como imprudentemente le dieron uso los agraviados creando así sus propios riesgos de lesión [...]”; en la misma línea argumental la Ejecutoria Suprema Exp. 3475-97 de 07/09/1998:

[...] Actúa culposa o imprudentemente el que omite la diligencia debida. Se trata por lo tanto de la infracción del deber de cuidado, o sea, de las normas de conducta exigibles para el caso, las cuales se extraen de la experiencia común y no dependen

necesariamente de la transgresión de leyes o reglamentos. [...]. Situaciones de auto puesta en peligro de la víctima en casos de imprudencia temeraria del propio agraviado, así cuando el occiso en estado étílico pretendió cruzar la vía por delante de una camioneta rural en circulación (Ejecutoria Superior Exp. 4632-97 de 7/10/97 Sala Penal de Apelaciones - Lima)

Se ha podido comprobar la creación o incremento de un riesgo penalmente relevante, materializado en el resultado, el mismo que se encuadra en el ámbito de protección de la norma. “auto puesta en peligro de la víctima”.

2.3.1.16 Regulación de culpa

Para Carrara, representante de la escuela clásica, “culpa es la violación de las leyes del deber de prever, radica en la responsabilidad social del individuo.” La escuela clásica (Carrara) dice que la culpa es la violación de las leyes del deber de prever. Según la escuela positiva, “la culpa radica en la responsabilidad social del individuo”.

Para la teoría psicoanalítica: “culpa es el querer inconsciente”. Ejemplo un padre que no se percató que su hijo está detrás del coche, retrocede y le causa la muerte. Se puede hablar de culpa consciente o con representación e inconsciente o sin representación, en esta no hay conocimiento ni deseos de causar daño, al no percatarse del peligro. Ejemplo de una persona que no se percató que se había roseado veneno en los alimentos para matar ratas, y les da a sus hijos, causándoles la muerte. Por ello la medición del daño no se tiene estimada, en una u otra de estas dos clases de culpa. La acción penal destinada para estos actos, no está clarificada, por ello, no se puede determinar la pena, dado que no se conoce cual es más lesiva respecto a la otra.

¿Se puede determinar la lesividad del daño, para determinar la culpa? La doctrina ofrece una distinción según la infracción que afecta el bien jurídico tutelado, y sopesa entre imprudencia grave e imprudencia leve a partir de la medición de la afectación que causa la infracción, al lesionar el bien jurídico

tutelado por omisión del deber de cuidado. Son principios invocados la proporcionalidad de las penas, que se configura con el carácter excepcional del comportamiento ilícito por imprudencia.

Es importante precisar la distinción entre culpa con representación y dolo eventual, en términos de comparación realizada mediante el análisis del comportamiento del sujeto, medido con la creación del resultado, al asumir una actitud peligrosa y con ello encaminar la política criminal inherente a generar la pena. Al respecto Hormazábal Marlaré, (1999), afirman: “para un sector de la doctrina, la estructura del dolo eventual es similar a la de la culpa con representación” Lo señalado permite colegir, el menosprecio por la protección al bien jurídico tutelado, que demuestra el autor del delito pues conociendo la magnitud del peligro real realiza la acción.

2.3.1.17 Estructura del tipo penal del delito imprudente

Bramont Arias, (2002), “Tanto el causalismo naturalista como el causalismo valorativo no distinguieron un modelo de análisis para el delito doloso y otro para el culposo, ambos observaban la misma estructura y elementos, poniendo el acento sólo en la comprobación de la relación causal” lo cual es adoptado posteriormente por Bramont, (1978), De igual forma el autor se acerca a la concepción de ubicar el dolo y la culpa en la tipicidad.

En este sentido, Peña, Luzón (1996, p. 494), “pone también de manifiesto que entre los partidarios de la ubicación de la culpa en la culpabilidad, hubo quienes optaban por la previsibilidad objetiva y la infracción del deber objetivo de cuidado, posición que posteriormente ha sido asumida por la doctrina mayoritaria” De igual forma expresa: “que una mejor cabida en el nivel de la culpabilidad tuvo la imprudencia con la teoría normativa de la culpabilidad, que concebía a ésta como juicio de reproche por la infracción de una norma, a partir de ahí la culpabilidad podía brindar un espacio adecuado a un elemento eminentemente normativo como la imprudencia”.

Para Peña (1996), “entre los partidarios de la ubicación de la culpa en la culpabilidad, hubo quienes optaban por la previsibilidad objetiva y la infracción del deber objetivo de cuidado, posición que posteriormente ha sido asumida por la doctrina”.

El doctrinario dirige su planteamiento hacia la subjetivación o individualización del deber de cuidado y de su presupuesto, la previsibilidad, estableciendo de esta manera una previsibilidad subjetiva a disposición del individuo determinado y la idea de infracción del deber subjetivo de cuidado, esto es, del deber que el sujeto concreto es capaz de comprender y cumplir.

2.3.1.18 El deber de cuidado

En opinión de Welzel, “el cuidado exigido en el tráfico es un concepto objetivo en el que ha de primar la norma de cuidado, luego la observancia del cuidado necesario en el tráfico o de lo «socialmente adecuado» hace desaparecer el desvalor de la acción”.

De esta manera Welzel, (1962), expresa “La concepción tiene sus raíces, en la idea de que el Derecho impone al ciudadano, en toda participación en la vida social, un deber objetivo en orden a una determinada prestación finalista. De modo que para el delito imprudente se recurre a criterios valorativos y en poca medida a la teoría final de la acción en sí” En opinión de Welzel, “el cuidado exigido en el tráfico es un concepto objetivo en el que ha de primar la norma de cuidado, luego la observancia del cuidado necesario en el tráfico o de lo “socialmente adecuado” hace desaparecer el desvalor de la acción” Para Suárez Montés, (1963), “Con todo ello, el juicio acerca de la realización de una conducta imprudente era concebido en el ámbito de la tipicidad y ya no en la culpabilidad. Sin embargo, continuaron las observaciones críticas de la doctrina sobre la pretendida acción final en el delito imprudente que resultaba penalmente irrelevante, ya que la finalidad se dirige a un fin que no es el resultado típico”. Contribuye a esta concepción permitiendo llevar a cabo una distinción entre un deber de cuidado interno y externo que en sus inicios fue presentado por Engisch. “El deber de cuidado interno se configura a partir del

mandato general de cuidado de advertir el peligro, toda persona ha de advertir el peligro para el bien jurídico que encierra la ejecución de su conducta y valorarlo correctamente, esto es, el deber de conocer el peligro y sus efectos en el marco de la esfera del tráfico a que la persona pertenece, debiendo tomarse en cuenta el especial conocimiento causal del autor” El deber de cuidado externo se evidencia a través de un comportamiento, teniendo en consideración el peligro que ya es conocido, por lo que el autor debe encuadrar su conducta a dicha situación, evitando el peligro.

“El deber de cuidado consiste en la obligación de prestar el cuidado debido para evitar la lesión o puesta en peligro de bienes jurídicos. Se constituye como un punto de referencia para la comprobación de las conductas imprudentes, manifiestas en: omisión a las acciones peligrosas, precauciones e informes previos, prudencia en situaciones peligrosas”, presupuestos determinantes en el cumplimiento del deber de cuidado, en protección al bien jurídico tutelado”. (Villavicencio, 2004).

2.3.1.19 Imputación Objetiva

Para Günther, (1995), “Tipicidad objetiva implica la realización de una conducta riesgosa (desvalor de acción) que efectivamente afecte un bien jurídico (desvalor de resultado). Así, la amenaza de la pena fracasa en dos casos: Cuando el ciudadano infringe el mandato y emprende conductas con capacidad lesiva para los bienes jurídicos (desvalor o desvalor de la conducta). Cuando dicha conducta efectivamente da lugar, se realiza, en un resultado de lesión o puesta en peligro para los bienes jurídicos (desvalor de resultado”.

Para Günther (2001) “el Derecho penal es una expresión del Estado de la sociedad. La configuración de la sociedad influye directamente en la configuración del Derecho penal”.

En nuestros actos diarios, nuestros roles sufren alteraciones, cuando esto sucede y trasciende a la esfera penal, se genera una defraudación al

mandato de la norma que va en sentido opuestos a los intereses de la sociedad. Mediante la aplicación de la pena se sopesa el proyecto de vida del autor al futuro. Hay imputación objetiva cuando se quebranta el rol y cuando dicho quebrantamiento se vincula normativamente a un suceso dañoso. Si el comportamiento crea un riesgo prohibido, es decir cuando se defrauda el rol, la imputación es objetiva. Lo contrario sucede, cuando: No hay imputación del comportamiento, se da ausencia del resultado (delitos de peligro concreto y de lesión). Los roles son determinantes en la construcción del Derecho Penal. (Günther, 2001).

2.3.1.20 Actuación de la víctima e imputación objetiva

La evaluación de la conducta de la desafortunada víctima dentro del alcance de la acusación objetivo se convirtió en un tema de mente estrecha de la actualidad, a la luz de la calificación sobresaliente hecha por Roxin (1997) entre las circunstancias de apoyo o participación en un peligro propio donde es simplemente la persona lesionada quien, legítimamente y poco a poco, voluntaria e involuntariamente elige enfrentar la amenaza que espera los resultados y las circunstancias de riesgo de un extraño reconocido por él, o expuesto a un peligro acordado por otro. Roxin buscó separar aquellos casos en los que el individuo lesionado involucra una situación focal en la ocasión peligrosa (nombrada por Roxin como víctima desafortunada y auto comprometida) de aquellos en los que el otro sujeto (el creador) que es la figura focal y la Víctima simplemente está de acuerdo con el movimiento inseguro (que ocurre en este sentido, puesta en peligro consentida) (Cancio, 2004).

En ese sentido, el resultado es inferible de la persona en cuestión en el caso de que haya cruzado el borde de la pérdida de control o conocimiento sin inhibición y capacidad, aunque consistentemente, ha perdido el conocimiento, lo que significa o control. En este sentido, es importante destacar el compromiso de Günther (2001), quien piensa que la regla inequívoca de separar aquellos casos que son titulares de cargos en la desafortunada

víctima de aquellos que son la obligación selecta de un extraño es el "área de la elección". De hecho, incluso en aquellos casos en que un extraño tiene territorio sobre la configuración veraz de la realidad. De esta manera, cuando este "dominio sobre la elección" es tomado por un extraño, nunca más es posible acreditar el peligro o el resultado creado a la desafortunada víctima, ya que, como debería ser obvio, nunca más es posible hablar de deber propio

De esta manera, Castillo Freyre plantea que la directriz de la obligación propia se ha establecido en el precepto prevaleciente como un modelo libre de la atribución objetivo y esto depende de la posibilidad de que cada uno esté a cargo de su propia conducta. Esencialmente, el examen se centra en esas prácticas autodestructivas y dañinas. Para la situación en la que el propietario del gran legal está de acuerdo con el daño, si la desafortunada víctima es libre y actúa de manera consciente, la asignación objetivo para el creador del daño está ausente, ya que el resultado, en tal caso, debe ser adscrito al círculo de peligro del individuo lesionado.

2.3.1.21 Imputación a la víctima

Villavicencio (2012) (mencionado por Aguilar, 2013) afirma que "en el caso de que sea una víctima desafortunada similar que con su conducta contribuye inequívocamente al reconocimiento del peligro no permitido, imaginamos que habrá una atribución en la medida de su habilidad "(p.124)

Tisnado (2015) con respecto a las actividades de la desafortunada víctima y el alegato objetivo establece:

Sea como fuere, la evaluación de la conducta de la desafortunada víctima dentro del alcance de la atribución objetivo se convirtió en un problema actual e inflexible que depende de la diferenciación sobresaliente hecha por Roxin (1997) entre circunstancias de apoyo o participación en una auto designación. peligro, donde es simplemente el individuo lesionado quien, legítima y realmente, intencionalmente y abiertamente elige enfrentar la amenaza que espera los resultados, y las circunstancias de riesgo de un extraño

reconocido por él, o expuesto a una amenaza acordada por otro. Roxin (1997) buscó separar aquellos casos en los que el individuo lesionado posee una situación focal en la peligrosa ocasión (nombrada por Roxin (1997) como víctima desafortunada y en peligro) de aquellos otros donde el otro sujeto (el creador) es la figura focal y la desafortunada baja solo coinciden con el movimiento inseguro (que ocurre en este sentido, un heteropuesto en peligro consensuado). (p.4)

2.3.1.22 Imputación al ámbito de responsabilidad de la víctima

La fundamentación de la especial relevancia de la imputación de responsabilidad a la víctima es simplemente el deber estándar, que comprende la forma en que el creador puede ser absuelto de la obligación cuando la conducta del individuo lesionado no ha sido según los arreglos actuales pautas, es decir, cuando la víctima se ha sumado a la manifestación culpable al abusar de las obligaciones típicas y exigibles de seguridad en sí mismo. (Vicente, 1997)

Dentro del establecimiento de la atribución de la conducta, la garantía de la presentación del individuo perjudicado resulta ser particularmente significativa ya que "alude a la pertinencia que podría tener para el promedio de la conducta de un sujeto que en el la exposición del equivalente ha mediado de una forma u otra el tema que está perjudicado en este sentido, la "persona en cuestión" (en cualquier caso claro) de esa conducta; (48) Esta intercesión puede influir en la capacidad que la conducta del sujeto principal merece, disponer de su carácter habitual al ingresar a lo ocurrido en la región de responsabilidad de la desafortunada víctima.

En este sentido, la directriz de la obligación propia sirve para traducir el alcance del género, decidiendo cuándo un individuo perjudicado es un instrumento o está a cargo de su exhibición. En realidad, si el peligro no es el resultado de una elección consciente o imprudente de la persona lesionada pero solo del extraño, no podemos discutir una autolesión atípica. (Tisnado, 2015)

2.3.1.23 Imputación objetiva en los delitos imprudentes

Vélez (2019), afirma sobre la imputación objetiva de violaciones negligentes (imprudentes) que:

La adscripción objetivo provocó la forma en que, en el establecimiento de la ilegal, no podía permanecer en una causalidad insignificante (en el sentimiento de la hipótesis de la identidad) del resultado. De esta manera, como componentes decisivos, que comprenden la fechoría de la fechoría desatendida se encontraron y explicaron con más detalle notable la infracción de la consideración y la relación de ilegalidad. (p.7)

La hipótesis de la asignación de objetivos ha cambiado el nombre de estos componentes y más bien habla de "hacer un peligro legítimamente aplicable, es decir, ilegal" y de "comprender este riesgo en el resultado de la fábrica" por lo tanto, su comienzo complicado de la mentalidad estrecha de la falta de precaución es verbalmente secreto, esto hace que sea más sencillo proponer su importancia pragmática para las fechorías vengativas. La hipótesis de la atribución de objetivos significa eliminar esta disparidad y atribuir a las malas acciones perniciosas también lo que es capaz de las malas acciones descuidadas. El ansia por la digestión de los tipos objetivo se basa básicamente en dos razones. Desde un punto de vista, es un requisito seguro de amistad para la unificación de estructuras con opiniones. Por otro lado, la mejora del tipo de objetivo en la irregularidad imprudente parece demostrar que hay algo así como un "objetivo ilegal", que en relación con el tipo objetivo (convencional) de la irregularidad maligna, se representa mediante componentes recíprocos. Esta fue, y es, la explicación detrás de la hipótesis de atribución del objetivo para terminar del mismo modo el tipo de maldad que es engañosa en su esencia.

2.3.1.24 Imprudencia del peatón en los accidentes de tránsito

Sanchez (2001) afirma que:

Las infracciones del transeúnte son la razón más importante de los accidentes automovilísticos. Esta circunstancia se registra a la luz del hecho de que la persona a pie irrumpe en la calle o cruza una calle de manera inapropiada. Inquisitivamente, los caminantes perciben la ausencia de muchos problemas que se les presentan y presentan falta de precaución como lo indican los efectos posteriores de las reuniones. Romper o cruzar la calle de manera incorrecta, fuera de casa y sin utilizar el cruce de peatones, en la ciudad, son las infracciones de los caminantes más sucesivas y las circunstancias que causan la mayor conmoción. Uno de los descuidos más ampliamente reconocidos es utilizar a la persona en los tramos de pie, cruzando la calle a través de áreas peligrosas. También es normal cruzar con la luz roja, cuando los vehículos lo necesitan, o sentarse con calma para que el semáforo cambie.

2.3.2. Respecto a la Variable II: Seguridad vial

2.3.2.1 Acerca de seguridad vial

La seguridad vial, en palabras del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, (MTC, 2001) es la prevención que debe tenerse en cuenta para evitar accidentes automovilísticos, o independientemente de la atención para disminuir la tasa de accidentes que hoy en día sucede en las enormes comunidades urbanas y cada minuto. Aclarándose que las moviidades que causan la mayor cantidad de percances son los vehículos motorizados lineales y los vehículos de viaje masivo.

Por otra parte, las asociaciones a cargo de la gestión del tráfico, según lo indicado por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT, 2002) están buscando componentes para sacar a la luz problemas en la población

a lo largo de estas líneas, evadir contratiempos y proteger las vidas de los nativos. Por otra parte, las regiones, en concurrencia con los bomberos, están cooperando en cruzadas de atención plena e instrucción en la calle, teniendo como socios a la escuela.

- a. Algunos puntos para recordar:
- b. Conducir con alerta y en el borde.
- c. Ser educado con las personas a pie.
- d. Dar camino a los debilitados y ciclistas.
- e. Tener cuidado y con los cinco sentidos alerta.
- f. Priorización en la utilización de espacios de uso común o públicos ordenados por significación:
- g. Peatones entre niños y adultos más establecidos.
- h. Atletas
- i. Trabajadores que envían, despachan, etc.

Por otra parte, es sustancial que cada conductor conozca y practique las reglas de tráfico, conocer sus privilegios y obligaciones como conductor; Sin embargo, hoy en día, en ciertas comunidades urbanas, los jóvenes son vistos como vehículos que conducen con destreza a máxima velocidad, poniendo en peligro la vida y la respetabilidad física de los transeúntes.

Lo que cada transeúnte debe saber es que los conductores deben ofrecer inclinación a su desarrollo; Desafortunadamente, en América Latina, la cultura de la calle es rara en los conductores. Por ejemplo, en Europa, explícitamente en Italia, los conductores se estacionan para pasar a la persona a pie, independientemente de si el semáforo está en rojo; Por otro lado, en las naciones sudamericanas, los caminantes deben dar un pase a los conductores e incluso arriesgarse a ser abrumados al quitar el pie de la pasarela.

Por otra parte, para el British Council Perú (2007) propuso algunos compromisos a considerar por los peatones:

- a. Siempre se debe cruzar las calles transitadas por las esquinas o por las zonas marcadas.
- b. Mirar desde todos los lados si no hay semáforo.
- c. Sube a un vehículo cuando se haya detenido por completo.
- d. Respete la bandera de tráfico y escuche con precaución las señales de la policía de tráfico.

2.3.2.2 Seguridad activa: implica que, cuando un conductor está en el asiento del conductor concentrado y protegido, a lo largo de estas líneas, mantiene una distancia estratégica de contratiempos; Estos sistemas son:

- A. **Sistema de retrovisores (vista trasera):** su vehículo debe tener un equipo fundamental, por ejemplo, un reflejo de la vista trasera y las luces intermitentes necesarias.
- B. **Sistema de iluminación:** antes de conducir, asegúrese de que las luces del vehículo estén en perfecto estado, verifique la luz corta y larga.
(Castillo, 1997)

2.3.2.3 Seguridad pasiva. Para esta situación, trata de conciliar y limitar las certezas negativas, cuando el accidente ocurrió inevitablemente, por lo que es importante tener en cuenta:

- a. Verificar que tenga suficiente confianza en la separación para viajar.
- b. Prevenir el derrame de combustible.
- c. Tomar las medidas de precaución sobre el radiador y el carburador, controlando el nivel del agua.
- d. Estar al día con el pago de seguro del vehículo.
- e. Tener al día al botiquín, con medicamentos básicos para dar tratamiento de emergencia.
- f. El extinguidor debe estar cargado y al alcance para su uso inmediato.
(Concha, 2012)

Con respecto al Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV, 2007), dijo que cada una de las leyes y directrices que supervisan nuestras actividades ante la opinión pública, sirven para gestionar la conducta de los nativos, expresan que la sociedad tiene reglas donde cada individuo debe tener en cuenta vivir en amistad con los demás. Sea como fuere, hay algunas personas que pasan por alto los estándares propuestos por los especialistas que tienen un estado de ánimo flipante, atacan los privilegios de los demás y rechazan los comandos que la ley establece en un país determinado. Esto increíblemente daña, solicita y respeta los privilegios de los demás, no puedes pasear por el planeta haciendo lo que desees, ya que te sientes libre.

Una de las normas que más se evita en cuanto a la consistencia son las reglas de seguridad vial, en nuestros órdenes sociales urbanos, este problema es progresivamente impotente, debido al alto ritmo de colisiones automotrices que ocurren cada día y por la imprudencia de los conductores, que no saben acerca de las reglas de tráfico y poner en peligro la vida de un caminante. El mayor número de percances de vehículos ocurre en las comunidades urbanas, siendo la razón menor, o personas alcohólicas, la mayor parte debido a la falta de precaución del conductor. Por otra parte, los percances son significativamente menores en las calles, la razón se debe a decepciones especializadas o circunstancias comunes, por ejemplo, tempestades o fuertes lluvias. (CNSV, 2007)

Quizás los percances disminuirían si los especialistas pusieran un mejor control sobre todos los portadores; se da cuenta de que la familiaridad reina en los métodos para vehículos de masas; Hay conductores cuyos vehículos han reunido formularios de votación y continúan como si nada hubiera ocurrido, la mayoría de los vehículos abiertos no tienen una auditoría especializada, hay conductores con el permiso rescindido y algunos no tienen un permiso de conducir. Visto esta realidad, los especialistas capaces no hacen nada para solicitar el tráfico y mantener las leyes de la calle. (CNSV, 2007)

Lo que se busca es disminuir las colisiones automovilísticas, sin embargo, como se aclaró anteriormente, es todo menos un trabajo de pautas o leyes, o solo del Ministerio de Transporte; Esto va más allá, es decir, es responsabilidad de todos, el encargo de las señales de tránsito, tener un permiso de conducir, tener en cuenta la importancia de la vida y de los demás (Garrido, 2002).

Existen numerosas estimaciones de aversión que intentan mantenerse alejadas de las colisiones automovilísticas, dentro de ellas tenemos las bien conocidas multas por infracción; látigos, relojes nocturnos, etc. Lamentablemente, ninguna de estas medidas funcionó admirablemente; a pesar de que, sirvió, darse cuenta del historial de falta de confiabilidad de los conductores, sea como sea, no mantener una distancia estratégica de los accidentes automovilísticos.

En Perú, las aprobaciones están controladas, sin embargo, todo se mantiene en papel, ya que nadie implementa las entregas, constantemente se ven individuos que son capturados mientras se ve alcohol o por alguna otra infracción, pero luego son gratis y conducen sus vehículos como si nada hubiera ocurrido. Las multas establecidas se dejan terminadas, los especialistas no están interesados en esta realidad. En caso de que las infracciones fueran realmente rechazadas, otra sería la realidad de la calle en nuestra nación.

Para Hernández (2003), con la presencia del teléfono celular, el problema de los accidentes automovilísticos resultó ser cada vez más intenso; a pesar de que es un artilugio fundamental para la correspondencia individual; Sin embargo, es arriesgado para los conductores, debido al hecho de que un gran número de ellos utilizan el chat de conducción en PDA, lo que regularmente causa colisiones automáticas. Grandes organizaciones telefónicas para alentar la utilización de estos dispositivos han creado dispositivos que permiten al conductor hablar mientras conduce su vehículo, las supuestas "manos libres" o sin manos, en cualquier caso, el peligro de

contratiempos no disminuyó; desde entonces, en lugar de hablar, visitan haciéndolos ocuparse y tener un resultado letal. Los estudios han demostrado que la utilización de PDA mientras se conduce un vehículo expande el peligro de un accidente por 5 a varias veces más.

Los conductores son propensos a tomar nota de sus teléfonos cuando el vehículo está en marcha, prestando poca atención a la amenaza que causa. Es importante darse cuenta de que en esos minutos nuestras facultades no se concentran al 100% en el cuidado, ya que el teléfono es un distractor y el conductor estará cada vez más atento e intrigado por la discusión. Está demostrado que chatear por una red inalámbrica es un peligro inminente mientras conduce un vehículo, produce desconcentración; Además, conducir por teléfono es equivalente al peligro de conducir alcoholizado.

Para mantenerse alejado de las colisiones de tráfico, el conductor debe atender el teléfono dejando el vehículo estacionado, respetando las señales de tráfico, absteniéndose de hablar durante su trayecto de conducción, dejar de reproducir grabaciones, esto es además una interrupción dolorosa; Si seguimos estas reglas, defenderemos la rectitud física de nuestros viajeros y personas a pie. Ha llegado el momento de comenzar a pensar atentamente, a considerar la propia vida y la de los demás; Es una opción que no cuesta nada solo evitar, seguir las reglas urbanas, conocer la obligación extraordinaria que deben tener en el asiento del conductor.

En el caso de que todos los conductores eviten el riesgo potencial, las colisiones automáticas disminuirán significativamente, lo que no implica que se maten por completo; Lo que sucede es que los percances se debieron a casos fortuitos que aún no fueron provocados por la falta de confianza del hombre (Isoba, 2002).

Es sincero que los especialistas en vehículos y correspondencias completen cruzadas de atención plena por los diversos medios; además, debería haber un control más prominente en las calles y regiones donde no hay semáforos;

las regulaciones de tránsito deben implementarse y la persona que lo merece está respaldada. Por lo tanto, se demostrará que los principios son aceptarlos y no comprenderlos.

Como lo indica el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV, 2005), el 98% de los percances se producen por la ligereza de los conductores, por ejemplo, borrachos, menores, y el 2% se producen por decepciones mecánicas y / o maravillas comunes. Entre el controlador principal podemos hacer referencia a:

- a. Ignorancia de la actividad de los componentes del vehículo.
- b. La ignorancia de las señales de tráfico.
- c. Autos dañados y no disponibles para uso general.
- d. Con el freno fracasado.
- e. Circular sin consentimiento de tareas.
- f. Decepciones técnicas, sin encuesta especializada.
- g. Intermitentes defectuosos.
- h. Luz consumida durante mucho tiempo.
- i. Prioridad, olvido o negligencia cuando se intenta.
- j. Cansancio o cansancio debido al maltrato del tiempo y las condiciones de manejo.
- k. Autopistas, ausencia de aprendizaje, deliberadamente o no, de las pautas de tráfico que se aplican a su utilización.
- l. Temeridad al conducir con o entre camiones, transportes y otros vehículos enormes.
- m. Conducir imprudentemente con respecto a diferentes clientes, naturaleza, sistemas, principios y leyes.
- n. Cursos especiales, utilizados de manera imprecisa debido al entumecimiento de los estándares que les conciernen.

Posiblemente se puede hablar de un contratiempo automático al aludir a la parte distante de la actividad, es decir, quién está asociado con un accidente automovilístico sin tener la opción de evadirlo. Dado que, con la excepción de la intercesión de la naturaleza, una parte importante de los percances no

son sorprendentes y evitables. Un nivel más pequeño de ellos se debe a decepciones de fabricación de vehículos, lo que no evita atribuirles un "error humano consciente". Exámenes posteriores de estos "sucesos" han respaldado este caso. (CNSV, 2005)

Los accidentes automovilísticos tienen varios tamaños de seriedad, el más genuino se ve como fatalidades, lo que reduce la escala de gravedad cuando no hay heridas de broma, heridas menores y la que hace daño material a los vehículos influenciados.

Siempre hay una razón activadora que causa un contratiempo, que puede molestarte mucho si otras personas se ven influenciadas por él, a pesar de la persona que lo desencadena. De la misma manera, se puede molestar a un contratiempo si la utilización adecuada del preventivo implica que no lo anticipa, pero que disminuye su gravedad, no se ha hecho. Por ejemplo, no use el cinturón de seguridad ni el protector de la cabeza en caso de que vaya en bicicleta.

Para Chía (2010), los elementos humanos son la razón del nivel más elevado de accidentes automovilísticos. Pueden terminar molestando a la culpa del conductor causal, como lo indica la promulgación de viajes de cada nación.

- a. Conducción afectada por licor (causalidad más destacada de percances), drogas y opiáceos.
- b. Realice movimientos insensatos y de exclusión por parte del conductor.
- c. Hacer abrumador en lugares denegados (accidente frontal intenso).
- d. Desobedecer las señales de tráfico, por ejemplo, pasar una luz roja o no detenerse antes de una señal de alto.
- e. Conduzca por el camino contrario (en una curva o en una diferencia en la evaluación).
- f. Conducción a velocidad extrema.
- g. Utilización inadecuada de las luces del vehículo, especialmente alrededor de la tarde.

