

**UNIVERSIDAD NACIONAL AMAZÓNICA DE MADRE
DE DIOS
FACULTAD DE EDUCACIÓN
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO Y CIENCIAS
POLÍTICAS**



TESIS

**“La Imprudencia Del Peatón Ocasiona Responsabilidad Penal En Un
Accidente De Tránsito En Puerto Maldonado, Región
Madre De Dios – 2024”**

PARA OPTAR POR EL TITULO PROFESIONAL DE ABOGADO

AUTORES:

Bach. ROSALES ROMERO, Lourdes
Georgina
Bach. TORRES TABORGA, Jordy

ASESOR:

- Mg. ARIAS JALIRE, Marceliano

Puerto Maldonado, agosto 2026

**UNIVERSIDAD NACIONAL AMAZÓNICA DE MADRE
DE DIOS**

FACULTAD DE EDUCACIÓN

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO Y CIENCIA
POLÍTICA**



TESIS

**“La Imprudencia Del Peatón Ocasiona Responsabilidad Penal En Un
Accidente De Tránsito En Puerto Maldonado, Región
Madre De Dios – 2024”**

PARA OPTAR POR EL TITULO PROFESIONAL DE ABOGADO

AUTORES:

Bach. ROSALES ROMERO, Lourdes
Georgina

Bach. TORRES TABORGA, Jordy

ASESOR:

- Mg. ARIAS JALIRE, Marceliano

Puerto Maldonado, agosto 2026

RST-RI: La Imprudencia Del Peatón Ocasiona Responsabilidad Penal En Un Accidente De Tránsito En Puerto Maldonado, Región Madre De Dios – 2024

INFORME DE ORIGINALIDAD

19%	19%	3%	2%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.uap.edu.pe	11%
	Fuente de Internet	
2	bibliotecaunapec.blob.core.windows.net	3%
	Fuente de Internet	
3	hdl.handle.net	3%
	Fuente de Internet	
4	repositorio.unamad.edu.pe	2%
	Fuente de Internet	
5	documentop.com	1%
	Fuente de Internet	

Excluir citas	Activo	Excluir coincidencias	< 1%
Excluir bibliografía	Activo		

DEDICATORIA

A mi madre, Georgina Romero Alvez, la mejor madre del mundo, quien puso todo de sí para animarme y no perder la esperanza; a mi hijo, mi motivo y ancla; a mis hermanas, por su enorme amor y, a mi hermano Ricardo Vladímir Higa Romero, como muestra de mi amor.

Que este logro sirva como testimonio de que Dios es fiel y verdadero, y nos ha mandado a que nos esforcemos y seamos valientes. Para ellos con todo mi amor, Lourdes Georgina Rosales Romero.

A mis queridos padres, Ardiles Torres Pérez y Esmila Taborga Villar, gracias por su incondicional apoyo y amor. La dedicación y el sacrificio que hicieron han sido la base de nuestro éxito. Sin ustedes nada de esto hubiera sido posible. A ustedes dedicamos este logro, fruto de nuestro esfuerzo. Que este éxito sea un reflejo de la unión que nos caracteriza como familia. Con amor, Jordy Torres Taborga.

AGREDECIMIENTO

A nuestro Señor Jesús, porque en su inmensa misericordia me ha bendecido con la familia que tengo, quienes han sido instrumentos dispuestos para apoyarme y motivarme a ser mejor y lograr mis metas.

A mi alma mater, la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios, por haberme acogido en sus aulas; a mis docentes, por haber compartido sus conocimientos y experiencia.

Gracias por ser parte de este logro, siempre agradecida, Lourdes Georgina Rosales Romero.

A Dios por su inmensa misericordia y ser mi guía y fortaleza en mi vida cada día, A la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios, por ofrecerme las oportunidades, los conocimientos y las habilidades para crecer; y a mis maestros por su orientación, sabiduría y respaldo sin condiciones.

Gracias por ser parte de mi formación académica profesional.

Jordy Torres Taborga.

PRESENTACIÓN

Señores miembros del jurado:

El presente trabajo de investigación científica se titula: **“La imprudencia del peatón ocasiona responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024”**, tesis realizada con bastante énfasis sobre la problemática de los casos de accidente de tránsito que ocasionan la muerte de una persona, el presente estudio buscó para contribuir un aporte investigativo desde la óptica jurídica relacionados con obligaciones y derechos respecto a la responsabilidad del peatón y cómo este pueda generar respuesta en el aspecto comportamental de los peatones, los cuales pueden ser objeto de estudio por el colectivo jurídico de egresados de la carrera profesional de Derecho, abogados y ciudadanos.

En tal sentido, dando cumplimiento a las prerrogativas establecidas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios, la presente investigación cumple con los estándares de originalidad y autenticidad requeridos; asimismo, es de precisar que, el resultado de la investigación y los conocimientos obtenidos a lo largo del proceso de investigación por los tesisistas han sido elaboradas con el objetivo de compartirse.