- h. Estados de bienestar físico y mental / entusiasta no aptos del conductor o caminante (deficiencia visual, ceguera parcial, sordera, etc.).
- i. Peatones que cruzan lugares inadecuados, juegan en las calles, arrojan artículos complicados en el camino del tráfico (aceites, piedras).
- j. Inexperiencia del conductor en el asiento del conductor.
- k. Debilidad del conductor por apnea o ausencia de descanso.

2.3.2.4 Factor climático y otros:

- a. Niebla, humedad, avalanchas, regiones temperamentales, subsidencia.
- b. Semáforo que funciona erróneamente.
- c. Condiciones de la carretera (divisiones, agujeros, enganches sin señalización).

A pesar de la velocidad con la que ocurre, una colisión automática no ocurre de inmediato. Es la consecuencia de una progresión de ocasiones que ocurren en un tiempo generalmente breve, que conducen a su desarrollo. Es en el transcurso de estas circunstancias que los factores relacionados con el accidente se encuentran constantemente en una progresión de situaciones correlativas, hasta que se llega al resultado letal.

Dos ángulos que están firmemente conectados al evento de percances son la realidad. El tiempo puede ser examinado considerando las "ocasiones" antes del accidente que son esos segundos o porciones de estos.

El espacio es ese lugar o lugares donde suceden, en el que se deben caracterizar enfoques significativos, en los que normalmente ocurren ocasiones explícitas, por ejemplo, la escena con las diversas áreas de los vehículos o personas a pie que participan en el avance del episodio, caracterizado por un momento y un punto de referencia. La asociación de varias posiciones comprende una fase de la ocasión.

En este sentido, tenemos que en los accidentes automovilísticos se resuelven tres fases: el reconocimiento, la elección y la contienda. El primero

de estos ocurre en una región bastante amplia, que podría corresponder con las zonas de las etapas que lo acompañan. (Hernández, 2003)

La etapa de elección persigue rápidamente la de observación, a pesar del hecho de que hay momentos en que no va antes de la contienda. Finalmente, la etapa de contención es la que puede suceder en particular sin que hayan ocurrido las dos últimas.

2.3.2.5 Etapa de percepción: se compone esencialmente de dos ideas principales, la observación concebible y el discernimiento genuino. Estos están situados dentro de la supuesta zona de percepción. En el reconocimiento concebible, el conductor debe comprender que ocurre una extraña ocasión y cómo puede causar un accidente. Este reconocimiento ocurre en un lugar con el objetivo final de que un conductor que va a la velocidad permitida puede ser consciente de las circunstancias que pueden surgir. En el reconocimiento genuino, el conductor acepta que debe enfrentar una circunstancia horrible que puede cerrar el círculo en un accidente. El propósito del discernimiento concebible es solo hipotético, y el del reconocimiento genuino es objetivo.

2.3.2.6 Etapa de decisión: justo cuando el conductor tiene una visión consciente o inconsciente de la amenaza que surge, hay una etapa de elección en la que debe averiguar qué medidas o movimientos hará para enfrentar la rareza introducida y mantenerse alejado del accidente más extremo. El punto de elección es definitivamente el minuto en el que caracteriza la respuesta a ejecutar; y la etapa inicial es el punto en el que se realiza el movimiento. A pesar del hecho de que estos enfoques son únicos, se consideran no planificados, en su mayor parte a la luz de la práctica inconcebibilidad de separarlos. (Montoro, 2002)

2.3.2.7 Acción evasiva: es el movimiento que realiza el conductor para mantenerse alejado del contratiempo sin importar qué y la región de acción es donde se ejecuta. Esta región realmente comienza cuando el conductor puede iniciar serenamente una actividad que lo llevará a mantener una distancia

estratégica de la amenaza que surge. El punto de elección es consistentemente dentro de la zona de acción

2.3.2.8 Etapa de conflicto: esta es la última etapa en el avance de un accidente automovilístico e incorpora donde se crea la probabilidad de la ocasión. El propósito de la disputa es el punto en el que ocurre el accidente y se relaciona con la situación de mayor impacto. En cualquier caso, esta es una circunstancia en contratiempos que suceden debido a otro, o para mantenerse alejado del primero (contratiempos reflejos), la región de conflicto del jefe será una, mientras que el propósito del choque real podría estar situado fuera de ella. (Montoro, 2002)

Esa es la razón por la que es imperativo arreglar la escena configurando un boceto o un plan de las zonas, enfoques y lugares que se completan como un parámetro para decidir las posibles razones del accidente y relacionarlas con las de otros que ocurrieron en un lugar o zona similar

Para, Manso (1995), la capacitación en carretera busca que las personas cambiadas, por ejemplo, conductores o conductores, caminantes o residentes, puedan mejorar y adquirir estima en la calle, como un componente de la instrucción social. Los datos proporcionados por los medios de comunicación sobre este asunto son significativos a la luz del hecho de que fomenta el gran aprendizaje de las personas para reforzar una cultura de seguridad en la calle.

El bienestar de la calle requiere la aversión, la instrucción y la preparación que los dos adultos y los jóvenes deben tener para un futuro callejero superior. Deberíamos dar el incentivo definitivo a las palabras, a los pensamientos que respaldan nuestra especulación, a la luz del hecho de que, como podríamos sospechar, hablaremos y actuaremos y, posteriormente, en un grado similar, estaremos a cargo de la satisfacción personal dentro del Sistema de Transporte Terrestre y, por lo tanto, para el planeta que nos fue dado como hogar, para tratarlo y protegerlo, no para dañarlo y devastarlo.

2.3.2.9 Seguridad vial y derecho penal

Buompadre (2017), en su trabajo sobre "Seguridad vial y derecho penal", dice que, según lo indicado por el Instituto Español de Tráfico y Seguridad Vial, en el siglo XX, 35 millones de sujetos perdieron la vida en el planeta generado por un accidente de tráfico. La ONG de Argentina, "Luchemos por la Vida", se destacó, en un período anterior, con cifras que revelaron que en nuestra patria la cantidad de víctimas mortales en colisiones automotrices en 2016 sumó a 7,000 personas, llamando al poder ejecutivo, para dar sanción a estos crímenes que socavan la seguridad vial. Los juristas hicieron que esta realidad a se volviera progresivamente problemático por la oportunidad de no recibir la debida condena condena los conductores acusados de irregularidades cometidas al conducir un vehículo motorizado y las incansables batallas sociales de algunas organizaciones, para tener la opción de añadir los delitos de tráfico en el Código Penal. Estas circunstancias coadyuvaron a impulsar la Ley N ° 27347 sobre los cambios al Código Penal vigente. La actividad punitiva del estado se ha expandido, produciendo una extensión punitiva, con criterios de una especie de punitivismo populista que significa abordar con la intención de alentar alguna respuesta para cada conflicto social, o una posible solución a futuro siendo estas soluciones de mayor trascendencia, a pesar del hecho de que en realidad no lo son. El delito de grooming presentado por el cambio de la Ley 26.904 / 2013 es un caso genuino de esto. En un informe posterior, se expresa que la pérdida de vidas en nuestra patria ha estado en un grado de estado fijo durante mucho tiempo, y que para disminuir la emergencia se requiere una disposición cada vez más viable de controles, sanciones feacientes y genuinas. amplia utilización de cinturones de seguridad, control de puntos de velocidad y uso de narcoticos y licores, atención vial y el respeto correcto haci la normatividad vigente. Los siniestros viales son una de esas realidades sociales que no se alejan de la realidad mencionada anteriormente. Según lo indicado por este autor, la seguridad impacta en eludir los siniestros provocados por la conducción de un vehículo motorizado, considerando la existencia de tres componentes que se supone que retroalimentan e interrelacionan entre sí, siendo estos: la infraestructura vial (mal estado de las

avenidas en zonas urbanas, regiones o calles rurales y de curso, no aparición de carreteras interestatales, rotondas, iluminación, señalización y control deficientes, semáforos deficientes, falta de asistencia de componentes innovadores, etc.), el vehículo (mal estado del vehículo, sin consentimiento de las pautas de tráfico) y el conductor ("factor humano", circunstancia física y clarividente a la hora del accidente, edad, orientación sexual, aprendizaje y disposición o inclinación a respetar las pautas de tráfico, etc.). (Buompadre, 2017)

En esta circunstancia del derecho penal español, que no contrasta mucho con la Argentina, el profesor García Pablos presenta la incontinencia del legislador en los cambios penales, con medidas planificadas para fortalecer la reacción represiva mediante el aumento de la severidad penal, creando una atmósfera de desorden general en la ciudadanía, en los operadores jurídicos y en la población carcelaria. El acuerdo penal reacciona a una fórmula única y obsoleta: la de modelos disuasivos del despotismo no ilustrado, que siguen proclamando una fe ciega e injustificada en la adecuación preventiva del castigo, al igual que en la probabilidad de mejorar de manera dinámica y progresiva el rendimiento del sistema a través del incremento progresivo en severidad penal. Como lo indica García Pablos (2009) hay una inclinación subjetiva de la "inseguridad" contra los accidentes viales y un interés creciente por los castigos. Para algunos, la posibilidad de "tolerancia cero" es el camino hacia una estrategia criminal viable sobre la seguridad vial. La cercanía de esas variables en la tasa de siniestros viales nunca más es significativa, sin embargo, la posibilidad de que el derecho penal sea la respuesta para estas dramatizaciones cotidianas que hablan de lesiones y decesos en accidentes automovilísticos se orienta hacia un pensamiento que es energizado por una especie de complicidad legislativa en la apropiación de un enfoque duro a través de la autorización de leyes correctivas serias para "combatir eficazmente" accidentes viales y terminar con conductores renegados en consistencia con la ley. En este sentido y cuando esos elementos a los que aludimos aparecen, como García Albero ha llamado la atención, el funcionario (legislador) debe elegir la opción para: a) elaborar el testamento aprobatorio

del modelo de tutela ex post facto de recursos legítimos, y suplantarlos con un modelo de mediación de riesgo ex, con una selección bastante exhaustiva de pautas preparatorias prudentes cuya infracción es vista como una fechoría prestando poca atención al peligro particular que han creado; b) limitar la precaución legal utilizando términos comunes caracterizados y delimitados (con términos diferentes: incluimos o limitamos la discrecionalidad legal), que generalmente tienen en cuenta la ayuda de los requisitos previos de la prueba por las molestias de la aprobación; y c) elevar la impulsividad directa a la clasificación de irregularidades, a fin de mantener una distancia estratégica de la bagatelización de los pasos y las heridas de la calle, por lo que no es necesario que se reduzca el resultado del abaratamiento de la actividad, sino que se acepta sea cual sea el punto en que se trate una vida o la rectitud física, la infracción del estándar de consideración, independientemente de ser suave, no es broma, es decir, un delito penal genuino, es decir, un delito.

El cambio continuo del código penal actualizado por la Ley 273475 es un ejemplo inquebrantable de la circunstancia. No obstante, este asalto legislativo no es nuevo. Haya por el año 1999, hubo la primera y no bendecida participación en el campo del tráfico de automóviles, a través de un cambio de la revisión reformativa a través de la Ley 25.189, cuyo contenido presentó cambios significativos en el sector de conducción de automóviles, consolidando una segunda sección para la expansión de los artículos aumentando la pena cuando el hecho en cuestión había sido provocado por la conducción de un vehículo. Pocos años después del hecho, la Ley 26.362, de 26 de marzo de 2008, suplanta simultáneamente el nombre del Capítulo II del Título VII del Segundo Libro del Código Penal - Delitos contra los métodos de tránsito y comunicaciones -, con el de "Delitos contra la seguridad del tráfico y de los métodos de transporte y comunicación", presentando el artículo 193 mediante el cual se ejemplificaron los delitos conocidos como "picadas ilegales", así como la asociación y el avance de este tipo de habilidades vehiculares, que se producen, como es de suponer, una especie de organización del derecho penal, que se transforma en una irregularidad que, hasta que en ese momento, eran simplemente decepciones autoritarias de

rivalidad, en general, de negación de equidad. Los cambios que acompañan a la Ley 27.347 provocaron la carga de cambios específicos en ese delito y las violaciones responsables más establecidas, especialmente en la parte de castigo, sin embargo, sus resultados permanecen como una investigación hasta hoy.

Hay varios ejercicios que, en su trabajo diario, ponen en peligro a los hombres y sobre los cuales se puede anticipar la mediación del derecho penal con cierto nivel de logro. Entre estos ejercicios inseguros, la tasa de accidentes en el tráfico de vehículos involucra un lugar notable. Esto es válido, sin embargo, no es menos que tal acción ha sido consistentemente, de manera justa y prohibida, bajo la influencia de las normas reguladoras, sin inferir, al mismo tiempo, el requisito de una reacción criminal rápida en ayuda de ese castigo sancionador. Revisando las palabras de Albrecht cuando dice "la mediación política en el derecho penal siempre y claramente hace una interpretación de los problemas básicos para el uso individual del derecho penal.

Esta circunstancia es exactamente lo que el derecho penal. Dado el evento de una manifestación criminal (o no criminal, sin embargo que la sociedad dice que es) de un efecto social extraordinario, observamos una pronta respuesta del enfoque al considerar las cuatro brisas del cambio criminal para resolver rápidamente la disputa, en el caso de hacer nuevos tipos criminales de acusación sospechosa, especialmente sujetos a un castigo grave o castigos de solidificación de los tipos criminales existentes anteriormente, buscando posteriormente dar arreglos en su mayor parte solo representativos o formales, más situados para calmar la voracidad del pueblo que dar una real respuesta para este roce social.

Es una teoría insostenible la que afirma que con el cambio punitivo se solucionara el problema del tráfico de las calles, con el argumento de que con esta medicina lo que se está haciendo es suplantar la administración sancionadora con el derecho penal, siendo que, esencialmente, es quién debe ser responsable de lidiar con los peligros que surgen del tráfico diario para completarse de manera segura. Claramente, esta no es la capacidad del

derecho penal. Definitivamente, una mejora en la infraestructura vial y un impulso sólido para abrir la atención plena de ciudadano a través de la instrucción de seguridad vial dará resultados más favorables sobre una ley penal inflacionaria y de una ineficacia demostrada en esta materia.

2.3.2.10 La seguridad vial como problema público

La idea de seguridad en la calle (vial), entendida como la acción contraria de los fortuitos que ocurren debido a accidentes automovilísticos, así como el estudio de la transmisión de enfermedades se ha convertido en un tema de intriga mundial, hasta el punto de que la OMS lo ha proclamado efectivamente desde 1974 como Un tema importante en la región del bienestar público, acercarse a sus estados de conformidad para completar las actividades de aversión para abordarlo. En ese sentido, la OMS ha establecido una división de "evitación de daños y salvajismo", para crear entre sus diversas técnicas un individuo responsable de anticipar las colisiones automovilísticas.

En la actualidad, las heridas y los fallecimientos provocados por colisiones automovilísticas se han convertido en un problema médico general para la sociedad que se convierte en una progresión de resultados sociales y financieros. Para enfrentar este problema, el "Tiempo de acción para la seguridad vial de la Asamblea General de las Naciones Unidas" se realizó en 2010, que tenía como objetivos principales, el bienestar de la calle como destino para 2015.

El bienestar (seguridad) vial ha sido visto consistentemente como la única obligación del Estado y de los expertos obligados, de todos modos, se ha demostrado que la capacitación del conductor y del conductor del andador es esencial para esquivar tales percances que influyen drásticamente en nuestro bienestar general. En ese sentido, nuestro público en general experimenta esta diabólica en su mayor parte debido a la instrucción de calle próxima a cero que hemos combinado con la contaminación que permite a los conductores sin pasar las pruebas correspondientes para obtener sus licencias de conducir incluso en las clasificaciones más problemáticas.

Posteriormente, a pesar del hecho de que es genuino en todo el mundo en las naciones creadas en 2020, se anticipa una disminución del 30% en las colisiones automotrices, los patrones demuestran que en las naciones inmaduras o de bajos salarios esta tasa aumentará significativamente, y con ello una expansión en La tasa de fallecimiento y las secuelas de las heridas por accidente.

En nuestra nación, el ritmo de los accidentes automovilísticos se ha expandido a lo largo de los años, y con él el ritmo de los fallecimientos y las personas perjudicadas, siendo visto hoy como el principal motivo de enfermedad por el alto número de personas influenciadas, proporcional a prácticamente el 30% como lo indican las mediciones del Ministerio de Salud.

En vista de estas mediciones, el Ministerio de Salud (MINSA) ha considerado las colisiones automotrices como una necesidad en su metodología de anticipación al hacer la "Estrategia Nacional de Salud para la Seguridad Vial y la Cultura del Tráfico" para proporcionar apoyo de coordinación con las diferentes áreas y agregar a la disminución de las tasas de muerte y daños, una técnica que hoy se compone con la Dirección General de Promoción y Salida.

2.3.2.11 Accidentes de tránsito - Definiciones

Para el Código de tránsito Art. 2°. - "Accidente de tránsito es un evento que hace daño a personas o cosas, lo que ocurre como resultado inmediato del desarrollo de vehículos" (p. 13).

Franco y Mora (2010), pienso en eso: en primer lugar, deberíamos preguntarnos: ¿qué es un accidente?, Ya que antes de ofrecer una respuesta, es importante ver un caso de utilización de la palabra accidente (contratiempo), por lo que Cada vez que alguien se estrella en un vehículo, discuta un accidente. Seis personas patearon el cubo y ocho sufrieron daños reales en un accidente ocurrido en la autopista Palpa - Ocaña, en el distrito de Ayacucho (p.14).

¿Qué es un accidente de vehículo como muestra? si en Perú hablamos de impacto lo relacionamos con un accidente automovilístico donde muchos son asesinados y donde algunos resultados en las continuaciones y otros están a salvo. Estamos de acuerdo con el Jurista Cárdenas, ya que en un accidente simplemente suena una campana, esto se debe a que la colisión automática será constantemente una intriga agregada, podemos ver cada día en cualquier medio compuesto de Perú, veremos que, en los aviones primarios, los accidentes automovilísticos aparecen por la propina, siendo una de las razones de la muerte de nuestra nación.

Asimismo, el Decreto Legislativo N° 032-2006-MTC (2008), considera que: "El contratiempo como lo indica el código de viaje de la nación del Perú se caracteriza por: La ocasión que hace daño a personas o cosas, que ocurre como resultado inmediato del desarrollo de vehículos" (p. 8).

Cualquier ocasión en un estado dado es una circunstancia que hace daño a los nativos y al legado en su mayor parte provocado a través de vehículos. Es una ocasión que ofrece ascender al daño de las personas que es causado posteriormente por el vehículo de una unidad del vehículo.

Estamos de acuerdo con el MTC, ya que en la colisión de tránsito es una ocasión que daña a un individuo que es una escisión inmediata del transporte del vehículo. Igualmente, que, en cada accidente automovilístico se necesita esencialmente un vehículo. Obviamente, también puede haber un accidente automovilístico provocado por un nativo e incluso podría ser la situación provocada por criaturas, por ejemplo, un corcel que sigue corriendo rápido y envía a una persona mayor.

Nuestra promulgación anticipa a causa de delitos por colisiones automovilísticas del tipo injusto, dos supuestos penales que se resumen en nuestro Código Penal. Estas fechorías son: las violaciones de homicidio por defecto, delimitadas en el artículo 111 del Código Penal, cuyo castigo puede

ser de dos años a cuatro años y por la situación exasperante, aceptan hasta ocho años de detención. Del mismo modo, la fechoría de las Lesiones Injustas consideradas en nuestra promulgación como una fechoría contra la vida, el cuerpo y la salud, que reflexiona sobre un castigo de no más de un año por heridas culpables del tipo básico, y cuando son del tipo agravadas se considera hasta 03 años de detención.

Según Juristas Editores (2013), el Código Civil en su artículo de 1970 y el artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, demuestran que la obligación derivada de las colisiones automovilísticas es un objetivo y un conjunto entre algunos conductores, propietario del vehículo y, en su caso, la organización especializada en transporte terrestre (p.41).

La dedicación por parte del vehículo es justa y está relacionada entre el conductor de la unidad y el propietario del vehículo. Concuera con los Editores Juristas con el argumento de que, en la verdad de las realidades cuando el Juez resuelve un procedimiento de peligro común, consistentemente la sentencia establecerá por casualidad la medida de reparación común para el infractor, sin embargo, generalmente he visto que la sentencia se comparte entre el especialista que entregó el accidente y el propietario de la unidad del vehículo.

Se evalúa que alrededor de 300000 mil personas mueren cada año debido a este tipo de percances, a pesar de crear alrededor de 10 o 15 millones de personas perjudicadas. Solo en los Estados Unidos, 2 de cada 100000 niños patean el cubo debido a estos contratiempos, siendo esta nación una de las leyes más inflexibles en cuanto al tráfico y el bienestar de la calle.

En nuestro público en general, la tasa de accidentes automovilísticos continúa expandiéndose de manera alarmante. Esta circunstancia se debe a diferentes componentes, entre los cuales podemos aludir básicamente a la ausencia de entrenamiento del conductor y de la persona a pie. Como lo indicó el MTC solo en 2017, ha habido 88,168 mil accidentes automovilísticos, de los cuales 84,841 ocurrieron en sistemas de calles urbanas.

Las colisiones automotrices ocurren de vez en cuando, debido a la falta de consideración y la falta de determinación de los dos conductores y caminantes. Solo en 2017, hubo 2826 pases en colisiones automotrices y, según lo indicado por la policía nacional, el 25% de estos tipos de percances se producen por la desviación de la mirada hacia los teléfonos celulares o alguna desviación que no se compara con buen vehículo cuidando. Es concebible que, debido a este tipo de contratiempos, hay heridas adicionales que solo en 2017 suman 54970 mil personas.

2.3.2.12 Normativa nacional en materia de tránsito

En nuestra promulgación nacional, el tráfico en las calles urbanas y provinciales es administrado por la Ley N ° 27181 llamada "Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre", a través de la cual las "Reglas financieras, jerárquicas y administrativas generales del vehículo y la tierra viajan y supervisan todo el proceso el dominio de la República" declarado en 1999.

En un orden específico de ideas, el Decreto Supremo No. 016-2009-MTC afirma el Texto Único Ordenado de las Regulaciones Nacionales de Tráfico o también llamado Código de Tráfico declarado el 22 de abril de 2009. Las diferentes pautas contenidas se consideran en diferentes leyes, pautas, manuales, mandatos, por ejemplo,

El D.S. N° 017-2009-MTC y su Reglamento de la Administración Nacional de Transporte, se propone controlar la administración del transporte terrestre de personas y mercancías según lo indicado por los parámetros establecidos por la Ley. Esta directriz también considera que, dentro de su grado, excluye la directriz del vehículo que se realiza en las vías del ferrocarril como vehículos menores mecanizados o no mecanizados, que tienen su propia ley.

Ley No. 29365 - Ley que desarrolla el Sistema de Control de Licencia de Conducir por Puntos, una ley que dirige el control de la emisión y la guía de licencias de conducir para focos, establece en su primer artículo el límite más extremo de los enfoques que suman 100 para cada conductor en las licencias

de conducir, ya que a la hora de presentar una infracción de tráfico esto se reducirá continuamente y según el tamaño de disminución. La motivación detrás de esta ley es administrar a través de la evaluación perpetua de los conductores y aplicar las aprobaciones correspondientes establecidas en el Reglamento de Tráfico.

Ley N ° 29380 - Ley sobre la realización de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Bienes - SUTRAN, a través de esta ley se crea la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Bienes o se llama SUTRAN, el cuerpo que está conectado al Ministerio de Transporte e intercambios, que se encarga básicamente de gestionar, respaldar y supervisar todos los ejercicios identificados con cargas y productos a nivel nacional y mundial, tanto en especialistas abiertos como privados.

En ese sentido, se establece en esta ley que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, tiene estatus legal de ley abierta y tiene capacidades administrativas y regulatorias, por ejemplo, directa, gestión y control y autorización.

Resolución Pastoral N ° 512-2009-MTC-02 - Manual del usuario del Registro Nacional de Sanciones - Sistema de Licencia de Conducir para enfoques, objetivos a través de los cuales se resuelve examinar y evaluar la conducta de los conductores y aplicar las sanciones correspondientes por delitos menores. También se establece en su segundo artículo que serán los distritos comunes los que aplicarán las medidas importantes para su aplicación.

2.3.2.13 Factores que influyen en los Accidentes de Tránsito

A. Accidentes de Tránsito por Factores Humanos

El factor humano asume un trabajo significativo en los acontecimientos de accidentes automovilísticos, en ese sentido se requiere una preparación necesaria del conductor, tanto en la instrucción en la calle como en su estado mental.

En este sentido, los accidentes automovilísticos debido a variables humanas ocurren cuando el individuo, como conductor del vehículo en movimiento, es la persona que causa el accidente por diferentes razones. Dentro de este factor, hay algunas razones por las cuales tiende a ser observado, que pueden ser: desviación, descuido al conducir, ausencia de instrucción del conductor, admisión de licor u otras sustancias psicotrópicas que influyen en la consideración del conductor, entre otros.

El factor humano es visto como la razón de prácticamente el 90% de los percances a nivel mundial, siendo un problema que las naciones a partir de ahora no pueden controlar, principalmente debido a la ausencia de una cultura de instrucción callejera que los estados tienen hacia la sociedad.

B. Accidentes de Tránsito por Factores Mecánicos

Son esos contratiempos provocados por decepciones mecánicas del vehículo con motor que él contribuye directamente al contratiempo. Entre las decepciones o averías mecánicas más conocidas, se encuentran aquellas identificadas con decepciones de frenos, controles rotos o neumáticos horribles, entre otros.

C. Accidentes de Tránsito por factores viales y entorno geográfico

Este factor alude a percances provocados por el mal estado de las pistas o calles, terrible o ausencia de señalización, iluminación horrible, entre otros. En ese sentido, estos componentes están fuera del especialista y se consideran como el único deber de la autoridad calificada en esa capacidad.

Del mismo modo, para este punto, debe considerarse la topografía de los cursos donde ocurren las colisiones automovilísticas, a la luz del hecho de que en nuestra nación hay una variedad de atmósferas y geología que dificultan el movimiento de vehículos, en transportes interprovinciales, que son experimentando hace años de terribles percances.

2.3.2.14 Los accidentes de tránsito en Piura

Ante los continuos accidentes de tránsito ocurridos en la región, el diario “El Tiempo” Piura, recorrió, la transitada prolongación de la avenida Sánchez Cerro (desde el óvalo Cáceres hasta el ex peaje) en Piura, y la antigua Panamericana (desde el puente La Primavera hasta la universidad Alas Peruanas) en Castilla, donde existen puentes peatonales para que las personas crucen la vía con seguridad. En este recorrido se encontró que la mayoría de peatones no usan los puentes construidos para ellos, y cruzan corriendo la pista, muchas veces con niños en brazos, exponiéndose a quedar malheridos o, peor aún, perder la vida. Según fuentes de la Policía Nacional, al año se registran cinco muertes solo en la prolongación de la avenida Sánchez Cerro. En el distrito de Castilla ocurre algo similar: los accidentes muchas veces por imprudencia al pasar la vía o por exceso de velocidad de los conductores. Las recomendaciones que dan es que los peatones usen los puentes y, donde estos no existan, las autoridades deben poner semáforos inteligentes o rompe muelles. Se abordó a algunas personas y se les preguntó por qué no usaban los puentes. La respuesta común en ellos es que era por falta de tiempo, porque iban apurados y era más fácil y rápido cruzar por la pista; otros respondieron, simplemente, que pocas veces usaban los puentes. (Diario "El Tiempo", 2016)

2.3.2.15 Cultura vial.

Oscar Funes Castro, jefe de transportes de la municipalidad de Piura, sostiene que:

Si las personas no usan los puentes peatonales es por falta de cultura vial. “Las personas deben usar los puentes peatonales; de lo contrario exponen su vida. Es un tema de cultura, de educación vial. El problema no solamente es aquí en Piura. Es a nivel nacional”, señaló. Un ejemplo de ello es que, frente al mercado “Las Capullanas” existen diferentes asentamientos humanos

donde los peatones cruzan la avenida Panamericana con bolsos y niños en brazos. Informó que no existe una ordenanza que haga cumplir el paso por los puentes porque en realidad es un tema de cultura vial. Debemos aprender a respetar y cumplir las normas y reglamentos.

Existe un Consejo Nacional de Seguridad Vial que se encarga de promover estas normas a nivel nacional, que realizan congresos sobre temas relacionados al transporte, en el que también participan Salud y Educación. Salud participa porque en el Perú muere cada día más gente por accidentes de tránsito; los heridos llegan a los hospitales y se les debe atender con los escasos recursos del Estado; Educación interviene porque desde los colegios se enseña sobre educación vial, a respetar las señales de tránsito, a pasar por las líneas peatonales, entre otras medidas. (Diario "El Tiempo", 2016)

2.4. Definición de términos básicos

De acuerdo a lo establecido en el Manual de Seguridad Vial-Resolución Directoral 019-2016-MTC, 2016, nuestra investigación precisa los términos siguientes:

- 1. Accidente:** Cualquier hecho fortuito u ocurrencia entre uno o más vehículos en una vía pública o privada, con resultado de daño para las personas. Para tener en cuenta la causalidad de su aparición, en el presente documento se utilizará intercambiamente el término siniestro y colisión (pág. 314)
- 2. Acera:** Llamado también vereda, es parte de una vía urbana o de un puente destinada exclusivamente al tránsito de peatones. (pág. 314)
- 3. Atropello:** Es la acción en la que uno o varios peatones son arrollados por un vehículo en movimiento (pág. 314)

4. **Camino:** Vía terrestre para el tránsito de vehículos motorizados y no motorizados, peatones y animales, con excepción de las vías férreas. (pág. 315)
5. **Carretera:** Camino para el tránsito de vehículos motorizados, de por lo menos dos ejes, con características geométricas definidas de acuerdo a las normas técnicas vigentes en el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (pág. 315)
6. **Carril:** Parte de la calzada destinada a la circulación de una fila de vehículos en un mismo sentido de tránsito. (pág. 315)
7. **Ciclista:** Persona que se moviliza en bicicleta. (pág. 316)
8. **Ciclo-banda:** Senda sobre la calzada o vereda segregada del tránsito vehicular o peatonal solo por demarcación. (pág. 316)
9. **Ciclo-calle:** Vía convencional o pea (pág. 316)
10. **Ciclo-Ruta:** Red de facilidades para la circulación de bicicletas entre un origen y un destino. (pág. 316)
11. **Conductor implicado:** Es toda persona que conduce un vehículo en la vía pública y que resulta involucrado en un accidente de tránsito. (pág. 316)
12. **Culpa consciente:** en la culpa consciente o con representación, el sujeto al llevar a cabo su acción, es consciente del peligro de la misma y del posible resultado lesivo que puede producir, pero no acepta tal resultado, sino que confía en que a través sus habilidades personales evitará el mismo. (pág. 316)
13. **Factores Humanos:** Comportamientos relacionados exclusivamente a psicología, fisiología, o quinesiología humana. (pág. 317)
14. **Herido Grave:** Toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas. (pág. 317)
15. **Herido Leve:** Toda persona herida en un accidente de circulación al que no puede aplicarse la definición de herido grave. (ORDEN DE 18 de febrero de 1993 por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación). (pág. 317)

- 16. Imprudencia:** Actuación desarrollada con ausencia de malicia o intencionalidad. (pág. 318)
- 17. Imputación:** es el acto que implica la acusación formal a una persona de un delito concreto (pág. 318)
- 18. Inspección de seguridad vial:** Proceso sistemático de revisión in situ de una carretera en servicio, dirigido por un experto en seguridad vial, con el fin de identificar aspectos peligrosos, deficiencias o carencias de la carretera susceptibles de desencadenar un siniestro, para que se adopten las medidas más adecuadas con el objetivo de eliminar o paliar estos problemas (pág. 318)
- 19. La culpabilidad:** en Derecho penal, es el juicio de imputación personal, es decir, supone la reprochabilidad del hecho ya calificado como típico y antijurídico, fundada en el desacato del autor frente al Derecho por medio de su conducta, mediante la cual menoscaba la confianza general en la vigencia de las normas. El problema de la culpabilidad es central en el Derecho penal, por cuanto determina finalmente la posibilidad de ejercicio del ius puniendi. (Facultad de Derecho. Culpabilidad - Derecho Penal: Parte General., 2013.)
- 20. Movilidad:** Conjunto de desplazamientos, tanto de personas como de mercancías, que se producen en un entorno físico. (pág. 319)
- 21. Peatón:** Es el individuo que, sin ser conductor, transita a pie por espacios públicos. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones, los que conduce a pie o ciclo o ciclomotor de dos ruedas y los impedidos que circulan al paso en silla de ruedas, con o sin moto (pág. 319)
- 22. Plan de seguridad vial:** El Plan de Seguridad Vial es la herramienta de gestión para estructurar las políticas de seguridad vial basándose en unos objetivos de reducción de la accidentalidad. Se puede establecer para el ámbito nacional, regional o municipal, y debe desarrollar el análisis de la accidentalidad, el diagnóstico del problema y los planes de acción a implementar. (pág. 319)

- 23. Seguridad jurídica:** Garantías de estabilidad en el tráfico jurídico, permite el libre desenvolvimiento de los particulares, desterrando la inhibición por incertidumbre. Respeto irrestricto a las normas establecidas por parte de la autoridad, sujetándose a la normatividad. (Facultad de Derecho.Culpabilidad - Derecho Penal: Parte General., 2013.)
- 24. Seguridad vial:** Conjunto de acciones orientadas a prevenir o evitar los riesgos de accidentes de los usuarios de las vías y reducir los impactos sociales negativos por causa de la accidentalidad. (pág. 320)
- 25. Señalización:** Información presentada a los conductores dentro del marco de una normativa en forma vertical o como marcas en el pavimento para el uso legal y seguro de una vía. (pág. 320)
- 26. Siniestro.** - Suceso eventual o acción de la que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas. En el presente documento se utiliza intercambiamente con el término accidente y colisión. (pág. 320)
- 27. Tipo objetivo:** El tipo penal considerado en forma objetiva abarca solamente la exterioridad de la conducta, es decir que prescinde de todo lo interno (Facultad de Derecho.Culpabilidad - Derecho Penal: Parte General., 2013.)
- 28. Tránsito:** Actividad de personas y vehículos que circulan por la vía. (pág. 321)
- 29. Usuarios Vulnerables:** Grupo de usuarios de la vía que están expuestos a un mayor riesgo dentro del sistema de tránsito. Básicamente son, según su modo de desplazamiento, peatones, ciclistas y motociclistas (pág. 322)
- 30. Vallas Peatonales:** Vallas que impiden a los escolares ingresar a la calzada. (pág. 322)
- 31. Vehículo:** Es cualquier artefacto en el cual pueden ser transportadas personas o cosas. (pág. 322)
- 32. Vía:** Es toda calle, avenida, camino o carretera (inclusive los hombros o aceras) destinadas para el tránsito de vehículos. Incluye, además, sitios para el estacionamiento de vehículos (pág. 322)
- 33. Zona escolar:** Zonas próximas a centros educativos. (pág. 322)

CAPÍTULO III: PRESENTACIÓN, ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

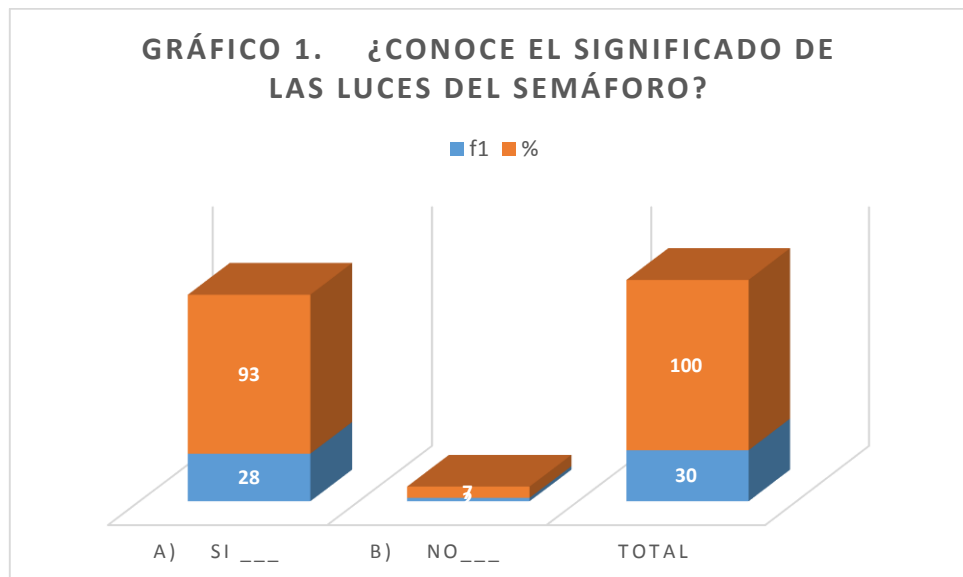
3.1. Análisis de tablas y gráficos

Del Cuestionario aplicado a los peatones

Tabla 1. ¿Conoce el significado de las luces del semáforo?

Ítems	f1	%
a) Si	28	93
b) No	2	7
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

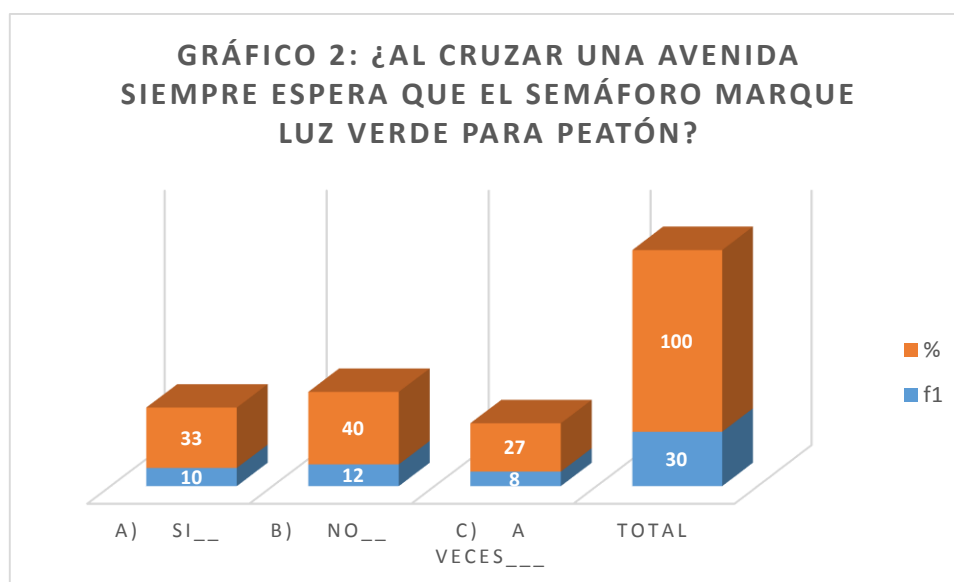
Interpretación:

Según la tabla N°1 el 93% de los peatones que conformaron la muestra encuestada confirman conocer el significado de cada una de las luces del semáforo, un minoritario 7% responde que no; situación que denota que, si hace mal uso de las mismas al cruzar la calzada, es su responsabilidad y no la de los conductores, sin embargo, este último no queda exento de tomar las precauciones debidas.

Tabla 2. ¿Al cruzar una avenida siempre espera que el semáforo marque luz verde para peatón?

Ítems	f1	%
a) Si	10	33
b) No	12	40
c) A veces	8	27
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

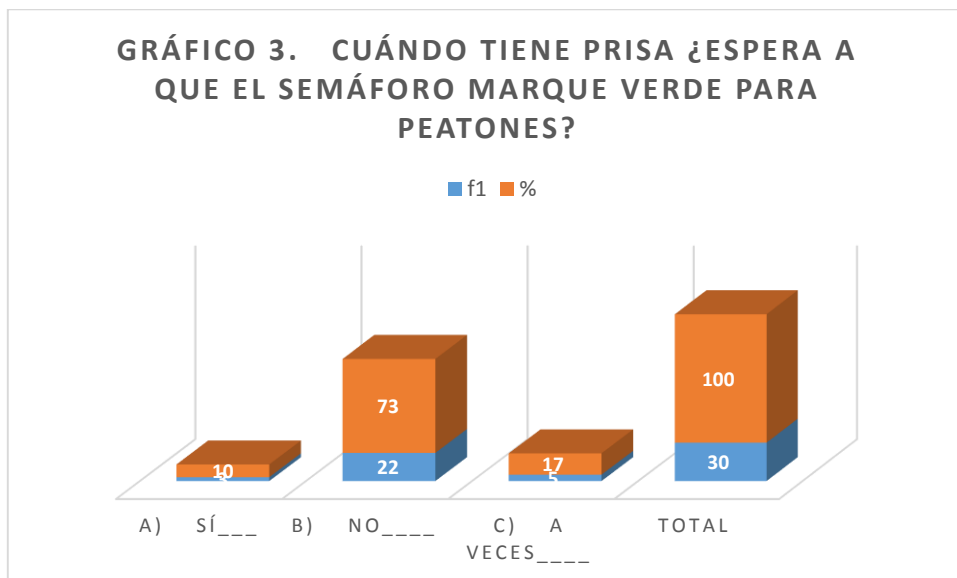
Interpretación:

Según la tabla N°2 el 33% de los peatones que conformaron la muestra encuestada al cruzar una avenida siempre espera que el semáforo marque luz verde, un 27% lo hace a veces y un 40% no espera y lo hace en luz roja.

Tabla 3: Cuando tiene prisa ¿espera a que el semáforo marque verde para peatones?

Ítems	f1	%
a) Sí	3	10
b) No	22	73
c) A veces	5	17
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

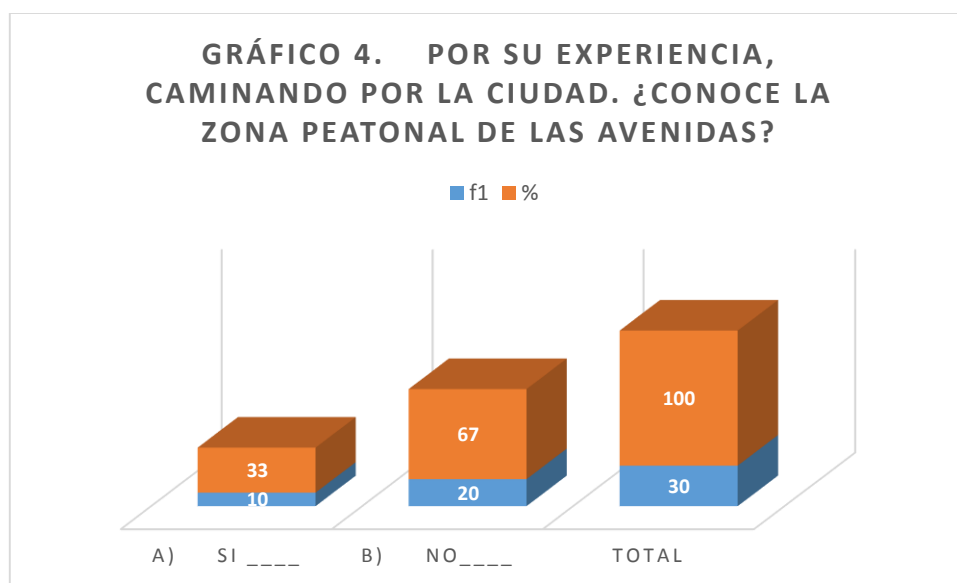
Interpretación:

Según la tabla N°3 el 73% de los peatones que conformaron la muestra encuestada responde que cuando tiene prisa no espera a que el semáforo marque verde para peatones, un 10% aduce que no y un minoritario 17% espera este cambio solo en algunas oportunidades.

Tabla 4. Por su experiencia, caminando por la ciudad. ¿Conoce la zona peatonal de las avenidas?

Ítems	f1	%
a) Si	10	33
b) No	20	67
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

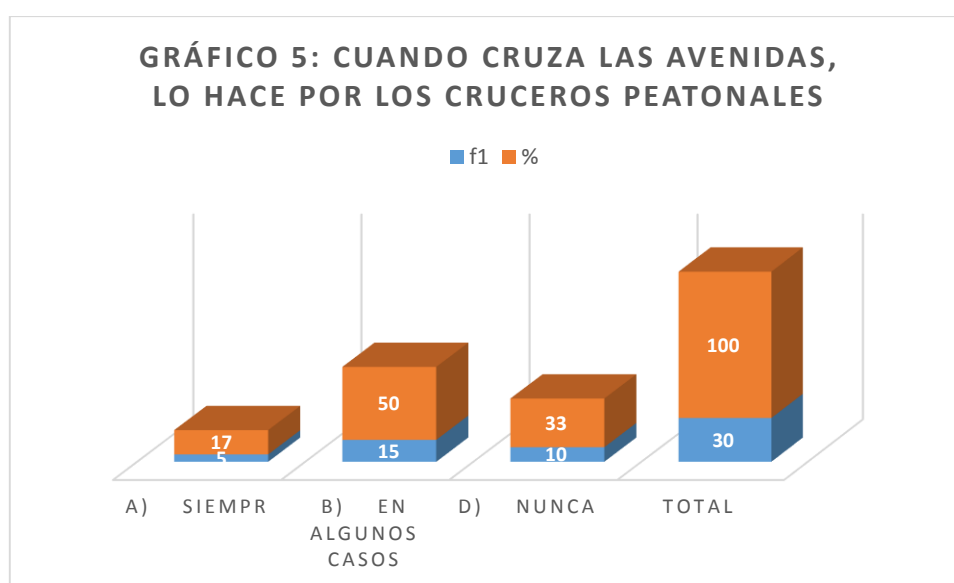
Interpretación:

Según la tabla N°4 el 67% de los peatones que conformaron la muestra encuestada confirman conocer la zona peatonal de las avenidas, un restante 33% no está familiarizado con las normas peatonales

Tabla 5. Cuando cruza las avenidas, ¿lo hace por los cruces peatonales?

Ítems	f1	%
a) Siempre	5	17
b) En algunos casos	15	50
d) Nunca	10	33
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

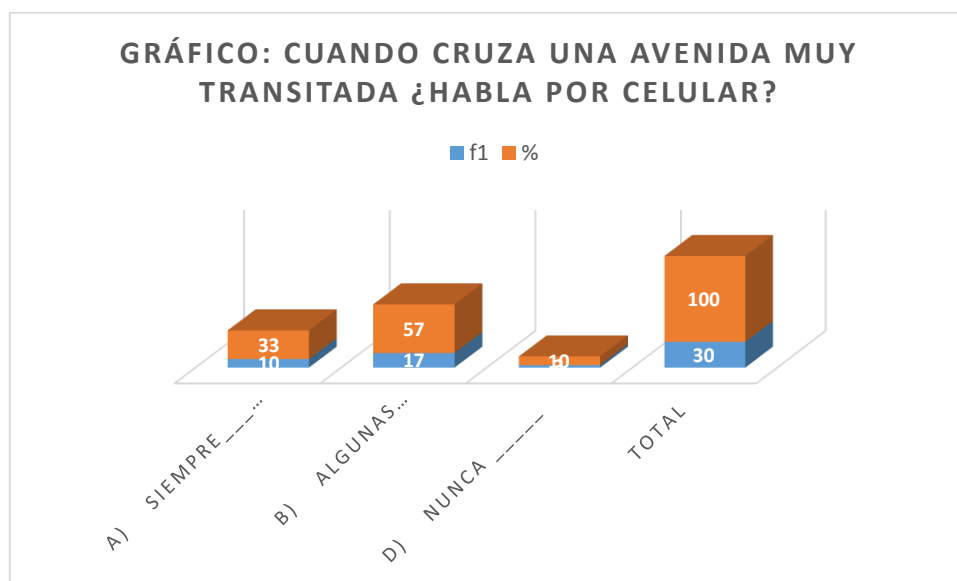
Interpretación:

Según la tabla N°5 el 17 % de los peatones que conformaron la muestra encuestada confirman que cuando cruzan las avenidas, lo hace por los cruces peatonales; 50% algunas veces lo hace algunas veces y un 33% nunca lo hace siguiendo esta norma.

Tabla 6. Cuando cruza una avenida muy transitada ¿habla por celular?

Ítems	f1	%
a) Siempre	10	33
b) Algunas veces	17	57
d) Nunca	3	10
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

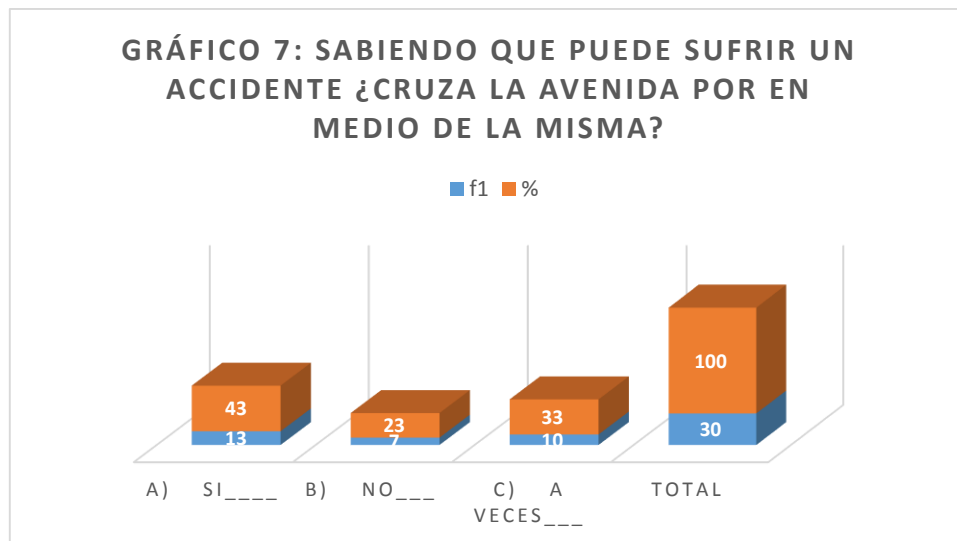
Interpretación:

Según la tabla N°6 el 33% de los peatones que conformaron la muestra encuestada responden que cuando cruza una avenida muy transitada ¿habla por celular 57% responde que algunas veces y solo un 10% aduce que no; situación que denota que la gran mayoría de peatones muestra total descuido personal al cruzar una vía o calzada.

Tabla 7 Sabiendo que puede sufrir un accidente ¿cruza la avenida por en medio de la misma?

Ítems	f1	%
a) Si	13	43
b) No	7	23
c) A veces_	10	33
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

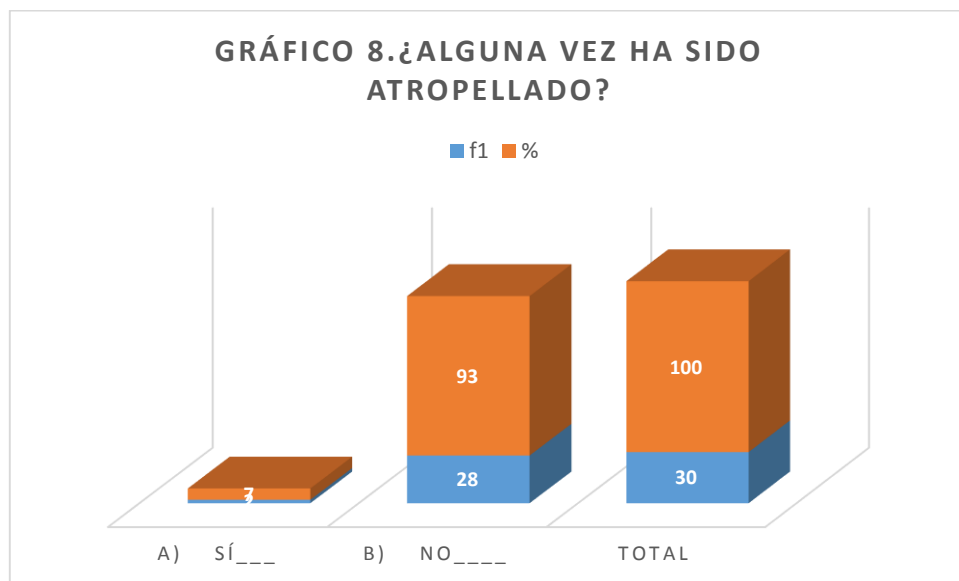
Interpretación:

Según la tabla N°7 el 43% de los peatones que conformaron la muestra encuestada, sabiendo que puede sufrir un accidente cruza la avenida por en medio de la misma; 23% responde que no y, un 33% responde que algunas veces.

Tabla 8. ¿Alguna vez ha sido atropellado?

Ítems	f1	%
a) Sí	2	7
b) No	28	93
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

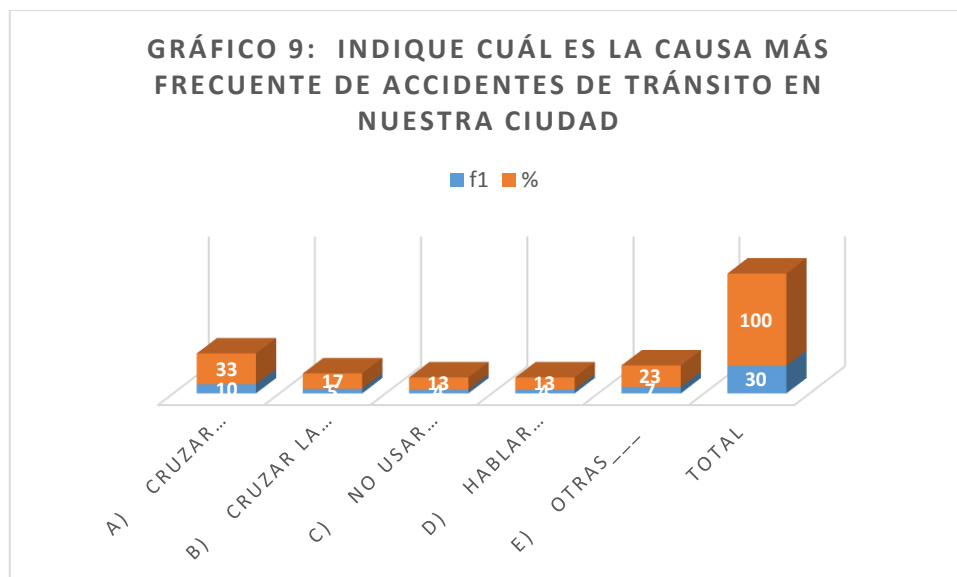
Interpretación:

Según la tabla N°8 el 7% de los peatones que conformaron la muestra encuestada confirman haber sido atropellados por lo menos una vez; el restante 93% responde que no.

Tabla 9. Indique cuál es la causa más frecuente de accidentes de tránsito en nuestra ciudad:

Ítems	f1	%
a) Cruzar por en medio de la avenida	10	33
b) Cruzar la avenida cuando el semáforo marca luz verde para el vehículo	5	17
c) No usar los puentes peatonales	4	13
d) Hablar por teléfono mientras cruza la avenida	4	13
e) Otras	7	23
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

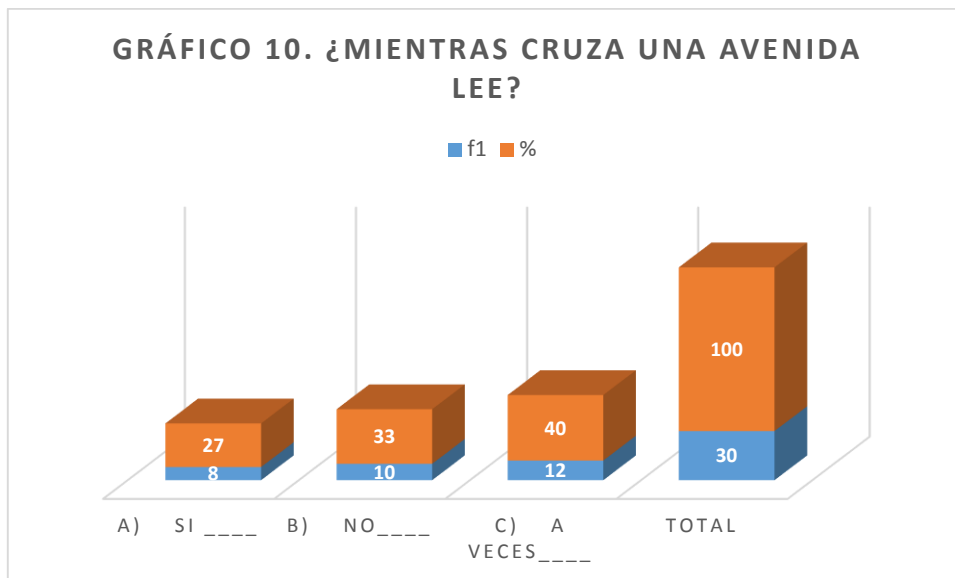
Interpretación:

Según la tabla 9, el 40% de los peatones que conformaron la muestra encuestada responden que la causa más frecuente de accidentes de tránsito en nuestra ciudad se debe a cruzar por en medio de la avenida; 22% responde que se debe a cruzar la avenida cuando el semáforo marca luz verde para el vehículo; 19% aduce que otra de las causas es por no usar los puentes peatonales y otro 19% responde que la causa es por hablar por teléfono mientras cruza la avenida.

Tabla 10. Mientras cruza una avenida ¿lee?