Esta investigación se enfoca cómo los peatones generan capacidades en torno a su comportamiento frente a las normas de tránsito y la convivencia, de mutua participación y comunicación con sus semejantes; y como la imprudencia puede causar lesiones e incluso la muerte. Las conductas imprudentes incluyen cruzar fuera de los pasos peatonales, no respetar semáforos en rojo, caminar mientras se usa el celular o auriculares, y correr en la calle. imprudencia de los peatones

contribuye a los accidentes de tránsito, causando lesiones e incluso la muerte, aunque la imprudencia del conductor también es una causa principal. Las conductas imprudentes incluyen cruzar fuera de los pasos peatonales, no respetar semáforos en rojo, caminar mientras se usa el celular o auriculares, y correr en la calle. Está claro que en los accidentes de tránsito existe la participación de los peatones, por ejemplo, cuando otra persona quien es el sujeto pasivo sufre daños inesperados durante actividades que requieren actuar con precaución, o cuando el sujeto activo causa daños al no actuar con la debida precaución o al incumplir su deber de diligencia.

Los autores

RESUMEN

El presente trabajo de investigación denominada “La imprudencia del peatón ocasiona responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024”, estudio que se relaciona un objetivo general orientado a determinar las causas que influyen en los accidentes de tránsito generados por el peatón, el cual se evidencia en nuestra sociedad y siempre deja entre dicho la eficacia del derecho penal para alcanzar una sanción adecuada, que incluso la opinión pública considera que se trata de actos de impunidad, dejando al bien jurídico desprotegido en estos casos, por lo mismo que se busca el análisis sobre la actividad punitiva del Estado en relación a estos tipos penales que califican las acciones delictivas ocasionados por accidentes de tránsito.

Donde la **estructura de investigación** se ubica dentro de las investigaciones de tipo descriptivo correlacional, enfoque cuantitativo y diseño no experimental transeccional. Se ha tomado como muestra de la investigación fue de 41 personas “peatones” de una población aleatoria entre varones y mujeres mayores de edad, el cual se aplicó en una línea de tiempo en la ciudad de Puerto Maldonado. La encuesta se manejó para recopilar los datos y el instrumento que se utilizó fue el cuestionario. Concluyendo que las causas humanas, de peatones imprudentes pueden generar con su actuación imprudente, incidiendo en acciones de accidente de tránsito que ocasionan la lesiones y hasta la muerte mediante el tipo penal de delito de homicidio culposo por accidente de tránsito.

Se concluyó también, que un mayor porcentaje de encuestados, no respetaban las normas de tránsito, ello debido a que nunca han sido empoderados con una educación vial, que pueda generar capacidades preventivas respecto a la educación vial y accidentes de tránsito.

Palabras clave: Delito de Homicidio culposo, responsabilidad objetiva, accidente de tránsito, vehículo motorizado.

ABSTRACT

This research project, entitled “Pedestrian Negligence Leads to Criminal Liability in Traffic Accidents in Puerto Maldonado, Madre de Dios Region – 2024,” aims to determine the causes of traffic accidents involving pedestrians. This phenomenon is evident in our society and often calls into question the effectiveness of criminal law in achieving adequate sanctions. Public opinion even considers these accidents to be acts of impunity, leaving the legally protected interest unprotected in these cases. Therefore, this study seeks to analyze the State's punitive activity in relation to these criminal offenses that classify the criminal acts caused by traffic accidents.

The **research structure** falls within the category of descriptive-correlational research, employing a quantitative approach and a non-experimental, cross-sectional design. The sample consisted of 41 pedestrians, randomly selected from a population of adult men and women, and was collected over a period of time in the city of Puerto Maldonado. The survey was used to collect data, and the instrument used was a questionnaire.

It concluded that human error, specifically the actions of reckless pedestrians, can contribute to traffic accidents, resulting in injuries and even death, which fall under the criminal offense of manslaughter due to a traffic accident.

It was also concluded that a higher percentage of respondents did not respect traffic laws, due to a lack of road safety education that could foster preventative skills regarding traffic safety and accident prevention.

Keywords: Manslaughter, strict liability, traffic accident, motor vehicle.

INTRODUCCION

En el presente trabajo de investigación facilita capacidades de una problemática y necesidad de determinar los factores que influyen en la conducta del peatón, cuyo comportamiento es probar frente a las normas de tránsito su conducta peatonal, esto puede provocar accidentes de tránsito, infringir el deber de diligencia y poner en peligro tanto su propia vida como la de los peatones, ya que las herramientas utilizadas representarán un comportamiento imprudente e irresponsable. Desde este punto de vista polémico, es fundamental aplicar estrictamente la acción coercitiva del Estado, ya que, de acuerdo con los principios de proporcionalidad y razonabilidad, el daño causado al derecho legal a la vida debe ser reparado mediante la aplicación de medidas restrictivas, teniendo en cuenta que la relación causal víctima-agresor está debidamente establecida y entra dentro de la categoría penal regulada por nuestro Código Penal de 1991. Por esta razón, se sugiere que se modifique el marco jurídico de la legislación peruana para incluir en el artículo 111 una redacción específica que clasifique como homicidio involuntario la imprudencia de los peatones que no actúan con la debida precaución y provocan accidentes de tráfico. En otras palabras, debería haber un artículo 111-A que imponga las mismas sanciones y daños civiles a los peatones que causen la muerte de una persona por negligencia, al igual que los conductores son castigados por homicidio involuntario en virtud del artículo 111.