Ítems	f1	%
a) Si	8	27
b) No	10	33
c) A veces	12	40
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

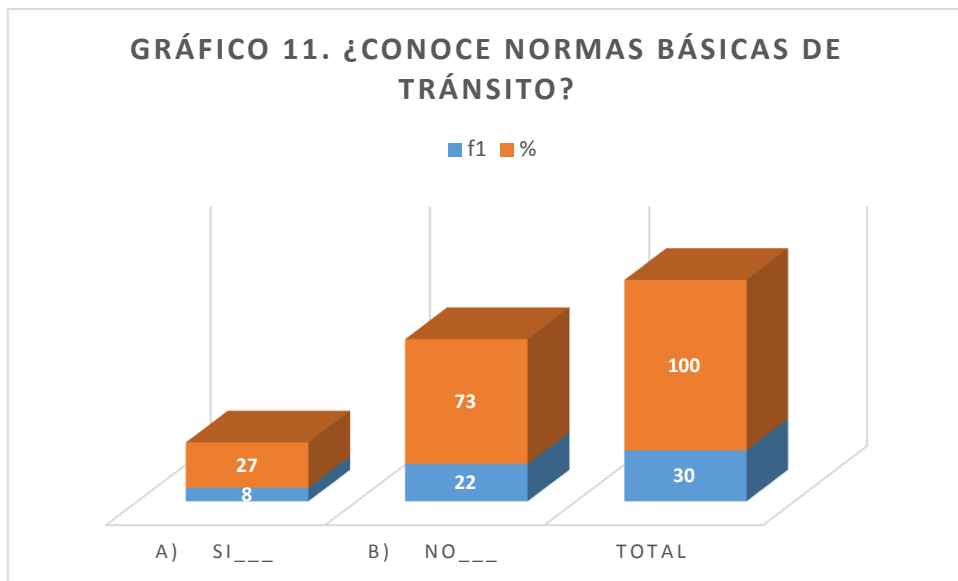
Interpretación:

Según la tabla N°10 el 27% de los peatones que conformaron la muestra encuestada responden que mientras cruza una avenida lee (los mensajes o cualquier otra información del celular); 33% responde que no y un considerable 40% responde que lo hace algunas veces.

Tabla 11. ¿Conoce normas básicas de tránsito?

Ítems	f1	%
a) Si	8	27
b) No	22	73
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

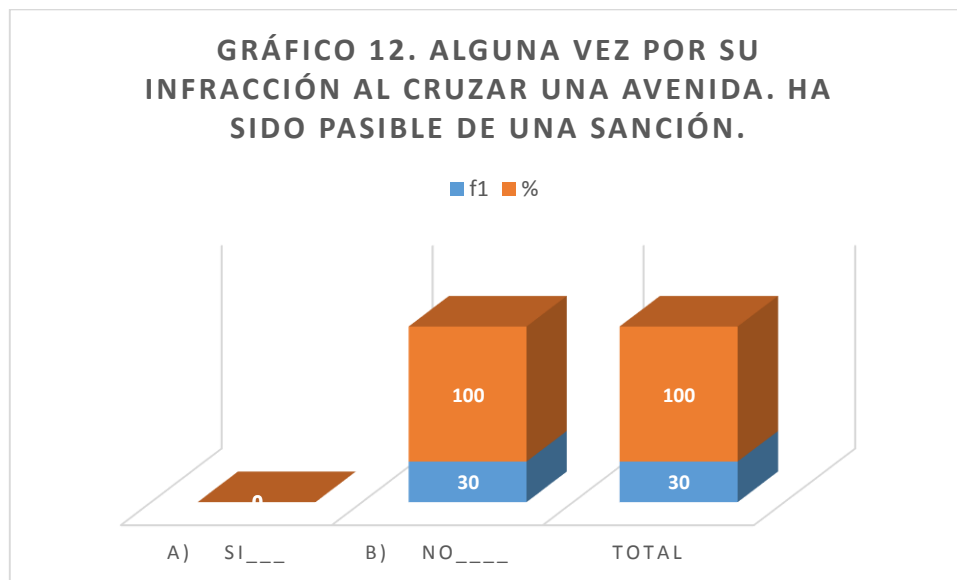
Interpretación:

Según la tabla N°11 el 27%% de los peatones que conformaron la muestra encuestada confirman conocer las normas básicas de tránsito; un mayoritario 73% las desconoce. Situación que denota que hace mal uso de las mismas al cruzar la calzada y exponiendo su vida.

Tabla 12. Alguna vez por su infracción al cruzar una avenida. Ha sido pasible de una sanción.

Ítems	f1	%
a) Si	0	0
b) No	30	100
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

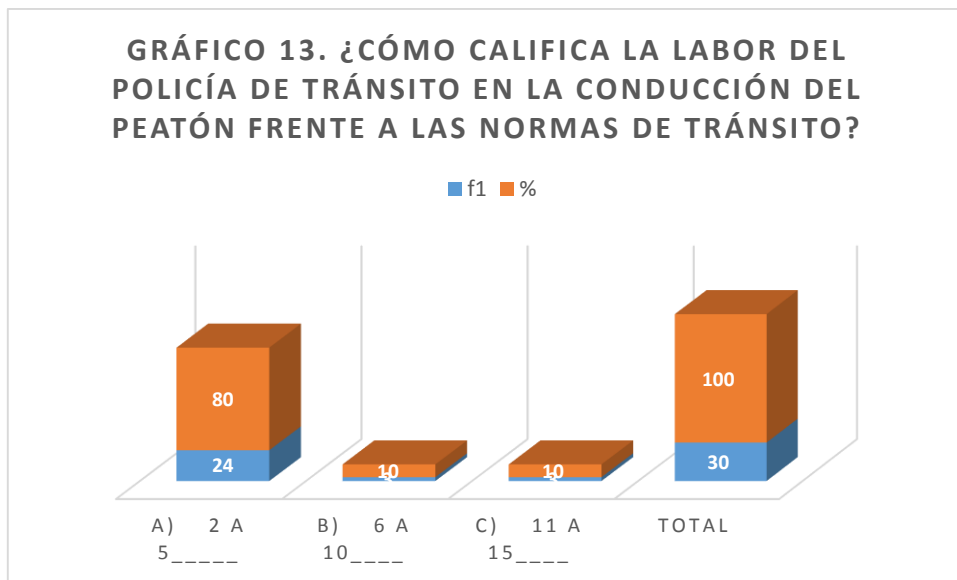
Interpretación:

Según la tabla N°12 el 100% de los peatones que conformaron la muestra encuestada responde que nunca han sido pasibles de sanción alguna por cometer infracción al cruzar la avenida o calzada, situación que demuestra que, en caso de accidente siempre se busca la culpa en el conductor mas no en el peatón que cruza de manera intempestiva.

Tabla 13. ¿Cómo califica la labor del policía de tránsito en la conducción del peatón frente a las normas de tránsito?

Ítems	f1	%
a) 2 a 5	24	80
b) 6 a 10	3	10
c) 11a 15	3	10
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

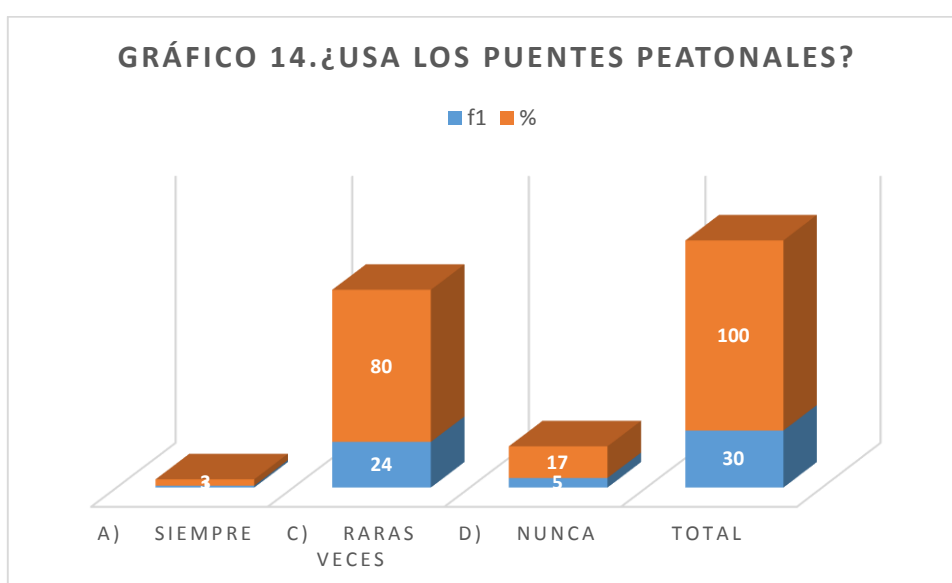
Interpretación:

Según la tabla N°13 el 80% de los peatones que conformaron la muestra encuestada califica la labor del policía de tránsito en la conducción del peatón frente a las normas de tránsito con un puntaje que va entre 2 a 5 puntos; 10% de 6 a 10; y otro 10% de 11 a 15.

Tabla 14. ¿Usa los puentes peatonales?

Ítems	f1	%
a) Siempre	1	3
c) Raras veces	24	80
d) Nunca	5	17
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

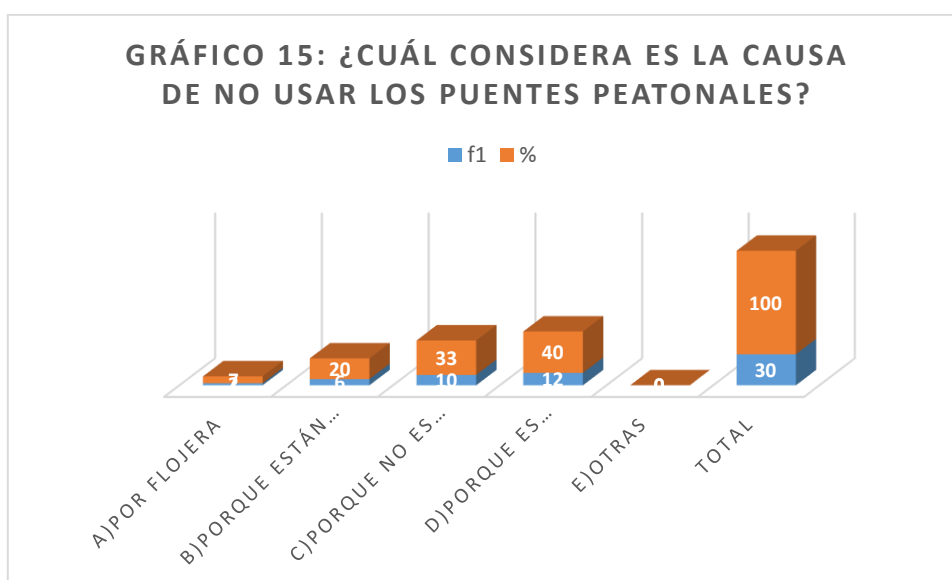
Interpretación:

Según la tabla N°14 el 80% de los peatones que conformaron la muestra encuestada confirman que raras veces utilizan los puentes peatonales; 17% nunca los usan y solo un 3% hacen uso de ellos para cruzar una carretera de doble vía dividida por muros. Lo que demuestra que el peatón suele poner en riesgo su vida.

Tabla 15. ¿Cuál considera es la causa de no usar los puentes peatonales?

Ítems	f1	%
a) Por flojera	2	7
b) Porque están muy alejados	6	20
c) Porque no es su costumbre usarlos	10	33
d) Porque es más cómodo pasar por la avenida	12	40
e) Otras	0	0
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

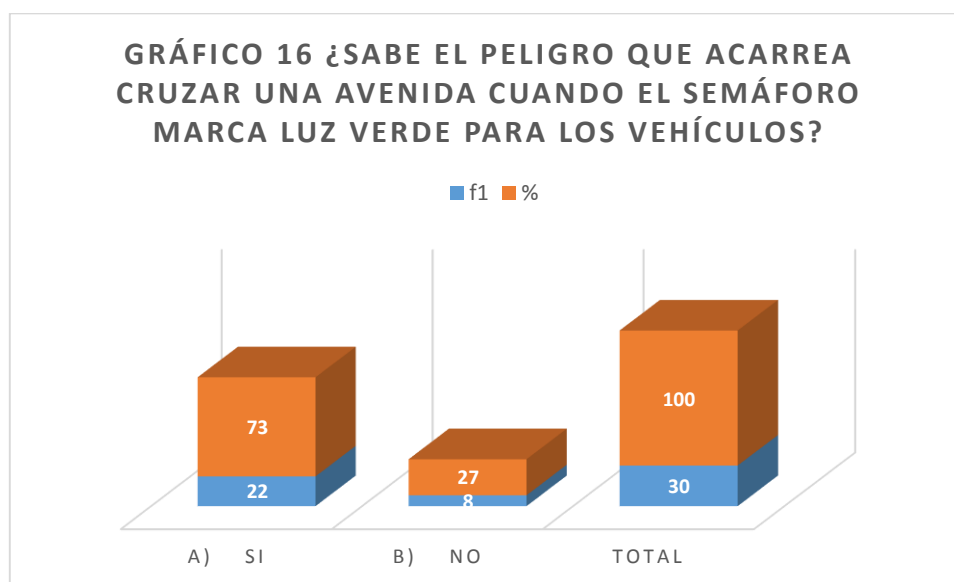
Interpretación:

Según la tabla N°15 el 40% de los peatones que conformaron la muestra encuestada considera que una las causas de no usar los puentes peatonales responden al hecho de ser más cómodo hacerlo por la avenida no importando incluso si pone en riesgo su vida; un 33% responde que es difícil perder la costumbre; un 20% sostiene que es porque estos están muy alejados y un 7% no los usa por flojera.

Tabla 16. ¿Sabe el peligro que acarrea cruzar una avenida cuando el semáforo marca luz verde para los vehículos?

Ítems	f1	%
a) Si	22	73
b) No	8	27
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

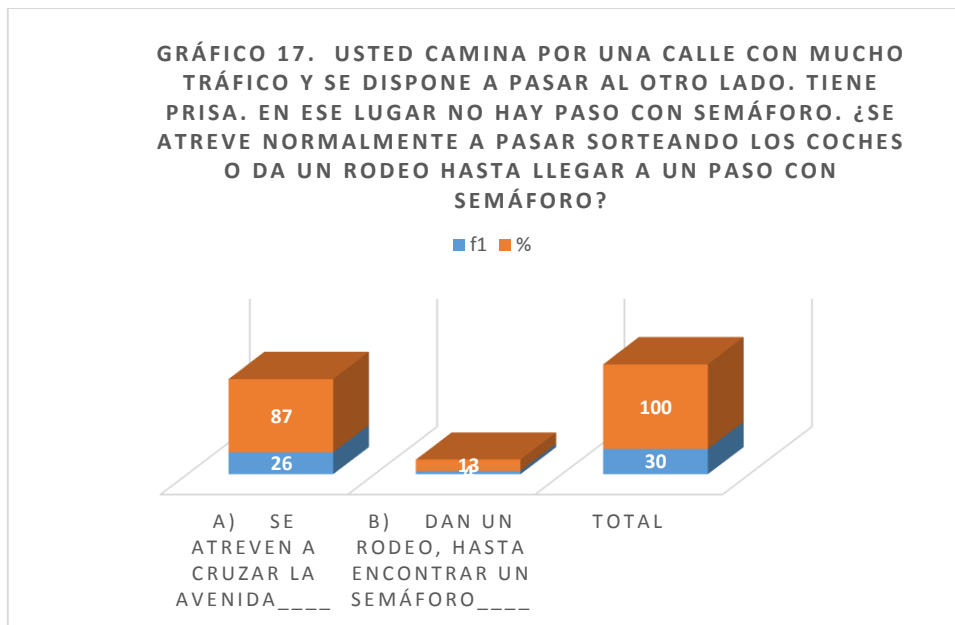
Interpretación:

Según la tabla N°16 el 73% de los peatones que conformaron la muestra encuestada confirman saber el peligro que acarrea cruzar una avenida cuando el semáforo marca luz verde para los vehículos 27% responde que no.

Tabla 17: Usted camina por una calle con mucho tráfico y se dispone a pasar al otro lado. En ese lugar no hay paso con semáforo. ¿Se atreve normalmente a pasar sorteando los autos o da un rodeo hasta llegar a un paso con semáforo?

Ítems	f1	%
a) Se atreve	26	87
b) Da un rodeo	4	13
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

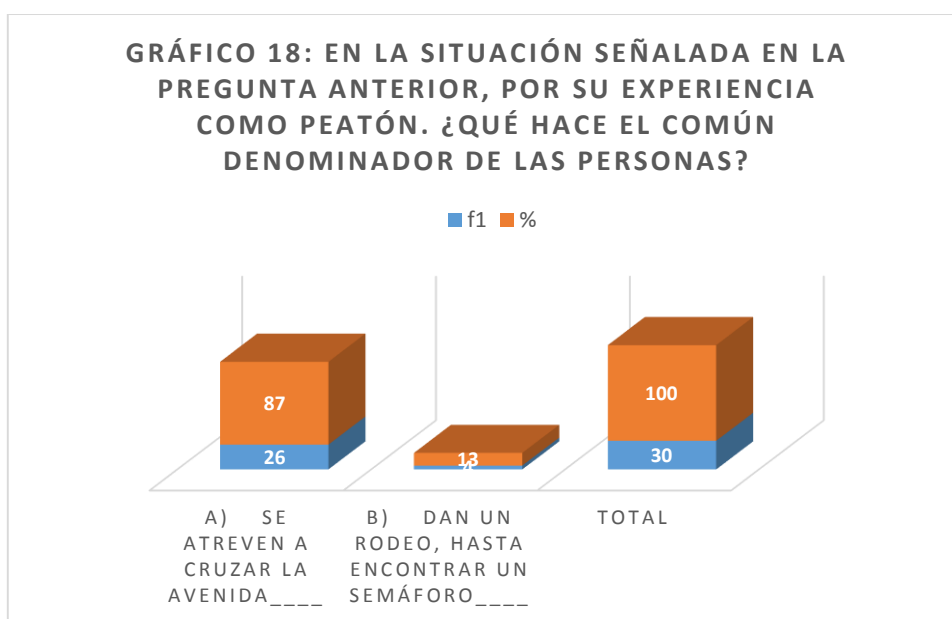
Interpretación:

Según la tabla N°17 el 87% de los peatones que conformaron la muestra encuestada responden que si camina por una calle con mucho tráfico y se dispone a pasar al otro lado y en ese lugar no hay paso con semáforo se atreve normalmente a pasar sorteando los autos en lugar de dar un rodeo hasta llegar a un paso con semáforo; solo un 13% responde que no lo hace y prefiere caminar hasta encontrar un pase con semáforo.

Tabla 18. En la situación señalada anteriormente y por su experiencia como peatón. ¿Qué hace el común denominador de las personas?

Ítems	f1	%
a) Se atreven a cruzar la avenida	26	87
b) Dan un rodeo, hasta encontrar un semáforo	4	13
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

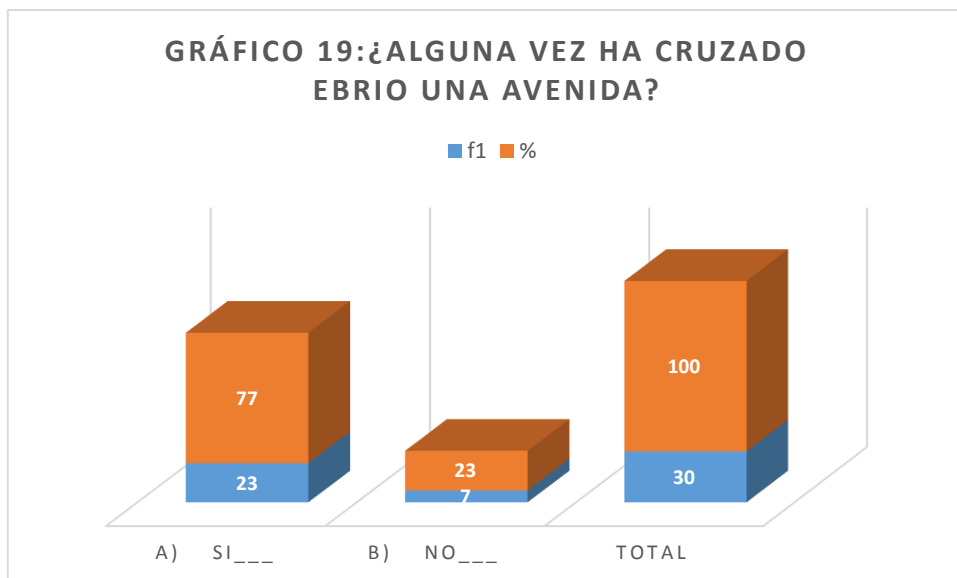
Interpretación:

Según la tabla N°18 el 87% de los peatones que conformaron la muestra encuestada confirman que el común denominador de las personas se atreve a cruzar la avenida en lugar de hacerlo por un puente peatonal o hasta llegar a un paso por semáforo y solo el 13% cruza de manera adecuada y sin poner en riesgo su vida.

Tabla 19. ¿Alguna vez ha cruzado ebrio una avenida?

Ítems	f1	%
a) Sí	23	77
b) No	7	23
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

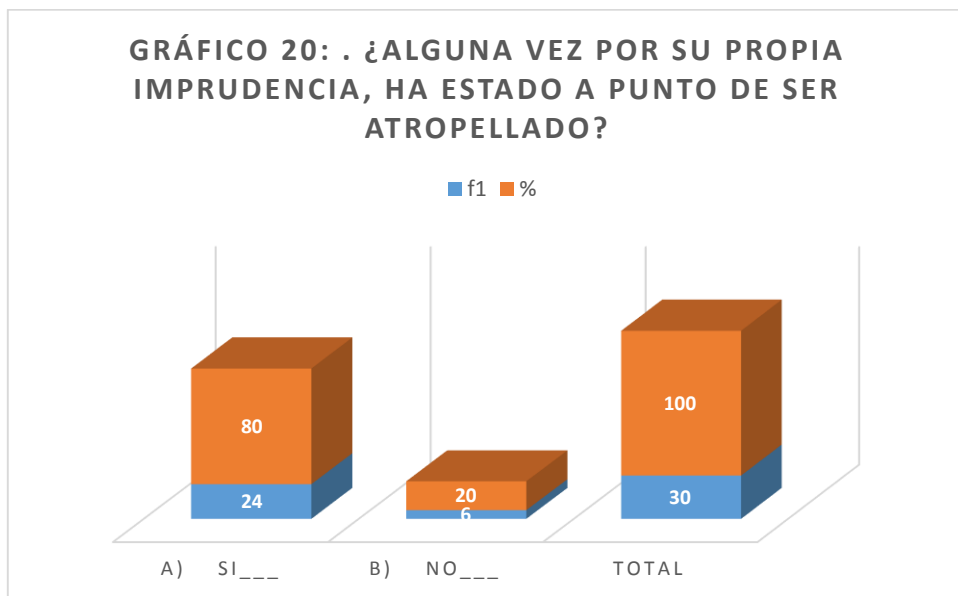
Interpretación:

Según la tabla N°19 el 77% de los peatones que conformaron la muestra encuestada confirman que alguna vez han cruzado la pista en estado de embriaguez, solo el 23% de ellos no lo ha hecho en ese estado.

Tabla 20. ¿Alguna vez por su propia imprudencia, ha estado a punto de ser atropellado?

Ítems	f1	%
a) Si	24	80
b) No	6	20
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

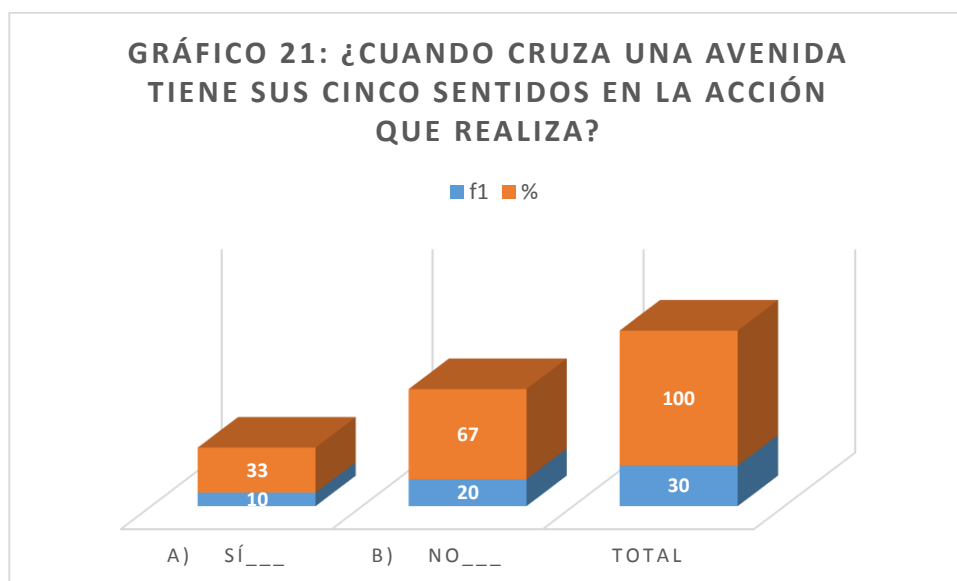
Interpretación:

Según la tabla N°20 el 80% de los peatones que conformaron la muestra encuestada responde que por lo menos alguna vez, por su propia imprudencia, ha estado a punto de ser atropellado; 20% responde que nunca han estado frente a esta situación.

Tabla 21. ¿Cuándo cruza una avenida tiene sus cinco sentidos en la acción que realiza?

Ítems	f1	%
a) Sí	10	33
b) No	20	67
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

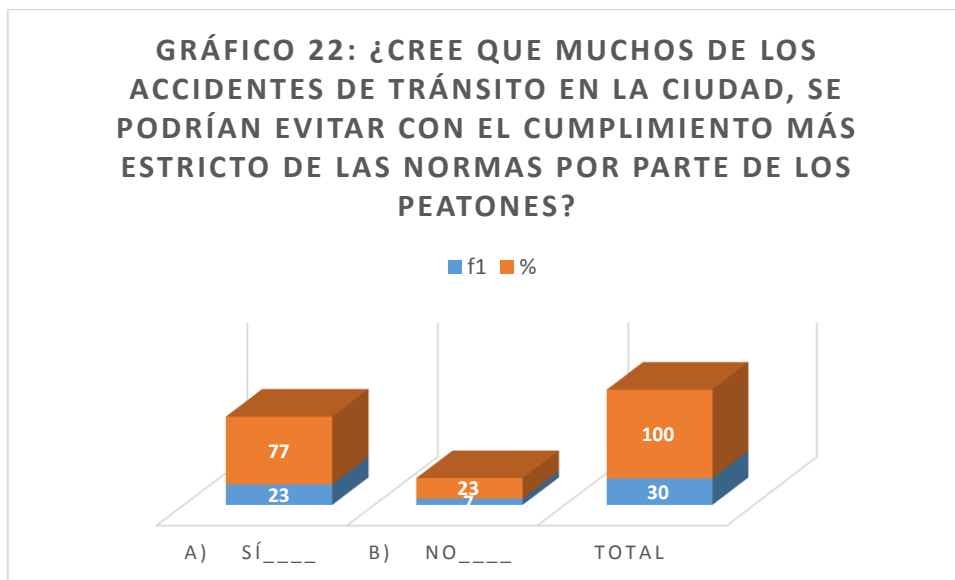
Interpretación:

Según la tabla N°21 solo el 33% de los peatones que conformaron la muestra encuestada confirman que, cuándo cruza una avenida tiene sus cinco sentidos en la acción que realiza; el restante 67% responde que no.

Tabla 22. Por su experiencia, ¿cree que muchos de los accidentes de tránsito en la ciudad, se podrían evitar con el cumplimiento más estricto de las normas por parte de los peatones?

Ítems	f1	%
a) Sí	23	77
b) No	7	23
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

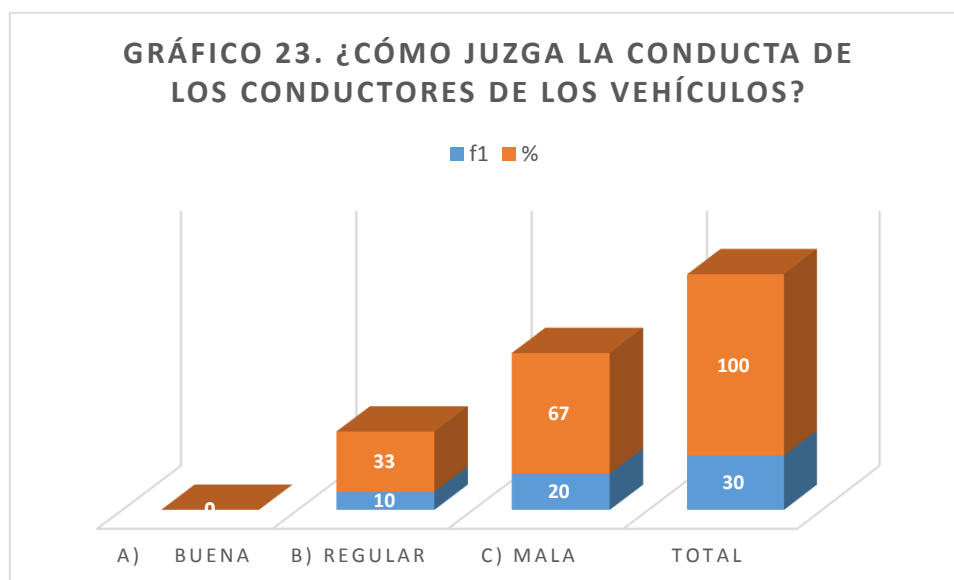
Interpretación:

Según la tabla N° 22 el 77% de los peatones que conformaron la muestra encuestada aducen que, por su propia experiencia, cree que muchos de los accidentes de tránsito en la ciudad, se podrían evitar con el cumplimiento más estricto de las normas por parte de los peatones; un 23% responden que no.