En ese sentido el peatón tiene derecho de paso sobre cualquier vehículo, en las intersecciones de las calles no semaforizadas, no controladas por efectivos de la Policía Nacional del Perú o por señales oficiales que adviertan lo contrario, siempre y cuando cruce la intersección de forma directa a la acera opuesta y no en forma diagonal, y lo haga cuando los vehículos que se aproximan a la intersección se

encuentren a una distancia tal que no representen peligro de atropello en la vía.

¿Por qué los peatones tienen responsabilidades? Es significativo poder opinar que el conductor que circula con su vehículo no es el único encargado de velar por la seguridad de las demás personas y de transitar por las vías públicas con responsabilidad, existe un elemento muy importante en las vías, cual es el peatón que transita por las calzadas vehiculare, y que tiene la responsabilidad de respetar las normas de tránsito. Cuando se presenta un accidente de tránsito donde está involucrado un peatón, es fundamental examinar e identificar los hechos que ayudarán a determinar quién es el responsable del accidente.

El deber objetivo de diligencia, que en esta situación exige responsabilidad y precaución al conducir u operar un vehículo, se incumple en un accidente de tránsito en el que el conductor ocasiona la muerte a un peatón.

Cuando se declara culpable a un conductor por imprudencia demostrada (por ejemplo, por conducir bajo los efectos del alcohol o debido a un fallo mecánico), o cuando se absuelve a un conductor y se confirma su inocencia al declararse no culpable, los jueces deben considerar si el peatón fue irresponsable y, al mismo tiempo, culpable de cometer la infracción o el delito de tránsito.

La responsabilidad de un accidente de tránsito se debe a la inoperancia, impericia, negligencia e imprudencia de ambos participantes (conductor-peatón), pero cuando existe responsabilidad penal en el peatón, que queda herido o cuando perdió la vida, la administración de justicia siempre es obligada por familiares para que

se impute la responsabilidad al conductor, cuando este no ha tendido la culpa.

La responsabilidad penal es la repercusión jurídica de cometer un acto ilegal previamente definido por la legislación positiva (una ley penal) y que crea, perjudica o pone en peligro un derecho protegido legalmente, como es la vida, la integridad física o el patrimonio, que conlleva la imposición de una pena que puede consistir en la privación de la libertad, la privación de otros derechos o sanciones de carácter pecuniario y/o una indemnización civil.

Bajo este contexto, es que la presente investigación la desarrollaremos en los siguientes capítulos:

En el Capítulo I, titulado **planteamiento del problema** en el cual se abordan los antecedentes de la investigación, se plantea y estructura su problema, se establecen los objetivos que se quieren lograr con la investigación, se señalan las circunstancias que justifican la elaboración del proyecto, sus alcances, limitaciones y se definen y conceptualizan las variables.

En el Capítulo II, corresponde al **marco teórico** de la investigación. Contiene las teorías de los fines de la pena y del delito como teorías específicas referidas al tema de investigación. Este capítulo también contiene el marco conceptual de la investigación y las hipótesis como posibles soluciones al problema de investigación.

En el Capítulo III, se analiza el **método aplicado a la investigación** desarrollándose a través del tipo de investigación, el nivel de investigación, los métodos utilizados en la investigación, su diseño, el universo, la muestra y las técnicas de recolección de datos; el Presupuesto y el cronograma.

Además, también se presenta como parte última la Bibliografía sugerida y los anexos de esta investigación.

INDICE

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTO

PRESENTACION

RESUMEN

ABSTRACT

INTRODUCCION

INDICE

LISTA DE FIGURAS

LISTA DE TABLAS

CAPITULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACION..... 1

1.1 Descripción del Problema..... 1

1.2 Formulación del problema 5

1.3 Objetivos..... 6

1.4 Variables..... 6

1.6 Hipótesis 13

1.7 Justificación 14

1.8 Consideraciones Éticas 20

CAPITULO II: MARCO TEORICO 22

1.9 Antecedentes de Estudio..... 22

1.10 Marco Teórico..... 29

1.11 Definición de Términos..... 62

2 CAPITULO III: METODOLOGIA DE INVESTIGACION 65

2.1	Tipo de investigación:.....	65
2.2	Diseño de la Investigación.....	67
2.3	Población y Muestra	68
2.4	Tratamiento de los datos	73
3	CAPÍTULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN..	75
	CONCLUSIONES	114
	RECOMENDACIONES	116
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	118

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de operacionalización de variables

Anexo 2: Matriz de consistencia

Anexo 3: Instrumento

Anexo 4: Autorización de estudio

Anexo 5: Solicitud de validación de instrumento

Anexo 6: Ficha de validación

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 01: Conoce el significado de las luces del semáforo	Pág. 75
Tabla N° 02: Cruce de avenidas a espera de semáforo en luz verde....	Pág. 76
Tabla N° 03: Cuando tiene prisa actitud ante el semáforo.....	Pág. 77
Tabla N° 04: Conoce zona peatonal	Pág. 78
Tabla N° 05: Cruceos peatonales.....	Pág. 79
Tabla N° 06: Cruza avenida hablando por celular.....	Pág. 80
Tabla N° 07: Cruza avenida por el medio	Pág. 82
Tabla N° 08: Alguna vez sufrió atropello	Pág. 83
Tabla N° 09: Frecuencia de accidente	Pág. 84
Tabla N° 10: Mientras cruza la avenida lee	Pág. 85
Tabla N° 11: Conoce normas básicas de tránsito.....	Pág. 86
Tabla N° 12: Infracción por cruzar avenida a una sanción	Pág. 87
Tabla N° 13: Calificación policía, frente a normas de tránsito.....	Pág. 88
Tabla N° 14: Usa puentes peatonales.....	Pág. 89
Tabla N° 15: Causa de no usar puentes peatonales.....	Pág. 91
Tabla N° 16: Peligro al cruzar avenida en luz verde para vehículos....	Pág. 92
Tabla N° 17: Sorteando semáforos en pleno tráfico.....	Pág. 93
Tabla N° 18: Común denominador de las personas en semáforos.....	Pág. 94
Tabla N° 19: Cruce de avenida ebrio.....-	Pág.95
Tabla N° 20: Por imprudencia a punto de ser atropellado.....	Pág. 96
Tabla N° 21: Cruza la avenida con los cinco sentidos.....	Pág. 97
Tabla N° 22: Evitar accidentes cumpliendo normas de tránsito.....	Pág. 98
Tabla N° 23: Juzga conducta de los conductores.....	Pág. 99
Tabla N° 24: Calificación conducta del peatón	Pág. 101
Tabla N° 25: Conducta del peatón influye en responsabilidad penal...Pág.	102
Tabla N° 26: Conducta del peatón contribuye accidente de tránsito....Pág.	103
Tabla N° 27: Conducta peatón imprudente, aumenta riesgo.....	Pág. 104
Tabla N° 28: Educación vial y la falta de educación provoca riesgos..	Pág. 106

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 01: Conoce el significado de las luces del semáforo	Pág. 75
Gráfico N° 02: Cruce avenidas a espera de semáforo en luz verde.....	Pág. 77
Gráfico N° 03: Cuando tiene prisa actitud ante el semáforo.....	Pág. 78
Gráfico N° 04: Conoce zona peatonal	Pág. 79
Gráfico N° 05: Cruceos peatonales.....	Pág. 80
Gráfico N° 06: Cruza avenida hablando por celular.....	Pág. 81
Gráfico N° 07: Cruza avenida por el medio	Pág. 82
Gráfico N° 08: Alguna vez sufrió atropello	Pág. 83
Gráfico N° 09: Frecuencia de accidente	Pág. 84
Gráfico N° 10: Mientras cruza la avenida lee	Pág. 86
Gráfico N° 11: Conoce normas básicas de tránsito.....	Pág. 87
Gráfico N° 12: Infracción por cruzar avenida a una sanción	Pág. 88
Gráfico N° 13: Calificación policía, frente a normas de tránsito.....	Pág. 89
Gráfico N° 14: Usa puentes peatonales.....	Pág. 90
Gráfico N° 15: Causa de no usar puentes peatonales.....	Pág. 91
Gráfico N° 16: Peligro al cruzar Av. en luz verde para vehículos.....	Pág. 92
Gráfico N° 17: Sorteando semáforos en pleno tráfico.....	Pág. 93
Gráfico N° 18: Común denominador de las personas en semáforos..	Pág. 95
Gráfico N° 19: Cruce de avenida ebrio.....	Pág.96
Gráfico N° 20: Por imprudencia a punto de ser atropellado.....	Pág. 97
Gráfico N° 21: Cruza la avenida con los cinco sentidos.....	Pág. 98
Gráfico N° 22: Evitar accidentes cumpliendo normas de transito.....	Pág. 99
Gráfico N° 23: Juzga conducta de los conductores.....	Pág. 100
Gráfico N° 24: Calificación conducta del peatón	Pág. 101

CAPITULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACION

1.1 Descripción del Problema

Es una necesidad del ser humano en transitar diario para cumplir sus actividades, donde estas puedan tener trascendencia jurídica y otros que no lo son, sin embargo, las personas se convierten en peatones cuando se desplazan por las numerosas vías públicas de la ciudad y pueden afectar a propiedades protegidas legalmente (vigiladas). Las medidas coercitivas están determinadas por el derecho penal para garantizar que se sancionen las acciones que infringen la ley. Según esta línea de pensamiento, el comportamiento humano se evalúa teniendo en cuenta nuestra capacidad para actuar, tal y como se establece en los artículos 42, 43 y 44 de nuestro Código Civil de 1984, que identifican y diferencian explícitamente entre capacidad absoluta, relativa y nula. Partiendo de la premisa de que todo derecho termina donde comienza el derecho de otro, el derecho penal, con su poder coercitivo, nos informa sobre las sanciones aplicables a quienes violan los derechos adquiridos por mandato constitucional y, en consecuencia, incumplen los deberes que de ellos se derivan. En este sentido, el objetivo de nuestro estudio es identificar las causas o elementos que afectan el comportamiento y la conducta de cada persona en sus actividades cotidianas, tanto consciente como inconscientemente, y tanto objetiva como subjetivamente. En este caso, es necesario individualizar las acciones del peatón, ya que violan los derechos legales reconocidos y garantizados por el Estado y la Constitución del

Perú de 1993, entre ellos el derecho a la vida, el derecho a la libre circulación y el derecho al trabajo como derecho fundamental, al actuar de manera irresponsable e imprudente, sin ejercer el debido cuidado y causando accidentes de tránsito.