Tabla 23. ¿Cómo juzga la conducta de los conductores de los vehículos?

Ítems	f1	%
a) Buena	0	0
b) Regular	10	33
c) Mala	20	67
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

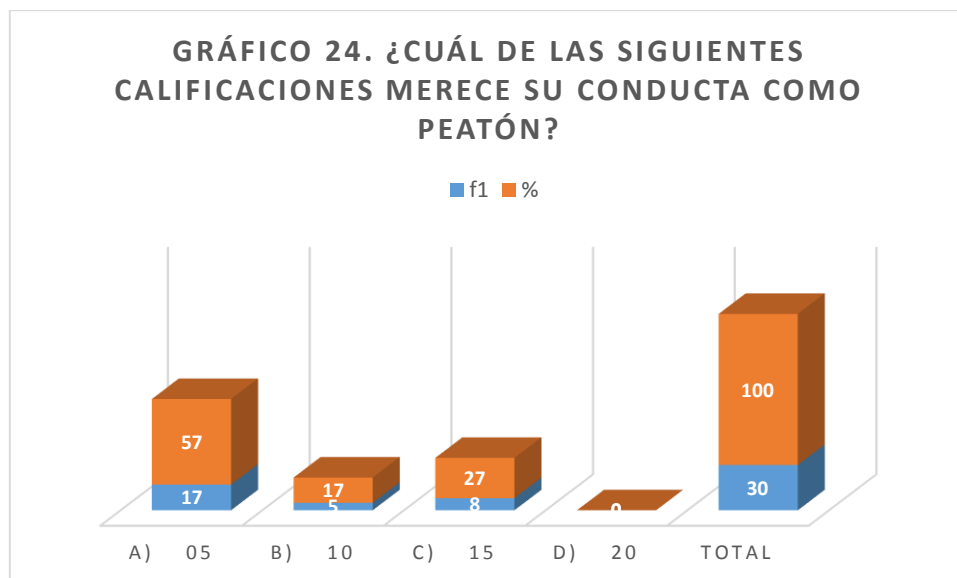
Interpretación:

Según la tabla N°23 el 67% de los peatones que conformaron la muestra encuestada opinan que la conducta de los conductores de los vehículos es mala y un restante 33% opina que es mala.

Tabla 24. ¿Cuál de las siguientes calificaciones merece su conducta como peatón?

Ítems	f1	%
a) 05	17	57
b) 10	5	17
c) 15	8	27
d) 20	0	0
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones del distrito de Piura.

Interpretación:

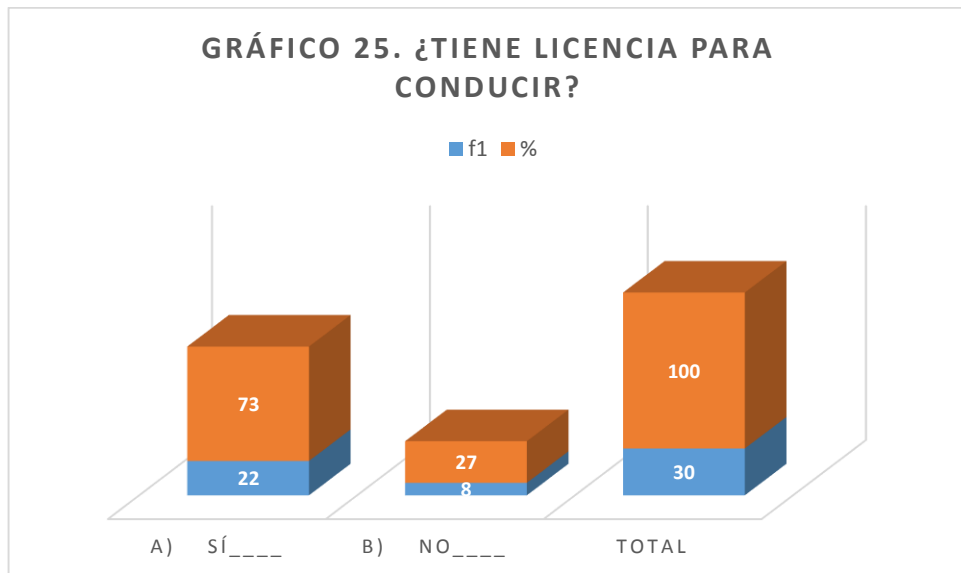
Según la tabla N° 24 el 57% de los peatones que conformaron la muestra encuestada evalúa su conducta como peatón con un puntaje de 5/20; 17% se asigna un puntaje de 10/20 y un 27% de 15/20; situación que denota que existe en ellos reconocimiento de su falta de responsabilidad frente a las normas del buen peatón.

Del cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura

Tabla 25. ¿Tiene licencia para conducir?

Ítems	f1	%
a) Sí	22	73
b) No	8	27
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

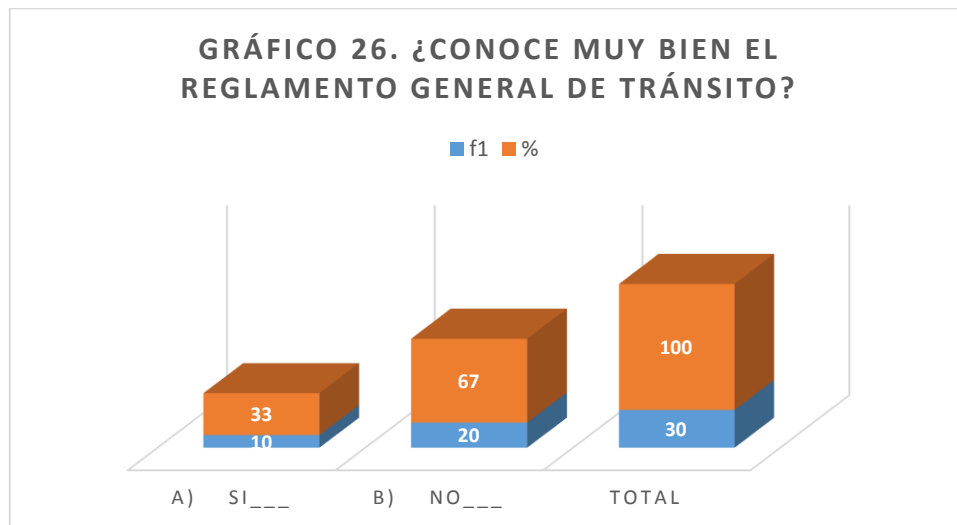
Interpretación:

Según la tabla N°25 el 73 % de los conductores que conformaron la muestra encuestada confirman tener licencia de conducir, un restante 27% no cuenta con este requisito que confirme su legalidad para conducir un auto y menos para brindar un servicio que garantice su vida, la de sus usuarios y la de los peatones que se le puedan cruzar en el camino.

Tabla 26. ¿Conoce muy bien el reglamento general de tránsito?

Ítems	f1	%
a) Si	10	33
b) No	20	67
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

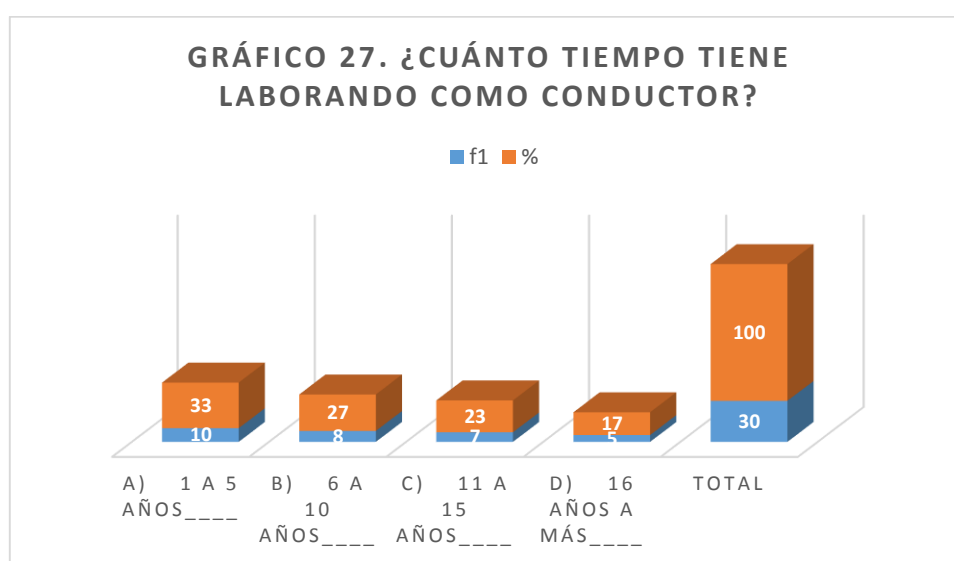
Interpretación:

Según la tabla N°26 solo el 33% de los conductores que conformaron la muestra encuestada confirman conocer muy bien el reglamento de tránsito; un 67% responde que no.

Tabla 27. ¿Cuánto tiempo tiene laborando como conductor?

Ítems	f1	%
a) 1 a 5 años	10	33
b) 6 a 10 años	8	27
c) 11 a 15 años	7	23
d) 6 años a más	5	17
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

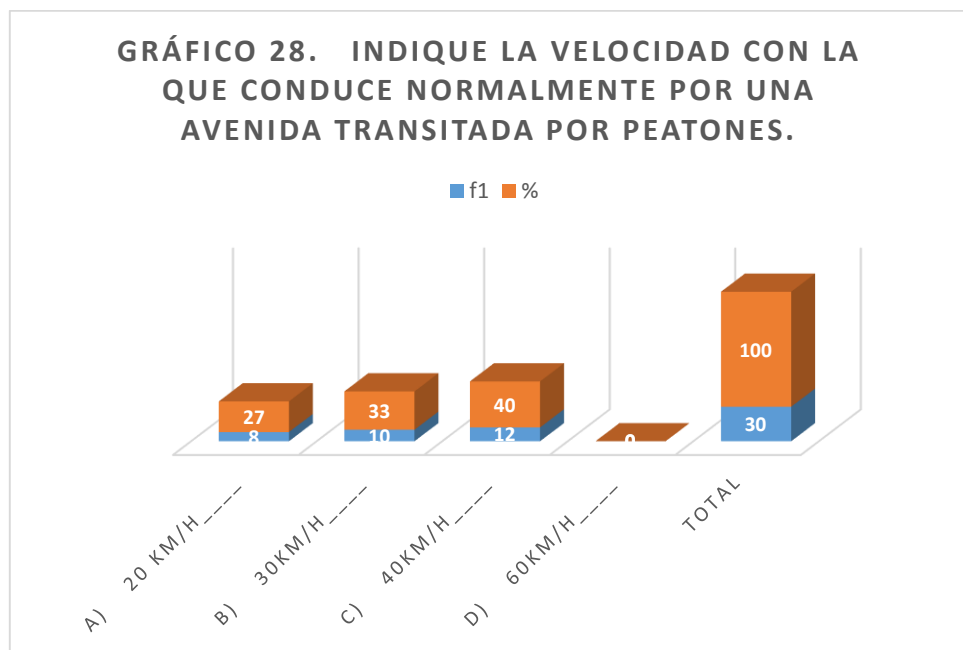
Interpretación:

Según la tabla N°27 el 33 % de los conductores que conformaron la muestra encuestada tiene laborando como conductor entre 1 a 5 años; 27% tiene entre 6 a 10 años de experiencia; 23% entre 11 a 15 años y solo 17% tiene como experiencia en este rubro entre 16 años a más.

Tabla 28. Indique la velocidad con la que conduce normalmente por una avenida transitada por peatones.

Ítems	f1	%
a) 20 km/h	8	27
b) 30km/h	10	33
c) 40km/h	12	40
d) 60km/h	0	0
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

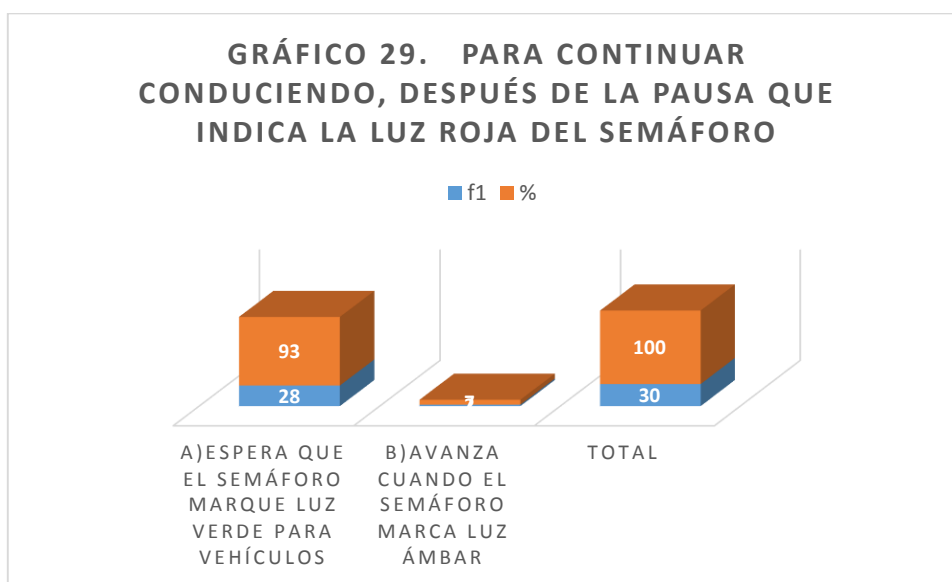
Interpretación:

Según la tabla N°28 el 27 % de los conductores que conformaron la muestra encuestada afirman que la velocidad con la que conduce normalmente por una avenida transitada por peatones es de 20km/h; 33% sostiene que conduce a 30 Km/h; 40% conduce a 40Km/h.

Tabla 29. Para continuar conduciendo, después de la pausa que indica la luz roja del semáforo.

Ítems	f1	%
a) Espera que el semáforo marque luz verde para vehículos	28	93
b) Avanza cuando el semáforo marca luz ámbar	2	7
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

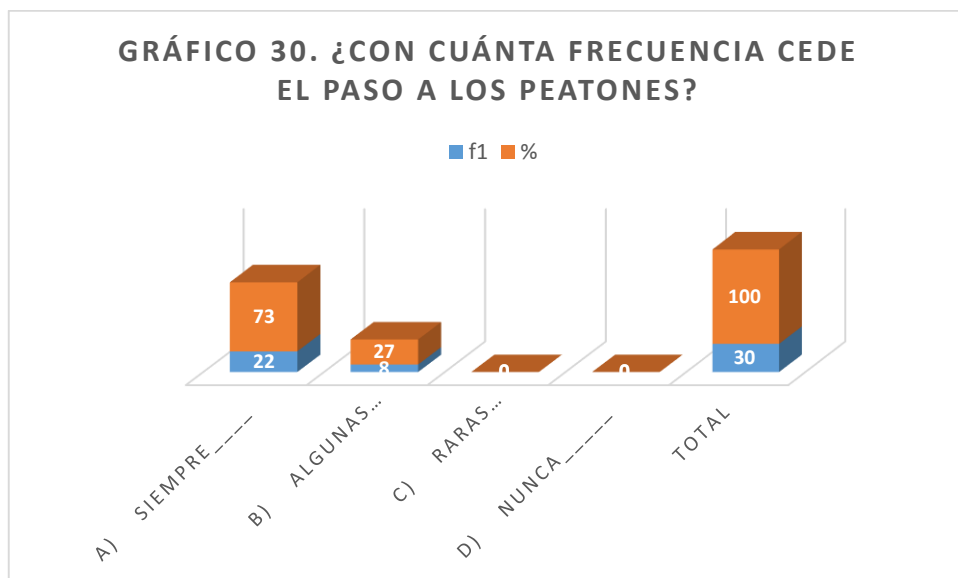
Interpretación:

Según la tabla N°29 el 93 % de los conductores que conformaron la muestra encuestada afirman que esperan a que el semáforo marque luz verde para vehículos y un 7% avanza cuando el semáforo marca luz ámbar.

Tabla 30. ¿Con cuánta frecuencia cede el paso a los peatones?

Ítems	f1	%
a) Siempre	22	73
b) Algunas veces	8	27
c) Raras veces	0	0
d) Nunca	0	0
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

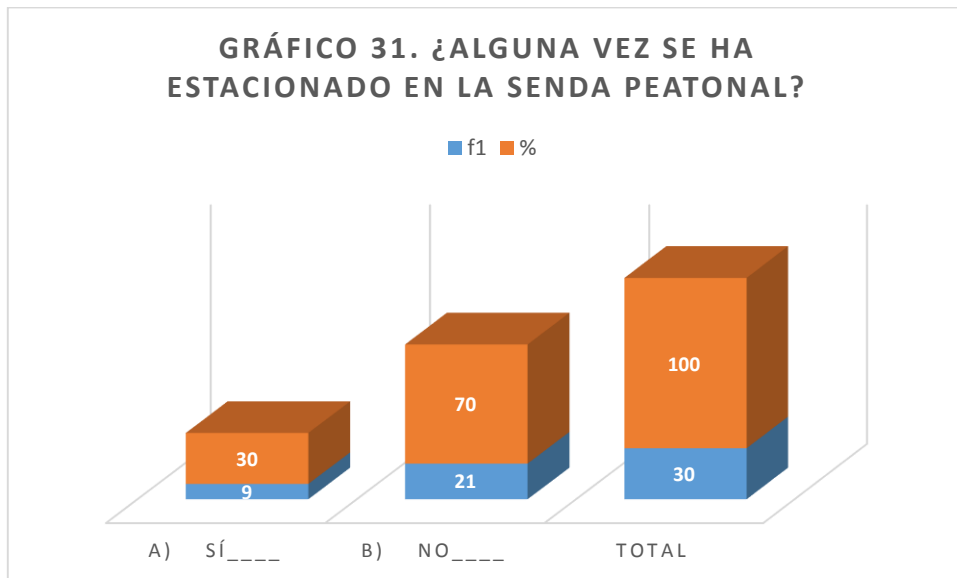
Interpretación:

Según la tabla N°30 el 73% de los conductores que conformaron la muestra encuestada siempre ceden el paso a los peatones y el 27% algunas veces le ceden el paso.

Tabla 31. ¿Alguna vez se ha estacionado en la senda peatonal?

Ítems	f1	%
a) Sí	9	30
b) No	21	70
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

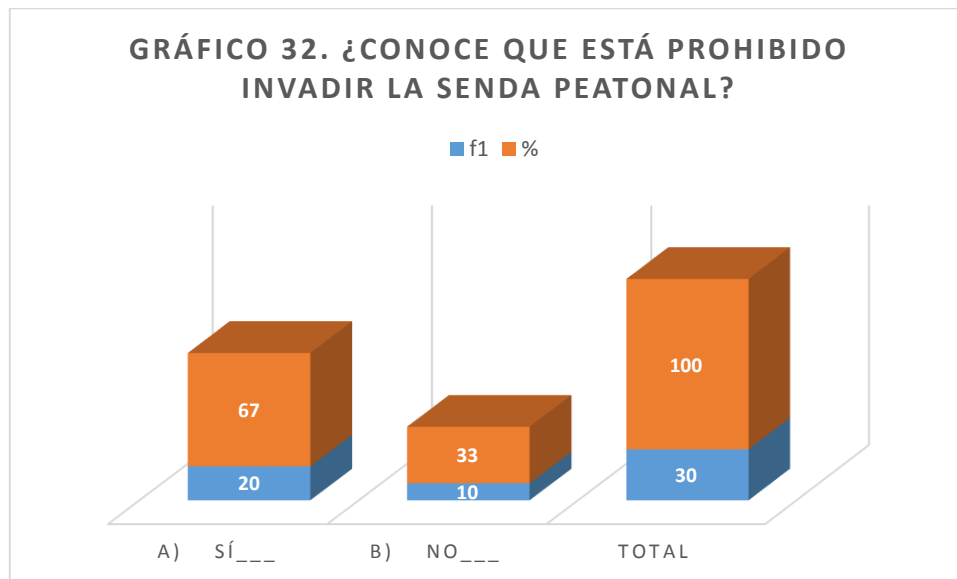
Interpretación:

Según la tabla N°31 el 30% de los conductores que conformaron la muestra encuestada confirman que alguna vez se han estacionado en la senda peatonal; el 70% responde que no.

Tabla 32: ¿Conoce que está prohibido invadir la senda peatonal?

Ítems	f1	%
a) Sí	20	67
b) No	10	33
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

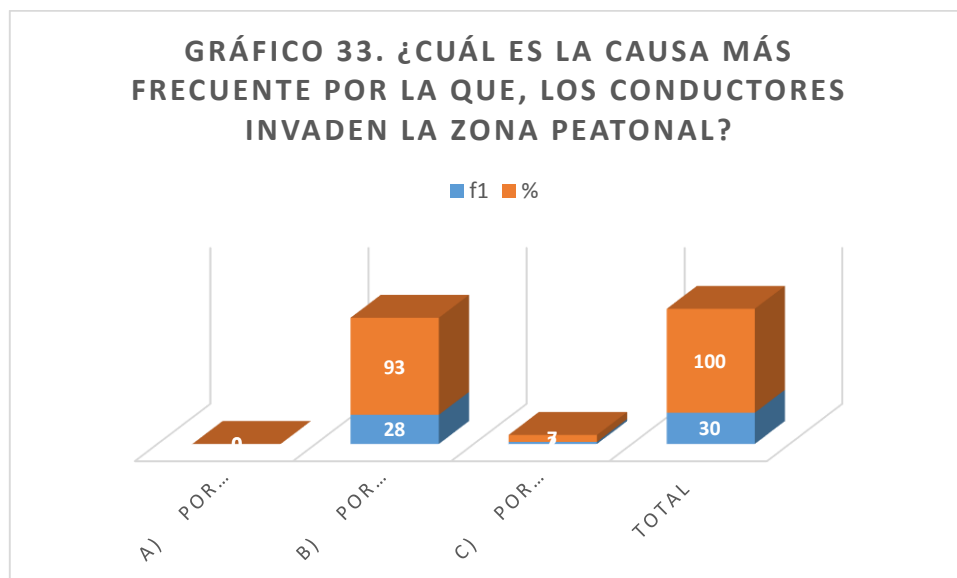
Interpretación:

Según la tabla N°32 el 67% de los conductores que conformaron la muestra encuestada confirman conocer que está prohibido invadir la senda peatonal; el 33% restante desconoce esta regla.

Tabla 33. ¿Cuál es la causa más frecuente por la que, los conductores invaden la zona peatonal?

Ítems	f1	%
a) Por imprudencia	0	0
b) Por descuido	28	93
c) Por costumbre	2	7
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

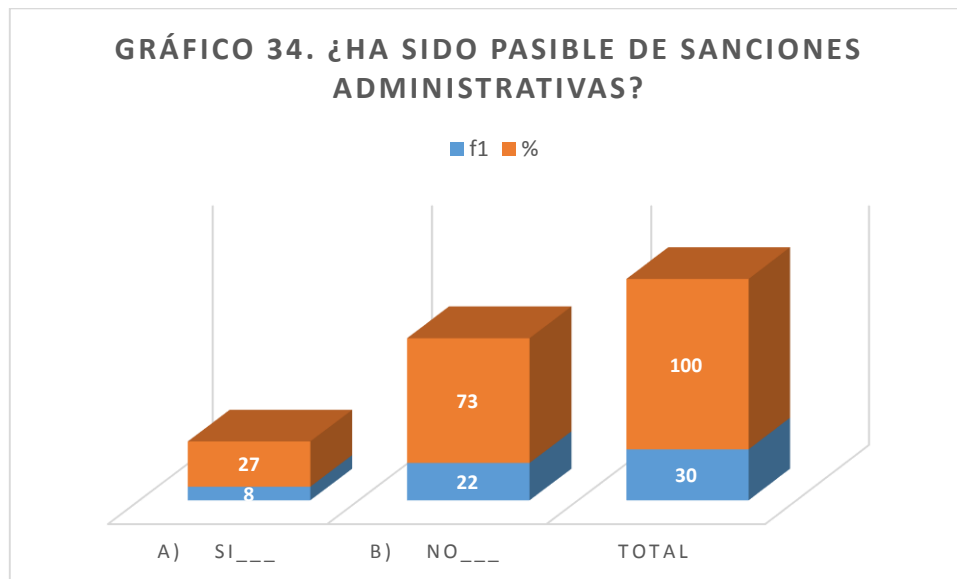
Interpretación:

Según la tabla N°33 el 93 % de los conductores que conformaron la muestra encuestada opinan que la causa más frecuente por la que, los conductores son por descuido y un 7% lo hace por costumbre.

Tabla 34. ¿Ha sido pasible de sanciones administrativas?

Ítems	f1	%
a) Si	8	27
b) No	22	73
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

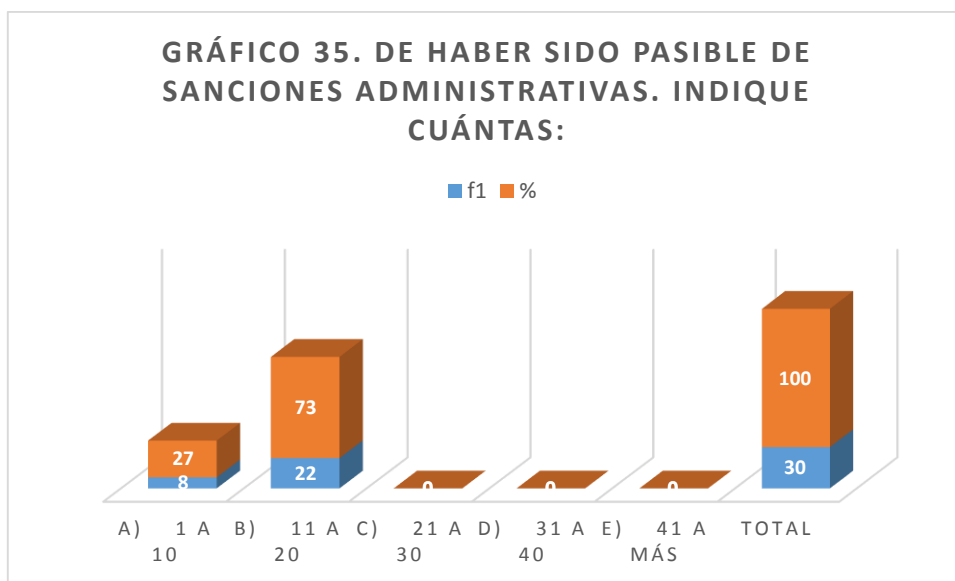
Interpretación:

Según la tabla N°34 el 27% de los conductores que conformaron la muestra encuestada confirman que ha sido pasible de sanciones administrativas; el restante 73% responde que no.

Tabla 35. De haber sido pasible de sanciones administrativas. Indique cuántas:

Ítems	f1	%
a) 1 a 10	8	27
b) 11 a 20	22	73
c) 21 a 30	0	0
d) 31 a 40	0	0
e) 41 a más	0	0
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

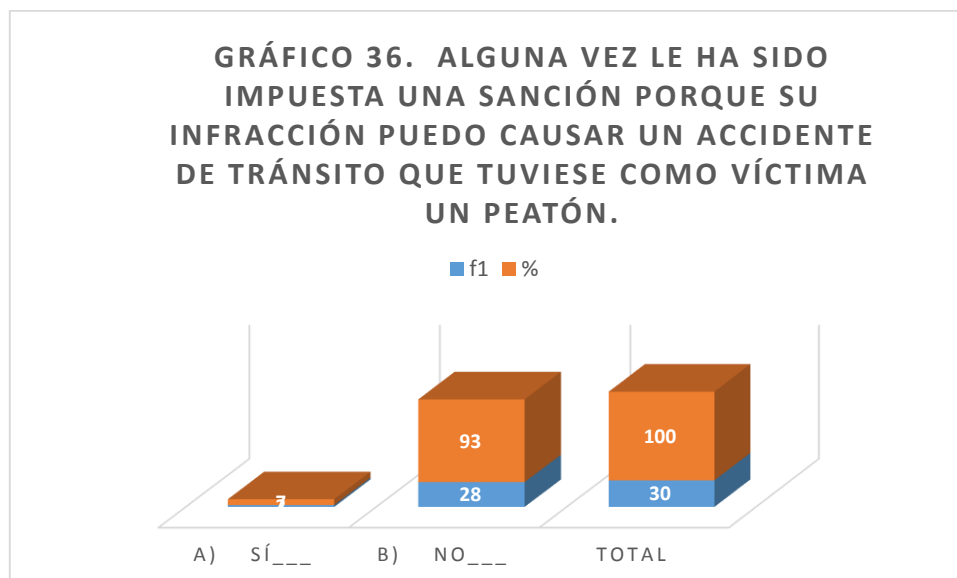
Interpretación:

Según la tabla N°35 el 27% de los conductores que conformaron la muestra encuestada confirman tener entre 1 a 10 sanciones administrativas: el 77% restante tiene entre 11 a 20 sanciones administrativas.

Tabla 36. Alguna vez le ha sido impuesta una sanción porque su infracción puedo causar un accidente de tránsito que tuviese como víctima un peatón.

Ítems	f1	%
a) Sí	2	7
b) No	28	93
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

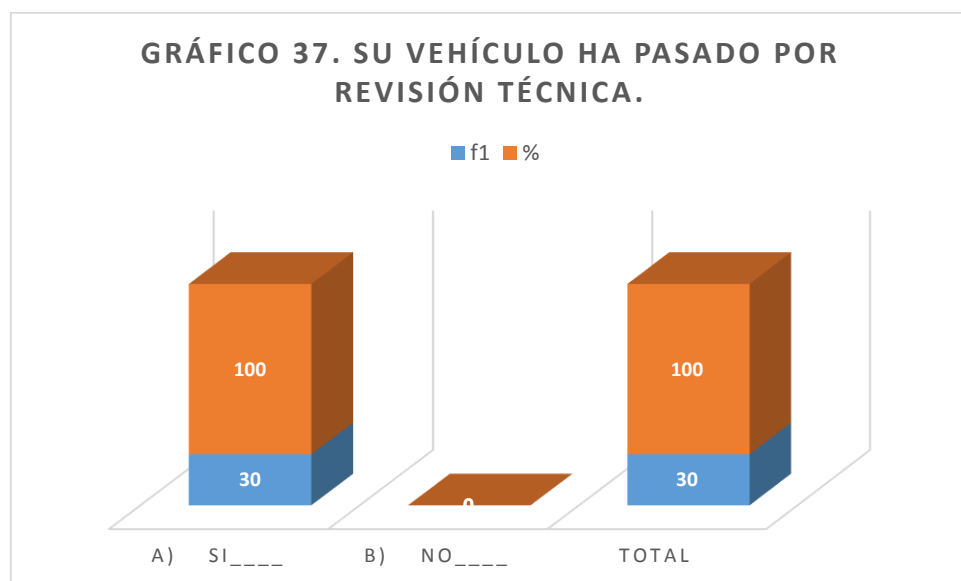
Interpretación:

Según la tabla N°36 solo el 7% de los conductores que conformaron la muestra encuestada alguna vez le ha sido impuesta una sanción porque su infracción puedo causar un accidente de tránsito que tuviese como víctima un peatón; el 93% no ha sido pasible de este tipo de sanciones.

Tabla 37. Su vehículo ha pasado por revisión técnica

Ítems	f1	%
a) Si	30	100
b) No	0	0
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

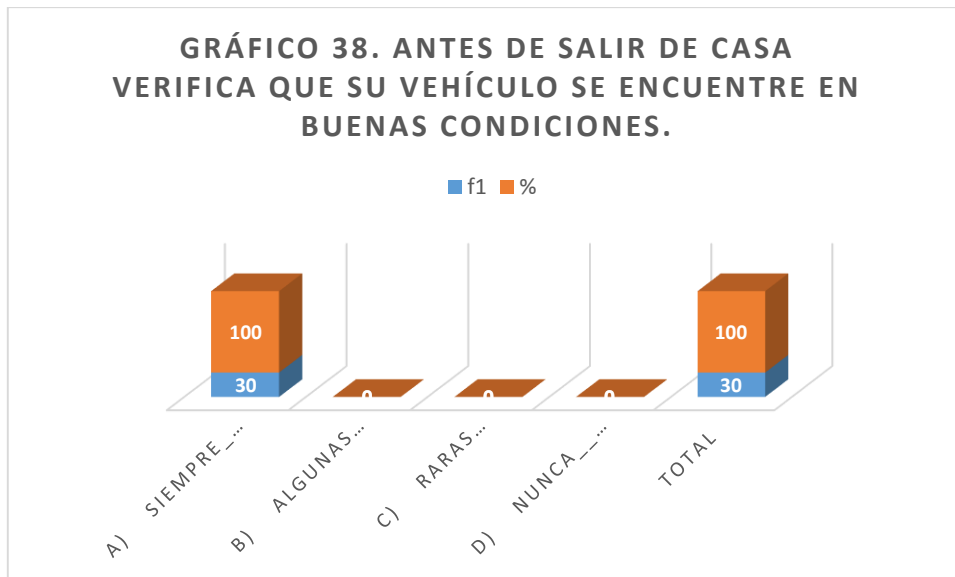
Interpretación:

Según la tabla N°37 el 100% de los conductores que conformaron la muestra encuestada confirman que su vehículo ha pasado por revisión técnica.

Tabla 38. Antes de salir de casa verifica que su vehículo se encuentre en buenas condiciones.

Ítems	f1	%
a) Siempre	30	100
b) Algunas veces	0	0
c) Raras veces	0	0
d) Nunca	0	0
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

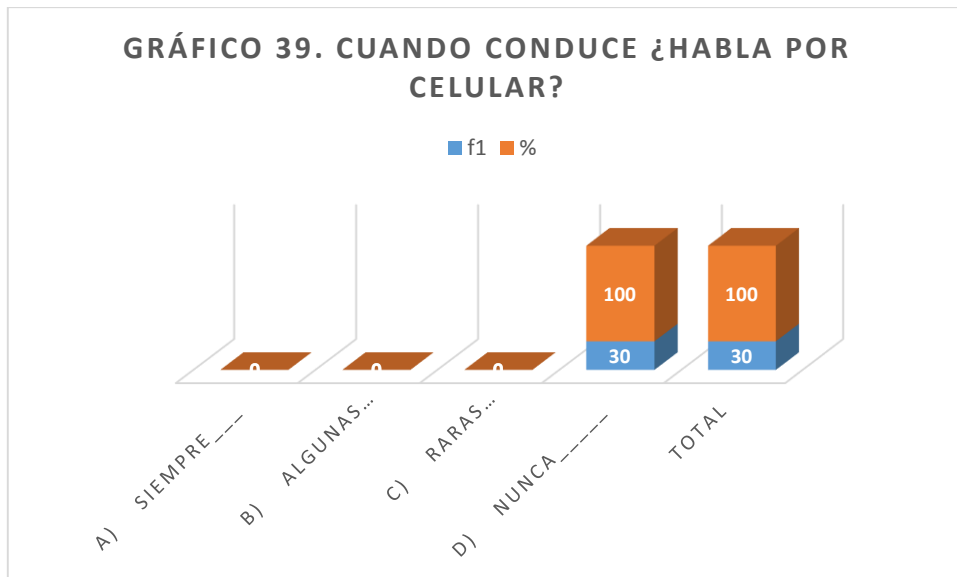
Interpretación:

Según la tabla N°38 el 100 % de los conductores que conformaron la muestra encuestada afirman que antes de salir de casa verifica que su vehículo se encuentre en buenas condiciones.

Tabla 39. Cuando conduce ¿habla por celular?

Ítems	f1	%
a) Siempre	0	0
b) Algunas veces	0	0
c) Raras veces	0	0
d) Nunca	30	100
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

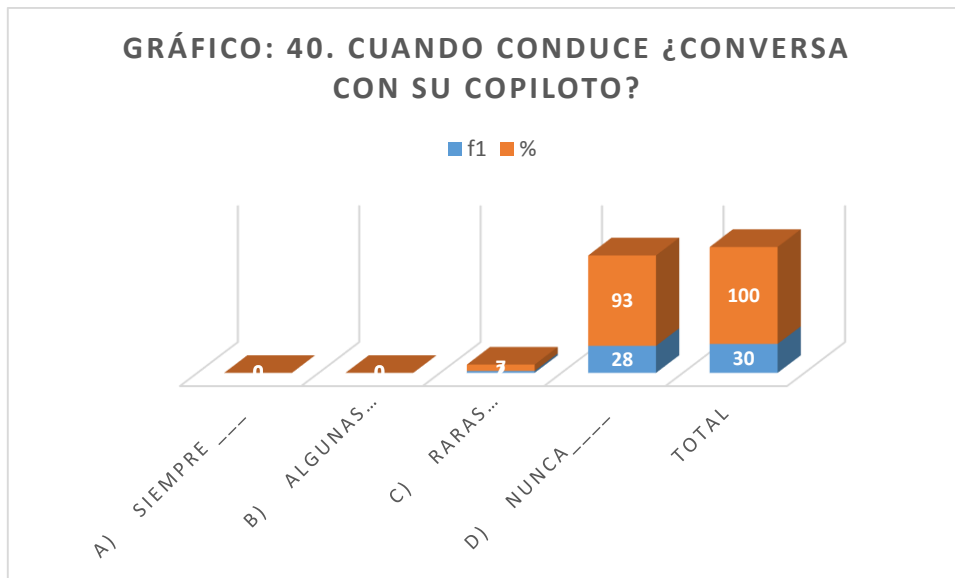
Interpretación:

Según la tabla N°39 el 100% de los conductores que conformaron la muestra encuestada afirman que cuando conduce nunca habla por celular.

Tabla 40. Cuando conduce ¿conversa con su copiloto?

Ítems	f1	%
a) Siempre	0	0
b) Algunas veces	0	0
c) Raras veces	2	7
d) Nunca	28	93
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

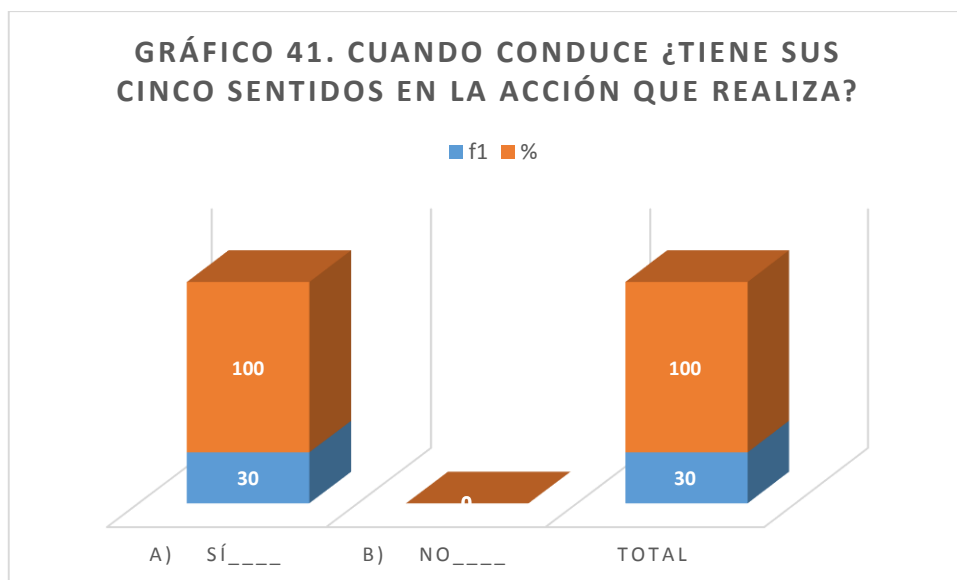
Interpretación:

Según la tabla N°40 el 7 % de los conductores que conformaron la muestra encuestada afirman que, raras veces conversan con su copiloto; el restante 93% opina que nunca lo hace.

Tabla 41. Cuando conduce ¿tiene sus cinco sentidos en la acción que realiza?

Ítems	f1	%
a) Sí	30	100
b) No	0	0
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

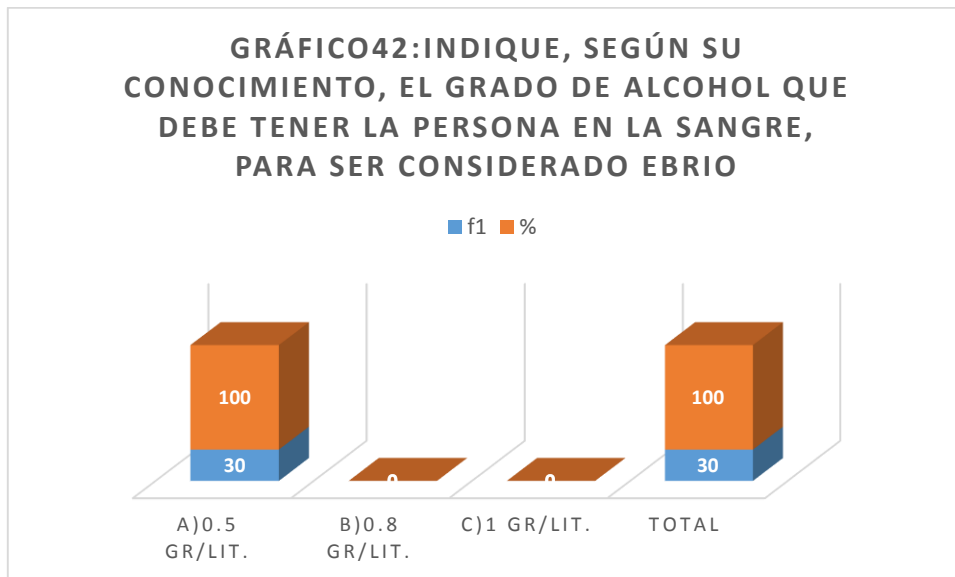
Interpretación:

Según la tabla N°41 el 100% de los conductores que conformaron la muestra encuestada afirman que cuando conducen tienen sus cinco sentidos en la acción que realizan.

Tabla 42. Indique, según su conocimiento, el grado de alcohol que debe tener la persona en la sangre, para ser considerado ebrio.

Ítems	f1	%
a) 0.5 gr/lit.	30	100
b) 0.8 gr/lit.	0	0
c) 1 gr/lit.	0	0
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

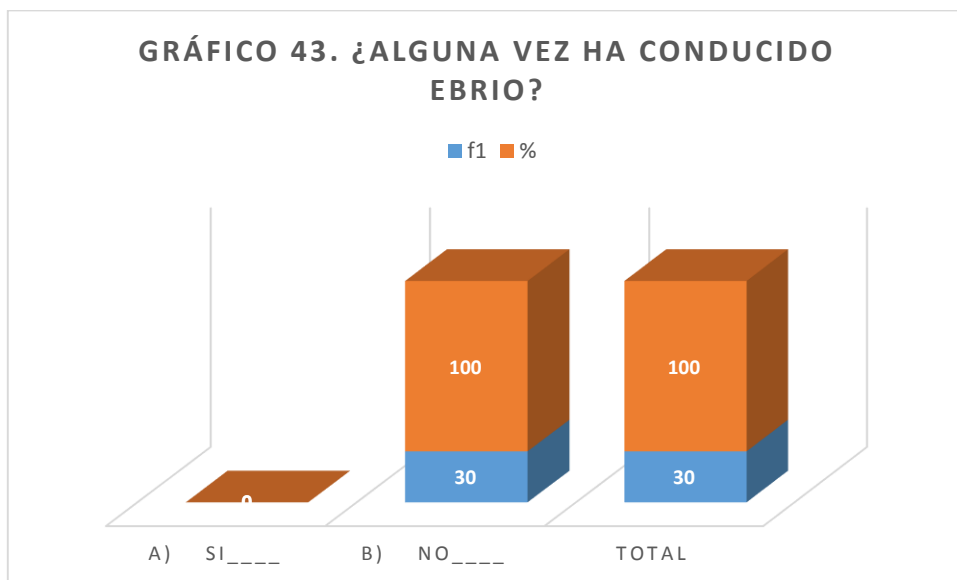
Interpretación:

Según la tabla N°42 el 100% de los conductores que conformaron la muestra encuestada sostienen que, según su conocimiento, el grado de alcohol que debe tener la persona en la sangre, para ser considerado ebrio es de 0,5 gr/l.

Tabla 43. ¿Alguna vez ha conducido ebrio?

Ítems	f1	%
a) Si	0	0
b) No	30	100
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

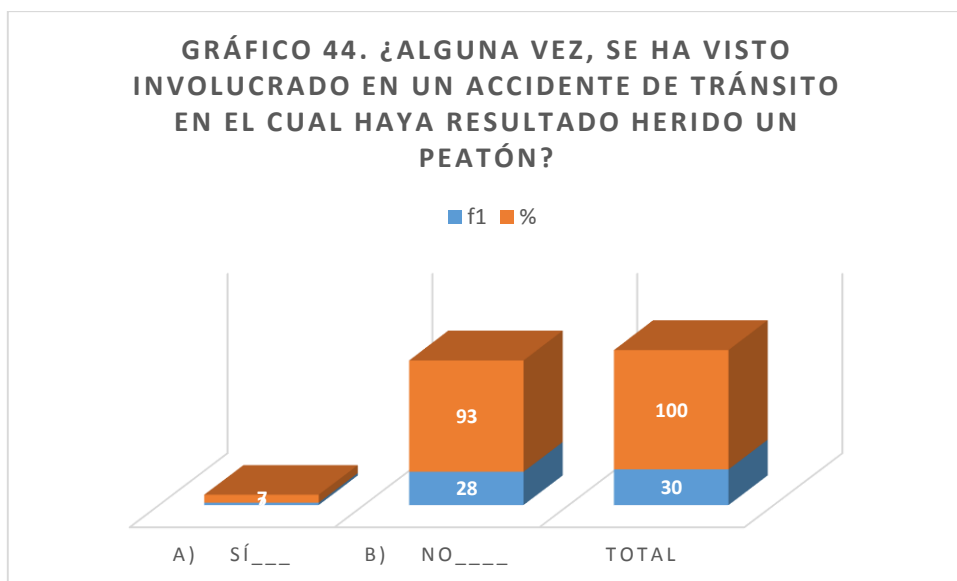
Interpretación:

Según la tabla N°43 el 100 % de los conductores que conformaron la muestra encuestada afirman que nunca han conducido en estado etílico.

Tabla 44. ¿Alguna vez, se ha visto involucrado en un accidente de tránsito en el cual haya resultado herido un peatón?

Ítems	f1	%
a) Sí	2	7
b) No	28	93
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

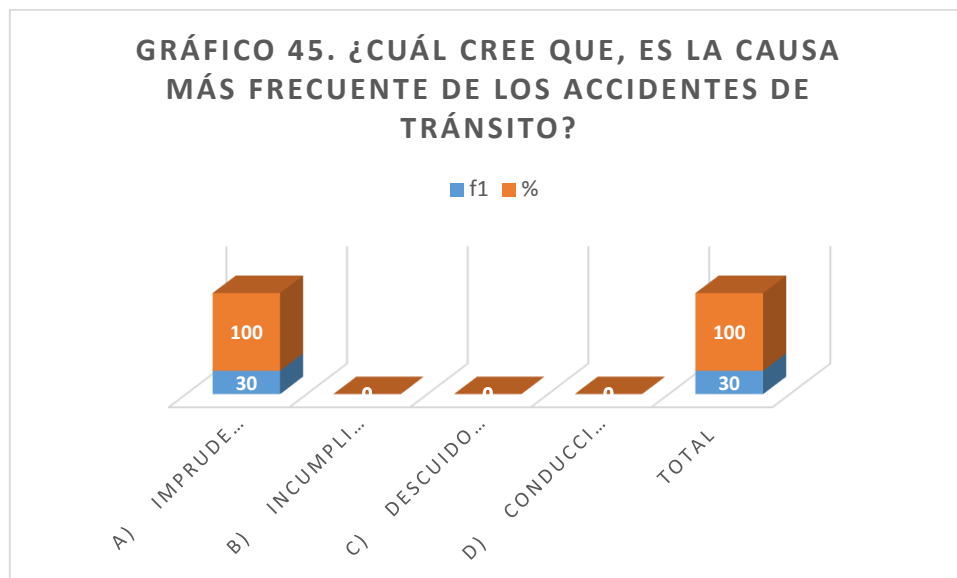
Interpretación:

Según la tabla N°44 el 7 % de los conductores que conformaron la muestra encuestada afirman que por lo menos alguna vez, se ha visto involucrado en un accidente de tránsito en el cual haya resultado herido un peatón; el 93% restante sostiene que no.

Tabla 45: ¿Cuál cree que, es la causa más frecuente de los accidentes de tránsito?

Ítems	f1	%
a) Imprudencia del peatón	30	100
b) Incumplimiento de las normas de tránsito	0	0
c) Descuido	0	0
d) Conducción en estado de ebriedad	0	0
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

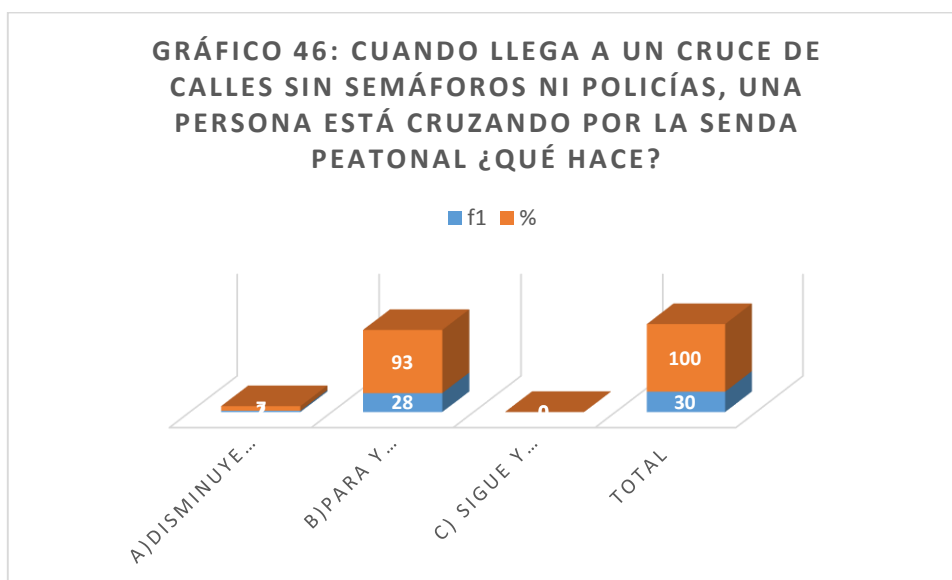
Interpretación:

Según la tabla N°45 el 100% de los conductores que conformaron la muestra encuestada afirman que, la causa más frecuente de los accidentes de tránsito es la imprudencia del peatón.

Tabla 46. Cuando llega a un cruce de calles sin semáforos ni policías, una persona está cruzando por la senda peatonal ¿qué hace?

Ítems	f1	%
a) Disminuye la marcha de su vehículo	2	7
b) Para y cede paso al peatón	28	93
c) Sigue y atraviesa el cruce porque tiene prisa	0	0
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

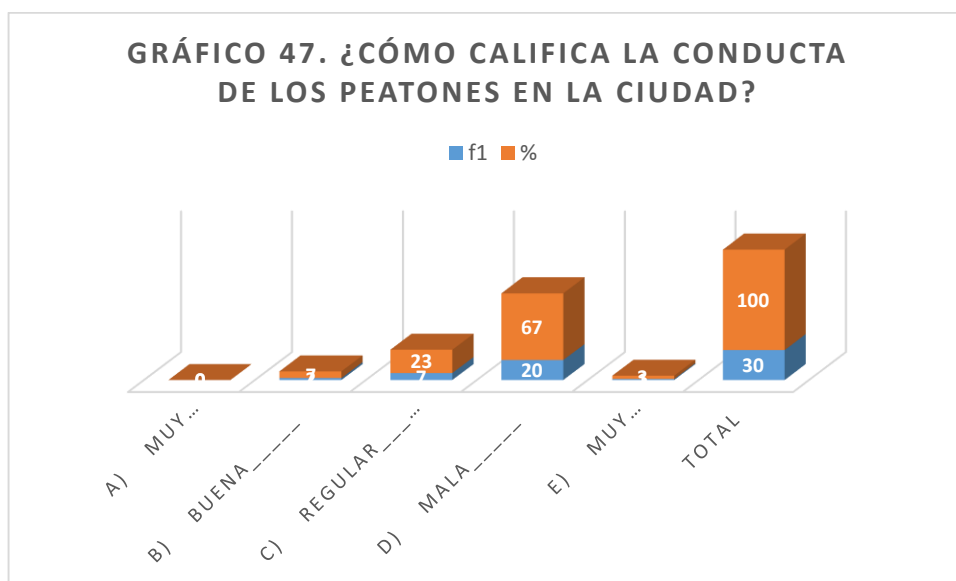
Interpretación:

Según la tabla N°46 el 7% de los conductores que conformaron la muestra encuestada afirma que, cuando llega a un cruce de calles sin semáforos ni policías, una persona está cruzando por la senda peatonal disminuye la marcha de su vehículo; el 93% restante para y cede el paso al peatón.

Tabla 47. ¿Cómo califica la conducta de los peatones en la ciudad?

Ítems	f1	%
a) Muy buena	0	0
b) Buena	2	7
c) Regular	7	23
d) Mala	20	67
e) Muy mala	1	3
Total	30	100

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

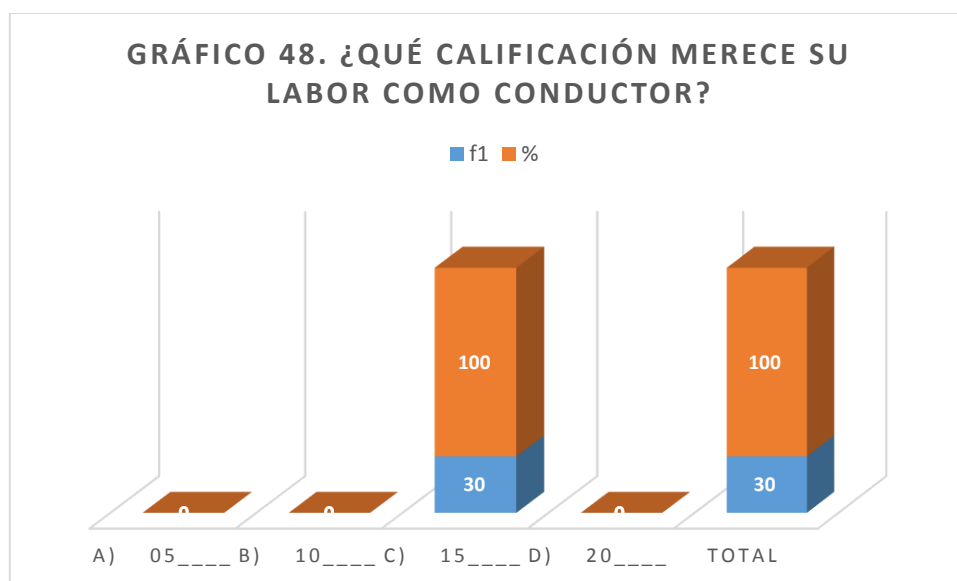
Interpretación:

Según la tabla N°47 el 7 % de los conductores que conformaron la muestra encuestada califica como buena la conducta de los peatones en la ciudad; 23% la califican como regular y 67% como mala.

Tabla 48. ¿Qué calificación merece su labor como conductor?

Ítems	f1	%
a) 05	0	0
b) 10	0	0
c) 15	30	100
d) 20	0	0

Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.



Fuente: Cuestionario aplicado a conductores del distrito de Piura.

Interpretación:

Según la tabla N°48 el 100% de los conductores que conformaron la muestra encuestada califican su labor como conductor con una nota de 15/20.

Análisis inferencial de las Variables.

Justificación de la Prueba Estadística

Rho de Spearman.

Prueba No paramétrica.

Variabes cuantitativas

Muestreo no probabilístico, por ser muestra censal.

No tiene distribución normal.

Hipótesis general de la investigación

La conducta peatonal influye en la seguridad vial en el distrito judicial de Piura- 2017 – 2018.

Tabla 49: Conducta peatonal y la seguridad vial en el distrito judicial de Piura- 2017 – 2018.

		Correlaciones		
			Conducta peatonal	Seguridad vial
Rho de Spearman	Conducta peatonal	Coefficiente de correlación	1,000	,461**
		Sig. (bilateral)	.	,004
		N	30	30
	Seguridad vial	Coefficiente de correlación	,461**	1,000
		Sig. (bilateral)	,004	.
		N	30	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Los resultados de la prueba de Rho de Spearman, en donde el valor del coeficiente de correlación es ($r = 0.461$) lo que indica una correlación positiva moderada, además el valor de $P = 0,004$ resulta menor al de $P = 0,05$ y en consecuencia la relación es significativa al 95 % y se confirma la hipótesis general, asumiendo que existe relación significativa entre la conducta peatonal y la seguridad vial en el distrito judicial de Piura- 2017 – 2018.

Hipótesis específica 1 de la investigación

La seguridad vial en el Distrito Judicial de Piura, requiere la implementación de medidas de carácter sancionador y coercitivo, que regulen el comportamiento humano en especial el del peatón imprudente para atenuar los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Piura– 2017 – 2018.

Tabla 50: Seguridad vial y disminución de accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Piura– 2017 – 2018.

Correlaciones			
		Seguridad vial	Accidentes de tránsito
Rho de Spearman	Seguridad vial	Coefficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,483**
	N		30
	Accidentes de tránsito	Coefficiente de correlación	,483**
Sig. (bilateral)		,002	.
N		30	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Los resultados de la prueba de Rho de Spearman, en donde el valor del coeficiente de correlación es ($r = 0.483$) lo que indica una correlación positiva baja, además el valor de $P = 0,002$ resulta menor al de $p = 0,05$ y en consecuencia la relación es significativa al 95 % y se confirma la hipótesis específica 1: la seguridad vial en el Distrito Judicial de Piura requiere la implementación de medidas de carácter sancionador y coercitivo, que regulen el comportamiento humano en especial el del peatón imprudente para atenuar los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Piura, 2017 – 2018.