El objetivo del estudio es examinar cómo la conducta imprudente de los peatones afecta a los accidentes de tráfico. Utilizando datos de la Policía Nacional del Perú, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y los medios de comunicación, analizaremos, en términos generales, la problemática realidad que se deriva del tráfico de vehículos y peatones (Diario Don Jaque y otros).

Según la información de que disponemos, los accidentes de tráfico se describen como sucesos o acontecimientos imprevistos e improvisados, es decir, como sucesos fortuitos. Pero no todos los accidentes de tráfico son imprevisibles; algunos pueden estar causados por peatones que actúan de forma descuidada, irresponsable o imprudente, infringiendo incluso las normas más básicas. Esto nos lleva a la conclusión de que no todos los accidentes son inevitables debido a la intervención humana.

Como es bien sabido, los peatones tienen el derecho y la obligación de caminar por las vías públicas de una ciudad de manera que cumpla con las leyes de tránsito. Esto incluye utilizar los cruces a nivel y los puentes peatonales, ceder el paso a los vehículos de emergencia y a todos los demás vehículos que circulan por las vías, y respetar los semáforos y las señales de tránsito, así como las indicaciones de los agentes de la Policía Nacional de Tránsito, siempre y cuando estén dirigiendo el tránsito y las señales sean diferentes en la vía por diferentes motivos y emergencias.

De esta manera, el tráfico motorizado incluidos automóviles, camiones, mototaxis y motocicletas, así como innumerables peatones descuidados y temerarios que cruzan las calles sin prestar atención a las señales de tránsito, ponen en peligro tanto sus propias vidas como las de los demás. Aunque, como ya hemos comentado, son inferiores a los vehículos motorizados con conductor.

En la ciudad de Puerto Maldonado se observa a diario en las diferentes arterias la imprudencia del peatón, por la cual, donde presumimos que es una de las causas más comunes de accidentes de tránsito, ya sea por cruzar calles o autopistas de manera imprudente o por circular por lugares no destinados a tal fin puede ocasionar accidentes de tránsito, ello en contraria e inobservancia las normas de tránsito. Sobre este punto, solo cuando los conductores infringen las normas diseñadas para tales fines, nuestra legislación aborda de forma clara y explícita su responsabilidad penal; pero es nula, la conducta de un peatón imprudente y negligente cuando transita las vías de circulación sin cuidado alguno, peor si la ciudad no cuenta con señales de tránsito.

Lo más importante en este asunto, es que se debe tener en cuenta, si bien es cierto que los conductores de vehículos motorizados deben conducir con cuidado y precaución, ya que están expuestos a un peligro latente, los peatones también deben tomar precauciones adicionales y evitar apresurarse al cruzar la calle a pie, no extremando sus medidas de seguridad.

Por otro lado, frente a la problemática de la imprudencia de peatones, para abordar de manera eficaz el problema del aumento de los accidentes con víctimas mortales provocados por el descuido y la

falta de precaución de los peatones, es imprescindible adoptar y aplicar las medidas adecuadas. Para ello es necesario identificar los factores internos y externos que influyen en el comportamiento de los peatones o identificar al peatón concreto y determinar su grado de culpabilidad en el acto ilícito que causa la pérdida de vidas humanas, evitando así la impunidad y garantizando la reparación civil o la indemnización adecuada. Como resultado de la capacitación preventiva, los residentes deben desempeñar el papel de peatones responsables, cautelosos y bien informados en educación vial en distintas fases de su formación para un uso preventivo de las reglas de tránsito, evitando omisiones, y conocedor que se les aplicarán medidas coercitivas por infringir las normas de tránsito y poner en peligro a otros usuarios de la vía pública, ya que su comportamiento imprudente pone en peligro tanto su propia vida como la de otras personas..

Ante tal problemática surgen las siguientes interrogantes: ¿Cada vez más se incrementa el peatón imprudente, por la oportunidad de impunidad que la misma ley le origina? o es ¿Es de necesidad urgente implementar medidas coercitivas que sancionen el comportamiento imprudente de peatones?

Aclararemos los datos porcentuales de los accidentes de tráfico causados por el descuido de los peatones en nuestro estudio. Las situaciones pueden adoptar muchas formas diferentes, como saltarse semáforos en rojo, no utilizar los puentes peatonales y cruzar la calzada de forma repentina. Es bien sabido que los peatones no caminan por las aceras, los puentes peatonales, las vías prioritarias para peatones ni los cruces peatonales. Otros factores adicionales son la ausencia de aceras, las vías irregulares o discontinuas, las obstrucciones frecuentes y las calles en constante renovación. Nuestra capacidad para andar se ve limitada por los automóviles y motocicletas que invaden las aceras y

crean lugares de estacionamiento. Es imposible pasar por alto el hecho de que los peatones ignoran las señales de tránsito; esta falta de moralidad y responsabilidad da lugar a numerosos accidentes y tragedias, lo que pone de relieve la importancia de este estudio. Planteamos la siguiente pregunta o cuestión general por las razones mencionadas anteriormente ¿De qué manera la imprudencia del peatón genera responsabilidad penal en un accidente de tránsito en la ciudad de Puerto Maldonado, 2024?