Hipótesis específica 2 de la investigación

La incorporación y tipificación de la conducta de omisión del deber de cuidado del peatón imprudente dentro del marco normativo prescrito en nuestro Código Penal de 1991, que en el artículo 111, tipifica el delito de Homicidio culposo, atenuará los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Piura, periodo 2017 – 2018.

Tabla 51: Incorporación y tipificación de la conducta de omisión del deber de cuidado del peatón imprudente y disminución de accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Piura, período 2017 – 2018.

Correlaciones				
		Incorporación y tipificación de la conducta de omisión del deber de cuidado y Disminución de accidentes de tránsito		
Rho de Spearman	Incorporación y tipificación de la conducta de omisión del deber de cuidado	Coeficiente de correlación	1,000	,467**
		Sig. (bilateral)	.	,003
		N	30	30
	Disminución de accidentes de tránsito	Coeficiente de correlación	,467**	1,000
		Sig. (bilateral)	,003	.
		N	30	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Los resultados de la prueba de Rho de Spearman, en donde el valor del coeficiente de correlación es ($r = 0.467$) lo que indica una correlación positiva baja, además el valor de $P = 0,003$ resulta menor al de $p = 0,05$ y en consecuencia la relación es significativa al 95 % y se confirma la hipótesis específica 2: La incorporación y tipificación de la conducta de omisión del deber de cuidado del peatón imprudente dentro del marco normativo prescrito en nuestro Código Penal de 1991, que en el artículo 111, tipifica el delito de Homicidio culposo, atenuará los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Piura, periodo 2017 – 2018.

Hipótesis específica 3 de la investigación

La incorporación de una norma que determine medidas coercitivas drásticas que sancione la responsabilidad del peatón, omitirá el deber de cuidado, coadyuvando a la seguridad de la transitabilidad vial.

Tabla 52: La incorporación medidas coercitivas drásticas que sancione la responsabilidad del peatón y deber de cuidado.

Correlaciones				
			Medidas coercitivas	Deber de cuidado
Rho de Spearman	Medidas coercitivas para responsabilidad del peatón	Coeficiente de correlación	1,000	,517**
		Sig. (bilateral)	.	,001
		N	30	30
	Deber de cuidado	Coeficiente de correlación	,517**	1,000
		Sig. (bilateral)	,001	.
		N	30	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Los resultados de la prueba de Rho de Spearman, en donde el valor del coeficiente de correlación es ($r = 0.517$) lo que indica una correlación positiva baja, además el valor de $P = 0,001$ resulta menor al de $p = 0,05$ y en consecuencia la relación es significativa al 95 %; por tanto se acepta la tercera hipótesis de investigación : La incorporación de una norma que determine medidas coercitivas drásticas que sancione la responsabilidad del peatón, omitirá el deber de cuidado, coadyuvando a la seguridad de la transitabilidad vial.

Hipótesis específica 4 de la investigación

Existen significativas carencias de programas integrales con participación de todos los estamentos del estado que influyan en mejorar la precaria cultura vial y de valores del peatón, que infringe el deber de cuidado, creando situaciones de riesgo y peligro propiciando accidentes de tránsito, que en los últimos años se ha incrementado, con resultados lamentables.

Tabla 53: Carencias de programas integrales con participación de todos los estamentos del estado y cultura vial y de valores del peatón.

Correlaciones				
			Carencia de programas integrales	Cultura vial
Rho de Spearman	Carencia de programas integrales	Coeficiente de correlación Sig. (bilateral)	1,000 .	,479** ,002
		N	30	30
	Cultura vial	Coeficiente de correlación Sig. (bilateral)	,479** ,002	1,000 .
		N	30	30

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Los resultados de la prueba de Rho de Spearman, en donde el valor del coeficiente de correlación es ($r = 0.479$) lo que indica una correlación positiva baja, además el valor de $P = 0,002$ resulta menor al de $p = 0,05$ y en consecuencia la relación es significativa al 95 % y se confirma la cuarta hipótesis específica de investigación: Existen significativas carencias de programas integrales con participación de todos los estamentos del estado que influyan en mejorar la precaria cultura vial y de valores del peatón, que infringe el deber de cuidado, creando situaciones de riesgo y peligro propiciando accidentes de tránsito, que en los últimos años se ha incrementado, con resultados lamentables.

3.2. Discusión de resultados

En relación a los factores determinantes

Nuestra investigación ha permitido corroborar el planteamiento hipotético, señalando que dentro de las causas de accidentes de tránsito, en segundo lugar se debe a la conducta negligente y omisión del deber de cuidado del peatón motivando un comportamiento, producto de una conducta innata o heredada, adquirida o aprendida, observable o manifiesta, que según Castillero Mimenza, 2019, lo motiva a realizar acciones, algunas de las cuales trascienden al campo del derecho penal por su lesividad, tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad, que para el caso de nuestra investigación

justifican su encuadramiento como delito que atentan contra la seguridad vial, y causan lesión a la vida el cuerpo y la salud, Según información de primera fuente obtenida, en nuestro Distrito Judicial de Piura. en el periodo de análisis 2017 – 2018. ANDINA, (Agencia Peruana de Noticias), informa de un sinnúmero de situaciones antijurídicas y culposas, provenientes de la Policía Nacional del Perú, División de Investigaciones de Accidentes de Tránsito, dando a conocer que en abril del 2018 las estadísticas arrojan cifras preocupantes de accidentes con 138 pérdidas de vidas humanas, atribuyéndosele en primer lugar responsabilidad al conductor. Sin embargo, es preocupante reconocer que en segundo lugar se atribuye responsabilidad, en gran porcentaje a causas provenientes de la conducta imprudente del peatón. Puntualizamos como factores determinantes:

- a. Carencia de sentido de responsabilidad, racionalidad y tolerancia de conductores y peatones, que conducen y transitan, por las **vías de acceso**.
- b. Carencia de valores en el comportamiento de los miembros de nuestra Sociedad, aseveración sustentada, en la indiferencia mostrada por cada uno de sus integrantes en el cumplimiento de las ordenanzas, leyes, acuerdos, u otra ley que se expide para regular su conducta que resulta ser imprudente. Indiferencia en el empleo de los, medios y señales de tránsito, como es el caso de señales dadas, mediante semáforos, cuyas órdenes no son acatadas, demostrando apuro por ganar la luz roja, con el consiguiente peligro.
- c. Ineficiencia de los policías de tránsito, en el control del uso peatonal, siendo sorprendidos, algunas veces usando objetos que distraen su atención.
- d. Escasa integración de los elementos del Estado, siendo preponderante el rol que debe cumplir el ciudadano en su calidad de peatón responsable, prudente y culto, capacitado preventivamente para usar y respetar las reglas de tránsito.
- e. Falta de un dispositivo jurídico en nuestra ley sustantiva penal, para individualizar al peatón, y determinar su grado de culpabilidad en el acto ilícito, como es el caso de los celulares.

Al respecto la muestra de peatones encuestada, (93%) refieren, conocer las señales de tránsito, como es la relacionada con el uso de los semáforos, cruces peatonales. Sin embargo, en un aparente desprecio por su vida y la de los demás, dejan de lado las reglas y normas, justificando su actitud por el hecho de llevar prisa. creando una situación de riesgo para los conductores. (Tablas1, 4). Los riesgos aumentan cuando su distracción es generada por el uso del celular. Los peatones que conformaron la muestra encuestada, determinan que se aprecia una falta de valoración por su vida, y de los demás, pues sabiendo que pueden producir un accidente que los afecte directamente, o cause consecuencias fatales en el tránsito vehicular, infringen las reglas peatonales, cruzando la avenida por en medio de la misma. Según la tabla N°8 el 7% de los peatones que conformaron la muestra encuestada confirman haber sido atropellados por lo menos una vez. Este resultado no es para justificar la situación, pues la no ocurrencia de muertes de los peatones irresponsables, se debe a que los conductores, arriesgan su vida y la de los pasajeros, para evitar atropellar al que infringe el deber de cuidado.

En relación a las medidas coercitivas aplicadas a peatones, que infringe el deber de cuidado y causan accidentes de tránsito.

El Delito de homicidio culposo está tipificado en nuestro código Penal de 1991, y se encuadra a la conducta a quien infringe o viola el deber de cuidado, causando lesión a la vida; bien jurídico considerado derecho fundamental, reconocido por nuestra Constitución Política del Perú. Por ende, toda persona que, de manera individual, resulta comprendida en este delito, debe ser sometido a medidas de carácter sancionador y coercitivo, comprendidas en la ley penal. En el caso, que indica a los conductores, como supuestos responsables de los accidentes de tránsito, que muchas veces arroja resultados de pérdidas de vidas humanas, nuestra legislación peruana, está debidamente asistida por la tipicidad, para sancionar al supuesto autor del accidente, con pérdida de vidas humanas o lesiones al cuerpo y la salud. En tal sentido a través del debido proceso, se aplica la sanción correspondiente. por el delito de homicidio culposo, de ser el caso

a quien “causa la muerte de una persona con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas”. “La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al Artículo 36 incisos 4), 6) y 7), cuando el agente haya estado conduciendo un vehículo motorizado bajo el efecto de estupefacientes o en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o cuando sean varias las víctimas del mismo hecho o el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito”. En tal sentido, el debido proceso, concluye con la sanción prevista, bajo los principios de justicia y equidad al transgresor. Situación distinta ocurre cuando por omisión del deber de cuidado del peatón, se lesiona o afecta la vida el cuerpo y salud, pues la falta de tipicidad, origina que esta conducta irresponsable, no reciba pena o sanción penal. Es por ello que las estadísticas de accidentes de tránsito, no determina sanción al peatón responsable, reforzándose esta conducta negligente y con ello la inseguridad vial.

Al respecto en nuestra investigación hemos podido corroborar que, esta prescrita en la ley penal, la conducta culposa del conductor, adoleciendo de falta de tipicidad dicho comportamiento propiciado por el peatón, a pesar de poner en riesgo su vida, cuerpo y salud, y de igual manera de los conductores vehiculares y de sus pasajeros, que, por evitar atropellarlo, incurre en maniobras riesgosas, creando la posibilidad de situaciones lamentables. Esta supuesta responsabilidad, se produce al hacer uso de las vías de transitividad, de manera dolosa e imprudente. Como lo señala Bustinza (2014), en su trabajo de investigación “Delimitación entre el dolo eventual e imprudencia”, aduciendo que, objetivamente cuenta con las medidas preventivas, real conocimiento de las mismas, pero no las acata. En tal sentido habiéndose comprobado el daño causado, por desacato a la normatividad de transitividad peatonal y reglamentos expedidos por las autoridades competentes, merece ser sancionado penalmente, lo cual no es posible, por falta de tipicidad en nuestra legislación peruana. Dicha carencia

de norma sancionadora coercitiva, origina que los peatones, vulneren permanentemente la norma y originen accidentes de tránsito, o en caso contrario, atenten contra la seguridad del conductor, que arriesga su vida para evitar, consecuencias fatales. Bajo este planteamiento hipotético corroborado en nuestra investigación, surge la propuesta de contar con normas cuya tipicidad, permita la sanción drástica al peatón. justificando la dación o aprobación de un inciso que aplique con justicia y equidad la ley. Y coadyuve a regular el comportamiento humano, garantizando y reconociendo las normas de seguridad vial en el distrito judicial de Piura.

La información obtenida, con los instrumentos de investigación empleados dirigidos a peatones, de nuestra Ciudad de Piura, nos ha permitido sintetizar como causas más frecuentes de accidentes:

- a. Cruzar por en medio de la avenida
- b. Cruzar la avenida cuando el semáforo marca luz verde para el vehículo.
- c. No usar los puentes peatonales, y
- d. Hablar por teléfono mientras se cruza la avenida.

De esta manera, comprobamos, que estas conductas transgreden la normatividad y reglamentos de tránsito y que su desacato, no sólo debe ser sancionado administrativamente, sino penalmente, al omitirse el deber de cuidado, guardando concordancia con la tipificación del artículo 111 de nuestro Código Penal, que podría ser complementado con el inc. "A"-. (Ver tablas 9,10,11,12 y 50

En relación a las sanciones aplicadas por infringir las reglas de transitividad.

Nuestra Legislación Peruana, ampara por nuestra Constitución Política del Perú, determina el deber – derecho de la vida humana; constituyéndose en el asidero legal para la promulgación de leyes, y reglamentos que precisen en materia de transitividad el comportamiento de las personas, sea en su situación de conductor de un vehículo motorizado o no, o en su calidad de peatón, el correcto uso de las vías, debiendo acatarlas, y de esta manera

evitar lesiones al cuerpo a la vida y la salud, es por ello que a través de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181 Y su Reglamento, queda establecido a nivel nacional el Reglamento de tránsito, que en su artículo 61, determina las obligaciones del peatón.

Sobre el particular, los resultados de los instrumentos de investigación aplicados a la muestra encuestada de peatones, arrojan resultados preocupantes, al manifestar la totalidad, que nunca han sido pasibles de sanción alguna por cometer infracción, o desacatar el reglamento de tránsito, al cruzar la avenida o calzada, sin respetar las señales de tránsito, poniendo en serio peligro su vida, así como obligando muchas veces al conductor a realizar maniobras peligrosas para evitar atropellarlas. Por ello en caso de accidentes, las consecuencias de su imprudencia y desacato a las medidas de transitividad, siempre son imputables, quedando libres de sanción o multa. Por ejemplo, cuando cruzan de manera intempestiva. (Ver tabla N°12). Cabe señalar que, respecto a este comportamiento, se cuestiona la efectividad de las facultades y competencias de la policía de tránsito, cuyo actuar denota falta de control riguroso y drástico, dejando pasar muchas veces sin llamado de atención, a los peatones irresponsables que desacatan las normas de tránsito. Es de recalcar que ello se debe en parte por la carencia en el sistema jurídico, de norma que tipifique el comportamiento culposo, para proceder de manera coercitiva y sancionadora. Lo anteriormente acotado determina que un alto porcentaje (80%), de los peatones que conformaron la muestra encuestada confirmen que raras veces utilizan los puentes peatonales; para cruzar una carretera de doble vía dividida por muros. Lo que demuestra que el peatón suele poner en riesgo su vida. (Ver tablas 12, 13, 14, 15 y 51), respaldado y consciente de que no se le sancionará drásticamente. Agregándose a ello la falta de severidad y cuidado del policía de tránsito. La conducta del peatón, se ha distorsionado socialmente, pues es por costumbre burlar las normas, y señales para la transitividad, cruce de calzada, o senderos peatonales. poniendo en primer lugar su comodidad frente a su seguridad, sin importarle poner en riesgo su vida y la de los demás.

En relación a la incorporación de una norma jurídica, para sancionar drásticamente la falta de cumplimiento de la norma de transitividad.

Nuestra investigación en su planteamiento de la problemática, deja claro la necesidad de incorporar una norma específica que individualice la conducta del peatón infractor que, por omitir el deber de cuidado causa accidentes de tránsito, poniendo en riesgo su vida y la de los demás. Tomando en consideración que el derecho penal, tiene previsto pena privativa de libertad para el delito de homicidio culposo, como medida que coadyuve a atenuar los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Piura, que de acuerdo al periodo de análisis 2017 – 2018, muestra estadísticas preocupantes al indicar como segunda causa propiciadora de accidentes de tránsito la conducta transgresora del peatón al hacer uso de las vías de transitividad.

Lo problemático de la situación, es que las acciones que derivan de esta conducta no son tomadas en cuenta por el peatón, tomándolas como de forma natural, sin la debida importancia. Los resultados arrojan que un gran porcentaje de peatones admiten, haber estado a punto de ser atropellados. De esta manera el 73% de los peatones que conformaron la muestra encuestada confirman saber el peligro que acarrea cruzar una avenida cuando el semáforo marca luz verde para los vehículos o cuando camina por una calle con mucho tráfico y se dispone a pasar al otro lado y en ese lugar no hay paso con semáforo, pero se atreve normalmente a pasar sorteando los autos en lugar de dar un rodeo hasta llegar a un paso con semáforo; admiten asimismo, que el común denominador de las personas es cruzar la avenida en lugar de hacerlo por un puente peatonal. Otro problema es cuando lo hacen en estado de embriaguez, solo el 23% de aducen no haber incurrido en esa conducta. Finalmente, el 80% de los peatones que conformaron la muestra encuestada responde que por lo menos alguna vez, por su propia imprudencia, han estado a punto de ser atropellado. (Ver tabla 17,18,19 y 20). Es por ello que los mismos peatones aducen que una medida inmediata de solución es, aplicar drásticas sanciones, para que se cumplan de manera estricta las normas. (ver tabla 22). Sobre el particular la doctrina

nos ilustra, a través de Welzel (1931) quien hace énfasis del comportamiento humano y lo cataloga “como la base de la teoría del delito, refiere que sus elementos son de carácter positivo, negativo y accidental, concluyendo que se considera como uno de los elementos positivos del delito, pues crea las condiciones para que este suceda. Asimismo, Buompadre (2017) sostiene que, “el derecho penal solo analiza la conducta antisocial del individuo”. Profundizando su análisis encuadra la conducta a los tipos penales que son descritos en la norma, concluyendo que de esta manera se va creando el asidero normativo jurídico penal, aplicable en el ámbito exterior, calificándola como dolosa o culposa”. La aseveración de su fundamentación, es confirmado por Welzel (1931) al atribuir que “la acción en sentido estricto que motiva al derecho penal, es la intención humana, que se hace realidad mediante los factores causales del mundo externo”. Lo acotado, nos ayuda a interpretar y corroborar nuestro planteamiento hipotético, a través de los resultados, obtenidos de las respuestas de los conductores que vive el día a día, y enfrentan las diversas manifestaciones de la conducta culposa de los peatones.

El problema planteado es complejo, pues nos encontramos frente a una actitud adversa e irresponsable, para cumplir las normas y reglamentos por parte de los peatones, que demuestran un total desconocimiento, y aceptación de la responsabilidad que les compete acerca del respeto a lo normado y reglamentado, pues lejos de aceptar que muchas veces infringen la normatividad y ponen en peligro su vida y la de los pasajeros, que hacen uso de los vehículos de transporte, atribuyen responsabilidad a los conductores a quienes califican como transgresores por su conducta, negativa (tabla 23).. Por ello la aceptación del deber de cuidado es muy insignificante, un 50%, no lo toman con la importancia del caso (tabla 24).

Desde la perspectiva y percepción de la conducta del conductor vehicular, sus respuestas, podemos colegir, que esta tiene un trasfondo jurídico, pues dada la coerción del derecho penal, estos se ven obligados a acatar las

normas y disposiciones de tránsito. De esta manera se establecen diferencias notorias entre su conducta y la de los peatones, pues mientras no existe norma de sanción para el peatón, para el conductor que infringe la norma, o causa lesiones al cuerpo, vida y salud, la ley es drástica, lo cual reafirma nuestra posición de buscar una salida jurídica al problema, para que la ley se aplique bajo los principios de justicia y equidad.

Los conductores vehiculares, participantes en la encuesta, muestran una conducta, que se genera a partir de una imposición coercitiva, que si la vemos en su inicio puede asemejarse a la costumbre, que al paso del tiempo se va imponiendo hasta alcanzar el sustento jurídico a través de la norma. Los conductores, se ciñen a la norma, para poder realizar su trabajo. Por ejemplo, obtención de licencia de conducir, requisito fundamental para realizar su actividad, (73%), manifestaron contar con esta. Cabe señalar, que contrariamente, al preguntárseles sobre el conocimiento del Reglamento de tránsito, un gran porcentaje (67%), señalaron tener escaso conocimiento. Siendo aún más preocupante, que este trabajo, es ejercido por personas con muy poca experiencia, pues tan solo un 17%, laboran en este rubro, hace 15 años. Esta situación se explica, por el hecho del sub empleo, como causa de la incipiente oferta de trabajo, optando muchas personas que forman parte de la PEA, de desarrollar su actividad en este rubro, sin contar o cumplir con los requisitos que exige la ley y reglamento de tránsito.

Es por ello, que podemos observar que los resultados obtenidos, no guardan mucha verisimilitud con la realidad, como es el caso, cuando el 93 % de los conductores que conformaron la muestra encuestada afirman que esperan a que el semáforo marque luz verde para vehículos, cediendo el paso preferencial al transeúnte. Respeto a la senda peatonal; para estacionarse (70%). aducen que cuando invaden la zona peatonal es por descuido, lo cual no es muy creíble. Pues se ha hecho costumbre realizarlo, asimismo el incremento de la flota vehicular, deja sin alternativa, a los conductores, haciéndolo en los lugares prohibidos.

Las faltas o transgresiones al reglamento de tránsito, para el caso de peatones, no genera sanciones administrativas, ni penales. La falta de tipicidad, limita la aplicación de sanciones administrativas, y penales además no se aplican medidas preventivas, provenientes de los gobiernos locales, que estén dirigidas, a fomentar el respeto a las normas establecidas, para conservar la seguridad vial. La logística necesaria para la inspección y seguimiento en el cumplimiento de las medidas dadas, es limitada por falta de recursos económicos. En el caso de los conductores, contamos con información que arroja un reducido número de sanciones a pesar de las múltiples transgresiones que se ven a diario. Solo el (77%), de los encuestados, señala haber sido sancionado administrativamente a lo largo de su trayectoria entre 11 a 20 veces.

Los resultados obtenidos, en la tabla 36, mediante la cual se indaga, por las sanciones puestas a los conductores, tras haberse visto obligados a realizar maniobras temerarias o riesgosas por no atropellar a un peatón son mínimas, lo cual no es halagador, ni positivo, sino simplemente explica el hecho de la falta de tipicidad en este aspecto, y que por lo tanto no permite sanción alguna. De esta manera, encontramos que el 93%, manifiesta, nunca haber sido sancionado por este motivo. Otras reglas de cumplimiento que asume el conductor, están referidas a las revisiones técnicas, motivadas igualmente por el peso de las multas. Poniendo de manifiesto que el carácter coercitivo, influye en el cumplimiento de la norma. Según la tabla N°37 el 100% de los conductores que conformaron la muestra encuestada confirman que su vehículo ha pasado por revisión técnica. Asimismo el 100 % de los conductores afirman que antes de salir de casa verifica que su vehículo se encuentre en buenas condiciones. Entre otros cuidados sostienen no hacer uso del celular cuando manejan, el 93% opina que nunca se distrae conversando con el copiloto, siendo conscientes de la responsabilidad que representa conducir con pasajeros., de tal forma que el 100% de los conductores que conformaron la muestra encuestada sostienen conocer que está prohibido manejar ebrios, según su conocimiento, el grado de alcohol que debe tener la persona en la sangre, para ser considerado ebrio es de

0,5 gr/l. tolerancia que a la fecha es cero alcohol. Comprobado está la falta de veracidad, pues muchos de los accidentes de tránsito; tiene esta causa. Con lo cual corroboramos que el conductor, cada vez es más consciente de su responsabilidad y que gracias a su cuidado evita los accidentes de tránsito por imprudencia de los peatones. Los resultados muestran que el 93% de conductores refieren no haber atropellado nunca a un peatón. Los resultados generan la inquietud de la necesidad de aplicar medidas drásticas, para que al igual que los conductores, los peatones adopten los cuidados que se necesita, para evitar accidentes de tránsito. Bajo este planteamiento, sostenemos la necesidad de incorporar una norma en nuestra legislación peruana que aplique drásticas sanciones de carácter penal a los peatones cuya conducta imprudente, es una de las que más incide en los accidentes de tránsito (ver tablas 45 y 53). De esta manera, podemos afirmar que el acatamiento y cumplimiento a la ley y normatividad de tránsito, por parte de conductores, no será satisfactorio, si el peatón no asume responsabilidad.

En relación a la carencia de programas integrales de capacitación preventiva sobre reglas de tránsito.

Siendo la vida un bien jurídico de tutela del Estado, por ser la célula fundamental de la sociedad, deben desarrollarse programas integrales, con todos los estamentos conformantes del sistema judicial, policial y educativo., que desde inicio de la formación educativa, instruya a las personas, sobre el respeto a las normas y disposiciones, que son de carácter general, y en específico ponderar la gran importancia de su acatamiento, de normas y reglamentos de transitividad peatonal, pues están relacionado con el cuidado de su vida y la de los demás. Incluyendo participación de todos los estamentos del Estado, reforzando y enriqueciendo la precaria cultura ética y de valores del peatón, que infringe el deber de cuidado, creando situaciones de riesgo y peligro propiciando accidentes de tránsito, que en los últimos años se ha incrementado, con resultados lamentables. No se puede seguir aceptando como casos sin importancia, las transgresiones de los peatones, cuya conducta es calificada, según la tabla N°47, como buena sólo por un el 7 % de los conductores siendo mala y regular la restante.

3.3. Conclusiones

PRIMERA:

Existe presencia de factores determinantes, en la conducta imprudente y de omisión al deber de cuidado proveniente de los peatones que influyen en la inseguridad vial e incremento de accidentes de tránsito en el distrito judicial de Piura- 2017 – 2018, corroborando que su comportamiento se materializa en acciones que, por su tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad, encuentran su encuadramiento como delito, tomando en cuenta la capacidad de obrar, de cada individuo, prescrita en el código civil de 1984, artículos 42, 43 y 44, dejando abierta la facultad y potestad del Estado de legislar, para tipificar la conducta imprudente del peatón.

SEGUNDA:

Nuestra legislación en materia Penal, carece del tipo penal, que individualice y encuadre la conducta imprudente y omisión del deber de cuidado del peatón, imposibilitando la aplicación de sanciones coercitivas, por generar peligro, contra su vida y de los conductores de vehículos; pese a que Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181 y su Reglamento, en el artículo 61, especifica sus obligaciones como peatón.

TERCERA:

Se aprecia carencia de un sistema integral de seguridad vial, que cuente con expertos, en el análisis de la conducta, evidenciada a través de acciones objetivas del peatón, aportando puntos de referencia que posibiliten comparar cuando una determinada conducta se relaciona con el tipo penal culposo y saber distinguir si fue realizado imprudentemente, por infracción al deber objetivo de cuidado, transgresión al ordenamiento jurídico, y respeto a la convivencia social. De tal manera que su conducta se subsuma en la tipicidad del artículo 111 de nuestro Código Penal Peruano y contribuya a crear un espíritu de responsabilidad frente al poder coercitivo de la ley penal.

CUARTA:

La conducta irresponsable del peatón como segunda causa en la producción de accidentes, determinando la necesidad de contar con una base jurídica para imputar y sancionar dicha conducta. Corroborada la responsabilidad, apremia que el sistema de seguridad vial, con presencia del sistema judicial, policial, educativo y familiar, ejerzan sus facultades para imponer respeto a la ley.

QUINTA:

Existen significativas carencias de programas integrales con participación de todos los estamentos del Estado que influyan en mejorar la precaria cultura ética y de valores del peatón, que infringe el deber de cuidado, creando situaciones de riesgo y peligro propiciando accidentes de tránsito, que en los últimos años se ha incrementado, con resultados lamentables.

3.4. Recomendaciones

PRIMERA:

Al Poder Legislativo, Legislar buscando tipificar la conducta imprudente del peatón, incidiendo en crear una conducta de total reconocimiento de las leyes, que lo conlleve a aceptar las disposiciones e instrumentos aprobados para regular el tránsito y desplazamiento de vehículos y pasos peatonales, respetando las señales dadas por los semáforos, en prevención del peligro y riesgos en la transitividad.

SEGUNDA:

Al Poder Legislativo, incorporar un tipo penal que individualice la responsabilidad del peatón que transgrede la normatividad con su conducta imprudente y omisión del deber de cuidado, aplicando sanciones coercitivas, ante la lesión provocada a su propia vida y de los conductores de vehículos, en concordancia a lo establecido por la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181 y su Reglamento, según queda prescrito en el artículo 61, que especifica las obligaciones, que le competen como peatón.

TERCERA:

A la autoridad Municipal Provincial de Piura, coordinar con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la implementación de un sistema integral de seguridad vial dotándolo de los recursos económicos y humanos que permita contar con expertos encargados de prevenir conductas irresponsables del peatón y, para lo cual, se propone subsumir esta conducta, en el tipo penal que se encuentra prescrito en el artículo 111 de nuestro Código Penal Peruano, logrando crear un espíritu de responsabilidad frente al poder coercitivo de la ley penal.

CUARTA:

Al Poder Legislativo, fortalecer la base jurídica para imputar y sancionar la conducta del peatón cuando esta tiene resultado de muerte, a través de un sistema de seguridad vial, con presencia del sistema judicial, policial, educativo y familiar, que imponga respeto a la ley, conllevando a crear la tipicidad que encuadre la conducta de omisión al deber de cuidado del peatón, en nuestro Código penal de 1991, bajo el sustento del artículo 111, que tipifica el delito de homicidio culposo, comprendiendo la conducta imprudente del peatón, que infringe la ley y reglamento de tránsito.

QUINTA:

Al Poder Ejecutivo, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones modificar y aprobar una propuesta legislativa que sancione el delito de deber de cuidado cometido por el peatón, reforzando y apoyando programas integrales con participación de todos los estamentos del Estado, de modo que influyan en la mejora de la precaria cultura ética y de valores del peatón que infringe el deber de cuidado.