1.2 Formulación del problema

1.2.1 Problema General

¿De qué manera la imprudencia del peatón influye en la responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios - 2024?

1.2.2 Problemas Específicos

¿Cuáles son los factores para determinar la imprudencia del peatón para atribuir la responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios -2024?

¿De qué manera la conducta del peatón imprudente genera responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024?

¿De qué manera la carencia de programas integrales de educación vial, influyen en la impericia del peatón imprudente y genera responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024?

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Determinar de qué manera la imprudencia del peatón influye en la responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios - 2024

1.3.2 Objetivos Específicos

O1.- Identificar cuáles son los factores para determinar la imprudencia del peatón para atribuir la responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios -2024.

O2.- Determinar de qué manera la conducta del peatón imprudente genera responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024.

O3.- Identificar en qué medida la carencia programas integrales de educación vial, influyen en la impericia del peatón imprudente y genera responsabilidad penal en un accidente de tránsito en el distrito de Tambopata, región Madre de Dios – 2024.

1.4 Variables

Variable independiente

Imprudencia del peatón

Dimensiones:

- La culpabilidad
- Daño o lesión a otra persona
- Conducta recurrente

Variable Dependiente**Accidente de tránsito**Dimensiones:

- Responsabilidad penal del peatón
- Conducta del peatón
- Impericia del peatón

1.5 Operacionalización de las variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICION
<u>VARIABLE</u> <u>1</u> Imprudencia del peatón	“el peatón distraído, incluso el imprudente, es un riesgo común inherente al tránsito” (Fuente) Cam. Especial Civil y Com. Capital, 26 febrero 1979, "Basman, Ana c/	Operacionalmente la variable el peatón imprudente en accidente de tránsito puede generar responsabilidad penal, se basa en los criterios prescritos por la ley. En caso de accidente de tránsito, las decisiones se basan en la impericia, negligencia o incumplimiento de la ley demostrados	La culpabilidad	Capacidad normal de motivación El efecto dañoso se ha producido Acción típica y antijurídica	Escala Nominal
			Daño o lesión a otra persona	Efectos producidos por una causa externa Una lesión es un daño corporal Según gravedad de las lesiones	

	García Curieses, Daniel", J.A. 1979-II-584 La responsabilidad penal de un peatón en un accidente es la consecuencia legal de cometer un acto ilícito que causa daño o pone en riesgo un derecho protegido legalmente, como la vida, la integridad física o la propiedad, y da lugar a la imposición de una sanción que puede consistir en prisión, privación de	Serán medidas a través de un cuestionario tipo escala de Likert con un total de 20 ítems.	Conducta recurrente	Comportamiento que se repite con frecuencia Manifestación de un problema de salud mental.	
--	--	--	----------------------------	--	--

	otros derechos o sanciones económicas. (Fuente) Huamán, (2018)				
<u>VARIABLE</u> <u>2</u> Accidente de transito	Es un incidente culposo que se puede prevenir en una vía pública cuando hay tráfico de vehículos o, al menos, un vehículo en movimiento, y que causa daños materiales, lesiones o la muerte. También	Operacionalmente la variable accidente de tránsito es un evento inesperado que causa daño a personas o bienes en la vía pública, generalmente relacionado con la circulación de vehículos. Puede resultar en daños materiales, lesiones o pérdidas humanas. Dicho cuestionario contiene 15 preguntas, con alternativas tipo escala de Likert.	Responsabilidad Penal	Comisión de un hecho Genera lesiones Riesgo de bien jurídico protegido	Escala Nominal
			Conducta del peatón	Pone en riesgo su Perona Pone en riesgo al conductor Falta de precaución No respeta señales de tránsito	
			Impericia del peatón	Deber de cuidado Incumplimiento del deber	

	puede ocurrir de manera casual, fortuita o imprevista. Del mismo modo, se podría alegar que otros factores, como el descuido, la incapacidad o la imprudencia por parte del peatón y/o del conductor, son los responsables del incidente. (Fuente)			La causa del accidente Daños	
--	---	--	--	--	--

	Martínez (2020)				
--	----------------------------	--	--	--	--

1.6 Hipótesis

1.6.1 Hipótesis General

Hi: La relación que existe entre la imprudencia del peatón influye en la responsabilidad penal en un accidente de tránsito, **es directa.**

Ho: La relación que existe la imprudencia del peatón no influye en la responsabilidad penal en un accidente de tránsito, **no es directa.**

1.6.2 Hipótesis Específicas

H1: La imprudencia del peatón es un factor importante que contribuye a los accidentes de tránsito. Esto se debe a que los peatones, al no respetar las normas de tránsito y tomar precauciones, pueden generar situaciones peligrosas para ellos mismos y para los conductores.

H1o: La imprudencia del peatón no es un factor importante que contribuye a los accidentes de tránsito. Esto se debe a que los peatones, al no respetar las normas de tránsito y tomar precauciones, pueden generar situaciones peligrosas para ellos mismos y para los conductores.

H2: La conducta del peatón imprudente incumple las normas de tránsito, como no usar pasos peatonales, cruzar imprudentemente, no respetar señales de tráfico y el uso irresponsable del teléfono móvil mientras caminan, pueden aumentar significativamente el riesgo de ser atropellados y, en algunos casos, pueden ser consideradas la causa principal del accidente de tránsito.

H2o: La conducta del peatón imprudente incumple las normas de tránsito, como si usar pasos peatonales, cruzar imprudentemente, no respetar señales de tráfico y el uso irresponsable del teléfono móvil mientras caminan, pueden aumentar significativamente el riesgo de ser atropellados y, en algunos casos, pueden ser consideradas la causa principal del accidente de tránsito.

H3: La falta de educación vial genera en la impericia del peatón imprudente la inobservancia de las normas de tránsito, el cruce imprudente de la vía, el no respetar las señales de tránsito o la falta de precaución, puede generar accidentes de tránsito provocando situaciones de riesgo que pueden culminar en lamentables consecuencias, tanto para el mismo como para el conductor.

H3o: La falta no de educación vial genera en la impericia del peatón imprudente la inobservancia de las normas de tránsito, el cruce imprudente de la vía, el no respetar las señales de tránsito o la falta de precaución, puede generar accidentes de tránsito provocando situaciones de riesgo que pueden culminar en lamentables consecuencias, tanto para el mismo como para el conductor.

1.7 Justificación

1.7.1 Justificación teórica

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

La investigación tendrá como fin aportar conocimientos y sobre todo determinar la relación que existe entre la imprudencia del peatón y la responsabilidad penal en un accidente de tránsito, ahondando aportes que sugieren que la seguridad vial es un factor determinante para evitar los accidentes de tránsito. Es por ello que, se revisaron teorías que ayudaron al caso y sirvieron como guía para conocer que a mayor refuerzo en la seguridad vial menor será la probabilidad de que se produzcan accidentes de tránsito en la ciudad de Puerto Maldonado.

1.7.2 Justificación práctica

Se apuntala 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)

Esta investigación tendrá una justificación práctica donde los instrumentos diseñados en relación con las variables y los indicadores darán como resultado repercutir a resolver problemas reales o mejorar una situación existente. Tras analizar este problema, las organizaciones encargadas del tráfico terrestre y los operadores judiciales podrían actuar con rapidez y de manera adecuada para buscar soluciones alternativas al aumento exponencial de los accidentes de tránsito relacionados con peatones. También es fundamental comprender las normas de tránsito y su correcta aplicación para fomentar el uso adecuado de las mismas, así como promover buenas prácticas en seguridad vial, tanto para conductores como para peatones.

Finalizado este estudio, se han presentado algunas propuestas para disminuir la imprudencia de peatones que pueden provocar accidentes de tránsito, que pueden generar muchas muertes y lesiones entre los peatones, motociclistas y ciclistas, que son los más afectados en esta problemática nacional y regional.

1.7.3 Justificación social

El Estado debe realizar inversiones para abordar el problema de los accidentes de tránsito, ya que ello no solo salvará vidas, sino que también ayudará a evitar daños estructurales, sociales y humanos. Por un lado, liberaría fondos para otras necesidades o programas de salud pública al reducir los costos de la destrucción de infraestructuras, la atención médica y la recuperación. Por lo tanto, el objetivo es abordar

el problema de la imprudencia de los peatones, que puede provocar accidentes de tráfico y, como consecuencia, responsabilidad penal, ello genera una problemática social asociado a accidentes de tránsito.

En ese sentido la presente investigación se origina debido a la problemática que existe dentro de la sociedad relacionada con los accidentes de tránsito que se suscitan día a día. Las personas que transitan deben comprender que utilizar una carretera sin tomar las precauciones necesarias puede tener efectos perjudiciales para su vida e integridad física, además de poner en peligro la integridad de otras personas. Por ello, el objetivo de la investigación es concienciar al público sobre las graves consecuencias de su conducta, que se sancionarán mediante una ley penal dictada por un juez.

1.7.4 Justificación jurídica

Las Naciones Unidas (A/RES/74/299, 2020), ha determinado firmemente que incorporar una perspectiva de género es esencial para implementar una política de transporte que sirva a la sociedad. Además, la resolución sobre la mejora de la seguridad vial a nivel mundial refleja que los accidentes de tránsito mortales son evitables y que siguen siendo un problema de salud pública con ramificaciones sociales y económicas, especialmente en los países en desarrollo. Si no se abordan adecuadamente, pueden tener un impacto en los objetivos de desarrollo sostenible.

Con el fin de garantizar que los niños y los jóvenes conozcan y respeten el uso adecuado de las carreteras a medio y largo plazo, las iniciativas para promover cursos de educación vial en los tres niveles de la educación obligatoria deben coordinarse con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, el Ministerio de Educación, el Ministerio

del Interior y otros organismos. Al evitar que los futuros conductores y peatones infrinjan las normas de tránsito, esta medida preventiva reducirá el número de víctimas mortales y el sufrimiento de los familiares directos de las víctimas. Además, dará lugar a campañas de sensibilización pública sobre la aplicación efectiva de las normas de tránsito, la prevención y el control práctico.