3.5. Fuentes de información

- Andina. (17 de abril de 2018). Accidentes de tránsito dejan 138 muertos en lo que va del año. *Andina de Noticias*.
- Brousseau, Zangenehpour, & Miranda-Moreno. (2013). The impact of waiting time and other factors on dangerous pedestrian crossings and violations at signalized intersections: A case study in Montreal. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 21, 159–172.
- Buompadre, J. E. (2017). *Seguridad Vial y Derecho Penal. Cuestiones Generales*. Lima, Perú.
- Bustanza Siu, M. (2014). *Delimitación entre el dolo eventual e imprudencia*. Lima, Perú: Pontificia universidad Católica del Perú.
- Camerer, C., Loewenstein, G., & Prelec, D. (2005). Neuroeconomics: How Neuroscience Can Inform Economics. *Journal of Economic Literature XLIII*, 9-64.
- Cancio, M. (2004). *La imputación objetiva del resultado a la conducta*. Buenos Aires: Rubinzal-Culzoni.
- Carretero Gavancho, J. (2018). *La aplicación de la imputación objetiva para accidentes de tránsito, en el distrito judicial de Lima y Lima este, año 2015*. Lima, Perú: Universidad Nacional Federico Villarreal.
- Castilla, V. (2015). *La infracción al deber objetivo de cuidado en la actividad automotor: aspectos problemáticos*. Bogotá - Colombia: Universidad Santo Tomás. Obtenido de <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/2079/Castillavictor2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Castillo, L. (1997). *Educación Vial. Señales entre la vía pública y la escuela*. Buenos Aires.
- Chalco Chiroque, A. B. (2017). *La problemática de la reparación civil en los delitos culposos por accidente de tránsito en los Juzgado de Transito y seguridad vial en la Corte Superior de Lima Norte 2014 - 2016*. Lima, Perú: Universidad César Vallejo.
- Chía, L. (2010). *Accidentes de tránsito en el Perú: ¿Casualidad o Causalidad?* Lima, Perú.
- Claus, R. (1997). *Derecho Penal*. Madrid, España.
- Clay, M. (1999). The origins and globalization of traffic control signals. . *The origins and globalization of traffic control signals*.25(3), 25(3), 379–404. .
- Concha, P. (2012). *Aspectos institucionales de la seguridad vial, tránsito y transporte en el Perú*. Lima, Perú.
- Cúneo, C. (2017). Delito culposo en accidentes de tránsito. *Boletín de informaciones jurídicas*, 188.
- Diario "El Tiempo". (2 de diciembre de 2016). Los peatones se exponen por no usar puentes. "El Tiempo".
- División de prevención e investigación de accidentes de tránsito PNP. (0215). *Los Accidentes de tránsito en cifras*. Lima, Perú: Policía Nacional del Perú.
- Dommes, A. G.-R. (2015). *Red light violations by adult pedestrians and other safety-related behaviors at signalized crosswalks*. *Accident Analysis and Prevention*, 80, 67–75.

- Engisch, K. (1930). *Untersuchungen über Vorsatz und Fahrlässigkeit im Strafrecht (Investigaciones sobre el dolo y la imprudencia en el Derecho Penal)*. Berlín: Edición Berlín.
- Facultad de Derecho.Culpabilidad - Derecho Penal: Parte General. (2013.). <https://web.archive.org/>.
- Freudenthal, B. (2003). *Culpabilidad y reproche en el Derecho penal*. Montevideo. Uruguay: Editorial B de f.
- Gallardo, D. (2015). *El deber objetivo de cuidado en los delitos culposos, en la legislación ecuatoriana*. Cuenca - Ecuador: Universidad de Cuenca. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/21981>
- García Caveró, P. (2012). *Derecho Penal Parte General*. Juristas Editores.
- García Pablos de Molina, A. (2009). *Derecho penal, parte general –Fundamentos-, Prólogo del autor, XLIX*. Madrid: Editorial Universitaria Ramón Areces.
- Garrido, V. (2002). *Prevención de Accidentes de Tránsito desde los nuevos enfoques de psicología de la personalidad. Charla dictada en el Simposio: Nuevos enfoques en la prevención de accidentes de tránsito*. San José: Fundación Vida y Sociedad.
- Günther, J. (1995). *Derecho penal parte general. Fundamentos y teoría de la imputación. Traducción de la segunda edición alemana, 1991, por Cuello Contreras y Serrano González de Murillo*. Madrid.
- Hernandez Sampieri et.al. (2016). *Metodología de la investigación*. (s. edición, Ed.) Mexico.
- Hernandez Sampieri, R., Fernandez Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2013). *Metodología de la Investigación*. Iztapalapa, Mexico : Infagon Web S.A. de C.V.
- Hernandez Sampieri, R., Fernandez Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. Mexico: Mc Graw Hill.
- Hernandez Sampieri, R., Fernandez Collado, C., Baptista Lucio, P., Hernandez, Fernandez, & Baptista. (2013). *Metodología de la investigación*. (3. edición, Ed.) Mexico.
- Hernández Sampieri, Roberto; Fernandez Collado , Carlos; Baptista Lucio, Pilar. (2014). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill Education.
- Hernández, A. (2003). *Hacia una nueva cultura de seguridad vial*. Costa Rica: Universidad de Costa Rica.
- Isoba, M. (2002). *Manual para la conducción segura*. Buenos Aires.
- Jiménez Fernández, C. (1983). *Población y muestra*. Madrid: UNED.
- Jimenez Romero, D. (2010). *Comportamiento Peatonal*. Santiago de Chile: Universidad de Chile.
- Jimenez, S. (2015). El delito imprudente. El deber objetivo de cuidado debido. *Derecho por la vida*, p.2.
- King, M. J. (2009). King, M. J., Soole, D., & Ghafourian, A. (2009). Illegal pedestrian crossing at signalised intersections: Incidence and relative risk. *Accident Analysis and Prevention*, 41(3), 485-490.
- Koh, P. P. (2014). Koh, P. P., & Wong, Y. D. (2014). Gap acceptance of violators at signalised pedestrian crossings. *Accident Analysis and Prevention*, 62, 178–185.
- Koh, P. P. (2014). Gap acceptance of violators at signalised pedestrian crossings. . *Accident Analysis and Prevention*, 62., 178–185.
- Landeau, R. (2007). *Elaboración de trabajos de investigación (1ª Ed. ed.)*. Venezuela: Editorial.

- Lee, & Lam. (2008). Simulating pedestrian movements at signalized crosswalks in Hong Kong. . *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 42(10), 1314–1325.
- Li, B. (2014). A bilevel model for multivariate risk analysis of pedestrians' crossing behavior at signalized intersections. . *Transportation Research Part B*, 65, 18–30.
- LIDERMAN. (s.f.). *Qué es seguridad vial*. Obtenido de <https://www.liderman.com.pe/que-es-seguridad-vial/#:~:text=La%20se>
- Manso, V. (1995). *Educación para la seguridad vial*. Madrid: Anaya.
- Manual de Seguridad Vial-Resolución Directoral 019-2016-MTC. (6 de junio de 2016). Lima, Perú.
- Marisamynathan, & Perumal, V. (2014). *Study on pedestrian crossing behavior at signalized intersections*. . Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition).
- Mazuelos, J. (2000). El delito imprudente en el Código penal peruano. La infracción del deber de cuidado como creación de un riesgo jurídicamente desaprobado. *Anuario de Derecho Penal*, 1- 22. Obtenido de https://www.unifr.ch/ddp1/derechopenal/anuario/an_2003_09.pdf
- Meza Ereira, P. (2017). *Accidentes de tránsito como causa de homicidio culposo en la legislación penal venezolana*. Carabobo: Universidad de Carabobo.
- Montoro, A. (2002). *Manual de Seguridad Vial: El Factor Humano*. Lima, Perú.
- Norton, P. (2007). Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street. *Technology and Culture*, 48(2), , 331–359. .
- Onelcin, & Alver. (2017). *The crossing speed and safety margin of pedestrians at signalized intersections*.
- Onelcin, P. &. (2017). Illegal crossing behavior of pedestrians at signalized intersections: Factors affecting the gap acceptance. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 31, 124–132., 124–132.
- Organización Panamericana de la Salud. (21 de setiembre de 2020). *Acerca de seguridad vial*. Obtenido de https://www.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=5163:about-road-safety&Itemid=39898&lang=es
- Prieto, J. M. (1984). *El Papel del Psicólogo en la Seguridad Vial. Papeles del psicólogo*. Obtenido de <http://www.papelesdelpsicologo.es/vernumero.asp?id=179>
- Rendón Vilca, D. (2018). *La Prisión Preventiva en delitos de homicidio culposo por accidentes de tránsito en la jurisdicción de la Corte Superior de Lima Norte*. Lima, Perú: Universidad César Vallejo.
- Rosenbloom, T. (2009). Crossing at a red light: Behaviour of individuals and groups. . *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(5), 389–394.
- Rubianes, & Yañez. (2014). *El Deber objetivo de cuidado del peatón influye en los accidentes de tránsito en el Cantón Rumiñahui*. Ecuador.
- Salazar, J. (2016). *El deber objetivo de cuidado como elemento de imputación en los delitos de tránsito con resultado de muerte*. Cuenca - Ecuador: universidad del Azuay. Obtenido de <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/5398>
- Sanchez Carlessi, H., Reyes Romero, C., & Mejía Sáenz, K. (2018). *Manual de términos en investigación Científica*. Lima: Universidad Ricardo palma.

- Sanchez Carlessi, Hugo; Reyes Romero, Carlos; Mejía Sáenz, Katia. (junio de 2018). *Manual de términos en investigación científica, tecnológica y humanística*. Lima: Universidad Ricardo Palma.
- Sánchez Soto, C. A. (2008). *Abuso de autoridad en las detenciones policiales en el departamento de Puno*. Puno: Ed. Unadep.
- Sanchez, J. (2001). El 66 por 100 de los atropellados cometía una infracción en el momento del accidente. *Portada*, 1-8.
- Sanchezi, H., Reyes, C. y Mejía, K. (2018). *Manual de términos en investigación Científica*. Lima: Universidad Ricardo palma. Obtenido de <http://repositorio.urp.edu.pe/handle/URP/1480>
- Santa Cruz Huillcahuaman, P. (2017). *La Fundamentación y Aplicación adecuada de la Imputación Objetiva en los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Lima año 2015*. Lima, Perú: Universidad de Huánuco.
- Silva Sánchez, J. M. (2008). *La expansión del derecho penal. Aspectos de la Política criminal en las sociedades posindustriales*. Montevideo, Buenos Aires: IBdeF.
- Tamayo y Tamayo, M. (1999). *Aprender a investigar*. Santa Fe de Bogotá: Arfo Editores LTDA.
- Tisnado, L. (01 de setiembre de 2015). *En busca de los presupuestos normativos de la imputación objetiva*. Obtenido de m.exam-10.com: <http://m.exam-10.com/pravo/22122/index.html?page=4>
- Vargas Rosales, A. (2011). *El irrespeto a las señales de tránsito con resultado muerte de personas, ¿homicidio simple con dolo eventual u homicidio culposo?* Costa Rica: Universidad de Costa Rica.
- Vélez, G. (02 de julio de 2019). *La imputación objetiva: Fundamento y consecuencias dogmáticas a partir de las concepciones funcionalistas de Ronix y Jakobs*. Obtenido de docplayer.es: <https://docplayer.es/23451606-La-imputacion-objetiva-fundamento-y-consecuencias-dogmaticas-a-partir-de-las-concepciones-funcionalistas-de-roxin-y-jakobs.html>
- Vicente, J. (1997). *La consideración de la víctima a través de la reparación del daño en el Derecho Penal Español: posibilidades actuales y perspectivas de futuro; en Política y nuevo Derecho Penal*. Barcelona: Silva Sanchez; J.M. Bosch Editor.
- Villavicencio Terreros, F. (2004). Los delitos imprudentes de comisión. *Revistas pucp.edu.pe*, 124.
- Villavicencio Terreros, F. (2012). Los delitos imprudentes de comisión. *Derecho y Sociedad*.
- Virgolini, J. (2005). *“La razón ausente. Ensayo sobre Criminología y crítica política”*. Buenos Aires, Argentina: Editores del Puerto.
- Welzel, H. (1931). *Welzels Finale Handlungslehre, Eine Konservative Antwort auf das nationalsozialistische Willensstrajiecht oder die Legende von der «Überwindung des Wertneutralismus» im Strafrecht*. Alemania .
- Yang, J. D. (2006). Modeling pedestrians road crossing behavior in traffic system micro-simulation in China. . Yang, J., Deng, W., Wang, J., Li, Q., & Wang, Z. (2006). *Modeling pedestrians road crossing beh*Transportation Research Part A: Policy and Practice, 40, 280-290.
- Zhang, W. W. (2016). Zhang, W., Wang, K., Wang, Exploring factors affecting pedestrians' red-light running behaviors at intersections in China. . *Accident Analysis and Prevention*, 96, 71–78.
- Zita, A. (2019). *Importancia de la investigación*. Venezuela.

ANEXOS

Anexo N° 01: Matriz de consistencia

Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables	Definición Operacional	Técnica	Instrumento
<p>Problema principal ¿De qué manera la conducta peatonal influye en la seguridad vial en el distrito judicial de Piura- 2017 – 2018?</p> <p>Problemas específicos</p> <p>1. ¿Qué medidas de carácter sancionador y coercitivo, deben implementarse para regular el comportamiento humano, que coadyuven a garantizar y reconocer la seguridad vial en el Distrito Judicial de Piura– 2017 – 2018?</p> <p>2. ¿En qué medida la incorporación de la conducta de omisión del deber de cuidado del peatón imprudente dentro del marco normativo prescrito en nuestro Código Penal de 1991, que en el artículo 111, tipifica el delito de Homicidio culposo, atenuará los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Piura, periodo 2017 – 2018?</p> <p>3. ¿De qué manera la aplicación de medidas coercitivas drásticas que sancione la responsabilidad del peatón, que omite el deber de cuidado, influirá en la seguridad de la transitabilidad vial?</p> <p>4. ¿En qué medida la carencia de programas integrales que incluyan la participación de todos los estamentos del estado influye en la precaria cultura ética y de valores del peatón, que infringe el deber de cuidado, creando situaciones de riesgo y peligro propiciando accidentes de tránsito, que en los últimos años se ha incrementado, con resultados lamentables?</p>	<p>Objetivo general Determinar la influencia de la conducta peatonal en la seguridad vial en el distrito judicial de Piura- 2017 – 2018.</p> <p>Objetivos específicos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analizar la eficacia de las medidas de carácter sancionador y coercitivo en la regulación del comportamiento humano, que coadyuven a garantizar y reconocer la seguridad vial en el Distrito Judicial de Piura– 2017 – 2018. • Proponer como delito la conducta de omisión del deber de cuidado del peatón imprudente dentro del marco normativo prescrito en nuestro Código Penal de 1991, que en el artículo 111, tipifica el delito de Homicidio culposo, tendente a atenuar los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Piura, periodo 2017 – 2018. • Plantear medidas coercitivas drásticas que sancione la responsabilidad del peatón, que omite el deber de cuidado, coadyuvando así a la seguridad de la transitabilidad vial. • Proponer el desarrollo de programas integrales que incluyan la participación de todos los estamentos del Estado, a fin de lograr una efectiva cultura ética y de valores del peatón, que infringe el deber de cuidado. 	<p>Hipótesis general La conducta peatonal influye significativamente en la seguridad vial en el distrito judicial de Piura- 2017 – 2018.</p> <p>Hipótesis secundarias</p> <ul style="list-style-type: none"> • La seguridad vial en el Distrito Judicial de Piura, requiere la implementación de medidas de carácter sancionador y coercitivo, que regulen el comportamiento del peatón imprudente para atenuar los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Piura– 2017 – 2018. • La incorporación y tipificación de la conducta de omisión del deber de cuidado del peatón imprudente dentro del marco normativo prescrito en nuestro Código Penal de 1991, que en el artículo 111, tipifique el delito de Homicidio culposo, atenuará los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Piura, periodo 2017 – 2018. • La modificación de la norma con medidas coercitivas drásticas que sancionen la responsabilidad del peatón, omitirá el deber de cuidado, coadyuvando a la seguridad de la transitabilidad vial. • Existen significativas carencias de programas integrales con participación de todos los estamentos del estado que no ayudan a mejorar la precaria cultura vial y de valores del peatón, el mismo que infringe el deber de cuidado, creando situaciones de riesgo y peligro. 	<p><u>Variable independiente</u></p> <p>Conducta de los peatones</p>	<p>La conducta de los peatones se evaluará a partir del cuestionario aplicado a policía de tránsito, abogados y peatones, considerando los niveles de participación siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bajo: el peatón responderá en defensa de su propia persona. - Medio: respuesta de comportamiento humano donde podremos apreciar desconocimiento de la norma, comportamientos diversos y omisión del deber de cuidado. - Alto: es la respuesta del comportamiento positivo de los seres humanos donde expresan querer vivir en armonía, seguridad y control de sus bienes jurídicos. 	Encuesta	Cuestionario
<p><u>Variable Dependiente</u></p> <p>Accidentes de tránsito</p>	<p style="text-align: center;">indicadores</p> <ul style="list-style-type: none"> - Protección del bien jurídica vida - Motivaciones - Necesidades - Manejo de conductas - Programas de manejo de conductas - Instancias tutelares - Facultades y competencias 					

Anexo N° 02: Cuestionario dirigido al peatón

Estimado peatón, el presente documento tiene como finalidad recoger información relacionada a las causas de los accidentes de tránsito en nuestra ciudad, en tal sentido le solicitamos que responda con sinceridad y responsabilidad a la misma. Muchas gracias

Nombre: _____

DNI:

Edad: _____ Sexo: _____

Grado de instrucción: _____

Marca con una X la respuesta correcta:

1. **¿Conoce el significado de las luces del semáforo?**
 - a) Si ____
 - b) No ____
2. **¿Al cruzar una avenida siempre espera que el semáforo marque luz verde para peatón?**
 - a) Si__
 - b) No__
 - c) A veces ____
3. **¿Cuándo tiene prisa espera que el semáforo marque verde para peatones?**
 - a) Sí ____
 - b) No ____
 - c) A veces ____
4. **Por su experiencia, caminado por la ciudad. ¿Conoce la zona peatonal de las avenidas?**
 - a) Si ____
 - b) No ____
5. **¿Cuándo cruza las avenidas, lo hace por los cruces peatonales?**
 - a) Siempre ____
 - b) En algunos casos ____

- c) Raras veces _____
 - d) Nunca _____
6. **¿Cuándo cruza una avenida muy transitada habla por celular?**
- a) Siempre_____
 - b) Algunas veces _____
 - c) Raras veces_____
 - d) Nunca _____
7. **Sabiendo que puede sufrir un accidente ¿cruza la avenida por en medio de la misma?**
- a) Si_____
 - b) No____
 - c) A veces____
8. **¿Alguna vez ha sido atropellado?**
- a) Sí____
 - b) No_____
9. **Indique cuál es la causa más frecuente de accidentes de tránsito en nuestra ciudad:**
- a) Cruzar por en medio de la avenida_____
 - b) Cruzar la avenida cuando el semáforo marca luz verde para el vehículo_____
 - c) No usar los puentes peatonales____
 - d) Hablar por teléfono mientras cruza la avenida____
 - e) Otras_____
10. **¿Mientras cruza una avenida lee?**
- a) Si _____
 - b) No_____
 - c) A veces_____
11. **¿Conoce normas de tránsito básicas?**
- a) Si____
 - b) No____
12. **Alguna vez por su infracción al cruzar una avenida. Ha sido pasible de una sanción.**
- a) Si____

b) No_____

13. ¿Cómo califica la labor del policía de tránsito?

a) 2 a 5_____

b) 6 a 10_____

c) 11 a 15_____

14. ¿Usa los puentes peatonales?

a) Siempre _____

b) Algunas veces _____

c) Raras veces _____

d) Nunca _____

15. ¿Cuál considera es la causa de no usar los puentes peatonales?

a) Por flojera_____

b) Porque están muy alejados_____

c) Porque no es su costumbre usarlos_____

d) Porque es más cómodo pasar por la avenida_____

e) Otras_____

16. ¿Sabe el peligro que acarrea cruzar una avenida cuando el semáforo marca luz verde para los vehículos?

a) Si_____

b) No_____

17. Suponga esta situación: usted camina por una calle con mucho tráfico y se dispone a pasar al otro lado. Tiene prisa. En ese lugar no hay paso con semáforo. ¿Se atreve normalmente a pasar sorteando los coches o da un rodeo hasta llegar a un paso con semáforo?

a) Se atreve_____

b) Da un rodeo_____

18. En la situación señalada en la pregunta anterior, por su experiencia como peatón. ¿Qué hace el común denominador de las personas?

a) Se atreven a cruzar la avenida_____

b) Dan un rodeo, hasta encontrar un semáforo_____

19. ¿Alguna vez ha cruzado ebrio una avenida?

a) Si_____

- b) No___
20. **¿Alguna vez por su propia imprudencia, ha estado a punto de ser atropellado?**
- a) Si___
- b) No___
21. **¿Cuándo cruza una avenida tiene sus cinco sentidos en la acción que realiza?**
- a) Sí___
- b) No___
22. **Por su experiencia, ¿cree que muchos de los accidentes de tránsito en la ciudad, se podrían evitar con el cumplimiento más estricto de las normas por parte de los peatones?**
- a) Sí___
- b) No___
23. **¿Cómo juzga la conducta de los conductores de los vehículos?**
- a) Son buenos conductores
- b) Hay de todo
- c) Son malos conductores
24. **¿Cuál de las siguientes calificaciones merece su conducta como peatón?**
- a) 05
- b) 10
- c) 15
- d) 20

Muchas gracias.

Anexo 3: Cuestionario dirigido al conductor de un vehículo

Estimado conductor, el presente documento tiene como finalidad recoger información relacionada a las causas de los accidentes de tránsito en nuestra ciudad, en tal sentido le solicitamos que responda con sinceridad y responsabilidad a la misma. Muchas gracias

Nombre: _____

DNI: _____

Edad: _____ Sexo: _____

Grado de instrucción: _____

Marca con una X la respuesta correcta:

1. ¿Tiene licencia para conducir?

a) Sí_____

b) No_____

2. ¿Conoce el reglamento general de tránsito?

a) Si_____

b) No_____

3. ¿Cuánto tiempo tiene laborando como conductor?

a) 1 a 5 años_____

b) 6 a 10 años_____

c) 11 a 15 años_____

d) 16 años a más_____

4. Indique la velocidad con la que conduce normalmente por una avenida transitada por peatones.

a) 20 km/h_____

b) 30km/h_____

c) 40km/h_____

d) 60km/h_____

5. Para continuar conduciendo, después de la pausa que indica la luz roja del semáforo:

a) Espera que el semáforo marque luz verde para vehículos_____

b) Avanza cuando el semáforo marca luz ámbar_____

- 6. ¿Cede el paso a los peatones?**
- a) Siempre_____
 - b) Algunas veces_____
 - c) Raras veces_____
 - d) Nunca_____
- 7. ¿Alguna vez se ha estacionado en la senda peatonal?**
- a) Sí_____
 - b) No_____
- 8. ¿Conoce que está prohibido invadir la senda peatonal?**
- a) Sí____
 - b) No____
- 9. ¿Cuál es la causa más frecuente por la que, los conductores invaden la zona peatonal?**
- a) Por imprudencia_____
 - b) Por descuido_____
 - c) Por costumbre_____
- 10. ¿Ha sido pasible de sanciones administrativas?**
- a) Si____
 - b) No____
- 11. De haber sido pasible de sanciones administrativas. Indique cuántas:**
- a) 1 a 10_____
 - b) 11 a 20_____
 - c) 21 a 30_____
 - d) 31 a 40_____
 - e) 41 a más_____
- 12. Alguna vez le ha sido impuesta una sanción porque su infracción puedo causar un accidente de tránsito que tuviese como víctima un peatón:**
- a) Sí____
 - b) No____
- 13. Su vehículo ha pasado por revisión técnica.**
- a) Si_____

b) No_____

14. Antes de salir de casa verifica que su vehículo se encuentre en buenas condiciones.

a) Siempre_____

b) Algunas veces_____

c) Raras veces_____

d) Nunca_____

15. ¿Cuándo conduce habla por celular?

a) Siempre_____

b) Algunas veces _____

c) Raras veces_____

d) Nunca_____

16. ¿Cuándo conduce conversa con su copiloto?

a) Siempre _____

b) Algunas veces_____

c) Raras veces_____

d) Nunca_____

17. ¿Cuándo conduce tiene sus cinco sentidos en la acción que realiza?

a) Sí_____

b) No_____

18. Indique el grado de alcohol que debe tener la persona en la sangre, para ser considerado ebrio.

a) 0.5 gr/lit. _____

b) 0.8 gr/lit. _____

c) 1 gr/lit. _____

19. ¿Alguna vez ha conducido ebrio?

a) Si_____

b) No_____

20. ¿Alguna vez, se ha visto involucrado en un accidente de tránsito en el cual haya resultado herido un peatón?

a) Sí_____

b) No_____

21. ¿Cuál cree que, es la causa más frecuente de los accidentes de tránsito?

- a) Imprudencia del peatón_____
- b) Incumplimiento de las normas de tránsito_____
- c) Descuido_____
- d) Conducción en estado de ebriedad_____

22. Cuando llega a un cruce de calles sin semáforos ni policías, una persona está cruzando por la senda peatonal ¿qué hace?

- a) Disminuye la marcha de su vehículo_____
- b) Para y cede paso al peatón_____
- c) Sigue y atraviesa el cruce porque tiene prisa_____

23. ¿Cómo califica la conducta de los peatones en la ciudad?

- a) Muy buena_____
- b) Buena_____
- c) Regular_____
- d) Mala_____
- e) Muy mala_____

24. ¿Qué calificación merece su labor como conductor?

- a) 05_____
- b) 10_____
- c) 15_____
- d) 20_____

Muchas gracias.

Anexo 4: Proyecto de Ley

PROYECTO DE LEY PARA LA INCORPORACIÓN DE UNA CLÁUSULA DE EXIMENCIA DE RESPONSABILIDAD PENAL EN EL ARTÍCULO 111° DEL CÓDIGO PENAL

Artículo 1° Objetivo. - El presente proyecto de Ley tiene por objetivo incorporar explícitamente en el artículo 111° del Código Penal, un apartado que contenga una cláusula de eximencia de responsabilidad penal y de pago de reparación civil para aquellos casos en que, se produzca un accidente de tránsito y de acuerdo a las pericias realizadas el factor determinante del mismo sea la conducta parte agraviada.

Artículo 2° Fundamentos. - Estudios realizados tienen como uno de sus objetivos determinar los factores determinantes de la conducta de los sujetos intervinientes en la seguridad vial, donde están comprendidos conductores y peatones. Estos últimos serán tomados en cuenta dada la significativa presencia de accidentes de tránsito originados por los peatones, que, en cifras alarmantes como elementos de causalidad, han alcanzado en segundo lugar, denotando una conducta irresponsable omitiendo el deber de cuidado muestran un comportamiento imprudente que origina accidentes de tránsito, poniendo en riesgo la seguridad vial. Su tratamiento permitirá, contribuir con la seguridad vial y, por ende, lograr una mejor calidad de vida de los ciudadanos; resultando para ello imprescindible conocer el universo de las contravenciones que, de acuerdo a la nueva ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, su reglamento establece sanciones tanto para conductores cuanto, para peatones, lo que hace necesarios cambios radicales en las actitudes diarias de los ciudadanos. Para tales efectos, se comprende la revisión de las infracciones de tránsito de manera general; un estudio sobre el carácter culposo de las infracciones de tránsito, tanto de los conductores como los peatones; abarca a las contravenciones de tránsito en sus diferentes clases; y, al juzgamiento de las contravenciones de tránsito.

Artículo 3° Fórmula Legal: Artículo 111° del Código Penal establece:

“El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas.

La pena privativa de la libertad será no menor de un año ni mayor de cuatro años si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria y no menor de un año ni mayor de seis años cuando sean varias las víctimas del mismo hecho.

La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 -incisos 4), 6) y 7)-, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0,25 gramos/litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito”.

Artículo 4° Fórmula Legal Modificada: Artículo 111°A – Eximencia de responsabilidad penal por imputación objetiva

“En caso que, el delito resulte de la inobservancia de las normas de tránsito, se exime de responsabilidad penal y del pago de la reparación civil a aquél conductor que en el desempeño de su actividad haya realizado su labor con el debido deber de cuidado, siempre que de las pericias de tránsito realizadas resulte que el factor determinante del suceso de tránsito recae en la víctima”.

Artículo 5° Plazo de adecuación: Toda norma reglamentaria debe adecuarse a lo dispuesto en la presente Ley en un plazo no mayor de 30 días contados a partir de la promulgación de la presente Ley.

Artículo 6° Vigencia de la Norma: La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial “El Peruano”.

Lima, 19 de octubre de 2019.