La relación de causalidad, Gavidia (2022) lo explica como ese elemento indispensable de causa y efecto que debe existir entre el acto ilícito y el daño sufrido por la parte perjudicada, sin el cual no habría responsabilidad civil extracontractual ni obligación de indemnizarla; por lo tanto, se puede concluir que el análisis de la causalidad desentraña lo que causó el daño. López y Ojeda (2022) Lo describen como una relación entre causa y efecto, es decir, el hecho causante y el daño que debe derivarse de la actividad ilegal para que se produzca la responsabilidad civil.

Según Fernández Cruz (2019), los artículos 1969 y 1970 del Código Civil regulan las causas de imputación. El primero se refiere a la culpabilidad basada en la responsabilidad, mientras que el segundo se refiere a la obligación por riesgo. Ambos tipos de imputación se utilizan en la responsabilidad civil extracontractual. La responsabilidad culposa, ha mencionado Aguilar (2022), se produce cuando alguien, de forma intencionada, por descuido o por negligencia, causa daño a otra persona; como resultado, se tienen en cuenta las acciones del que ocasionó el daño. Por el contrario, el mismo autor ha señalado que el objetivo del otro tipo de atribución es responsabilizar a cualquier persona que participe en un comportamiento peligroso del pago de una indemnización como posible resultado; en otras palabras, no se tiene en cuenta el comportamiento del individuo.

Yanque (2023) considera que, con excepción del arrendamiento financiero, que es el objeto de la presente investigación, los accidentes de tránsito dan lugar invariablemente a responsabilidad civil, que se divide en responsabilidad objetiva y responsabilidad solidaria entre el conductor, el propietario y, en su caso, el proveedor de servicios. Además, Aguilar (2022) es evidente que cuando hablamos de responsabilidad civil por accidentes de tránsito relacionados con vehículos estamos ante una forma de responsabilidad civil extracontractual.

Por lo tanto, la responsabilidad objetiva es un riesgo. Según Sologuren (2019), cada colisión de tránsito es un caso de responsabilidad objetiva. La determinación de la relación causal entre el bien peligroso y el daño que se expresará en términos de daños a los bienes materiales y personales de la víctima prevalecerá sobre el comportamiento del sujeto a la hora de atribuir el daño. Del mismo modo, Díaz y Domínguez (2019) afirman que ni el vínculo del propietario con el conductor ni la relación del propietario con la parte perjudicada son significativos en este tipo de culpabilidad. Según Aguilar (2022), este tipo de obligación exige que cualquier persona que realice una acción arriesgada indemnice a la persona a la que está perjudicando.

El objetivo de esta investigación es elaborar una base jurídica, ya que se fundamenta en la legislación promulgada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, como la Ley General de Tránsito, así como en las disposiciones constitucionales relativas al derecho a la vida y a la integridad física, mental y moral, y a su preservación, y T.U.O del Reglamento Nacional de Tránsito Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Ley N° 29380 y Ley que crea los juzgados de tránsito y seguridad vial

Ley N° 29391, y otras leyes pertinentes, especialmente en las zonas urbanas e interurbanas, con el fin de prevenir un elevado número de accidentes de tránsito y reducir sus efectos.

1.7.5 Justificación metodológica

Hernandez Sampieri et.al. (2016) refieren que: “Es el procedimiento científico empleado, así como, el posible uso en investigaciones posteriores”. La investigación es metodológicamente justificable porque se ha creado un cuestionario específico para los peatones descuidados que utilizan las rutas más peligrosas de Puerto Maldonado en 2024.

El presente estudio se realizará a través del uso de método deductivo y tipo básico, debido a que contribuirá a delimitar la investigación y determinar la relación entre las variables, esto por medio de la aplicación de los instrumentos, que ayudará a adquirir la información necesaria. En este contexto, los instrumentos serán sometidos al juicio de expertos y a la confiabilidad limitada por el alfa de Cronbach. Del mismo modo, los instrumentos utilizados, las metodologías y estrategias implementadas en el proceso de estudio, que servirán como precedente para la realización de nuevas investigaciones.

1.8 Consideraciones Éticas

En este estudio se seguirán las siguientes directrices éticas del Informe Belmont (1979):

Respeto de Dignidad: Este principio garantizó que los entrevistados participaran libremente en el estudio tras haber sido informados sobre sus objetivos, ventajas y desventajas, posibles

soluciones y sus derechos y obligaciones. Los peatones entrevistados participaron libremente sin coacción en la aplicación de instrumentos.

Justicia: En términos de ética, tratar a cada participante de manera justa, respetando la ley y los principios morales.

Beneficencia: El estudio valoró las decisiones de los entrevistados en todo momento con la única intención de abordar sus inquietudes, respetar sus decisiones y evitar cualquier daño.

Consentimiento informado: Antes de utilizar los instrumentos, se informó a los entrevistados sobre los objetivos y las ventajas del estudio, así como sobre la protección de su nombre y su confidencialidad.

CAPITULO II: MARCO TEORICO

1.9 Antecedentes de Estudio

1.9.1 Antecedentes internacionales

Alcántara, A. (2021). Tesis: “La responsabilidad penal del peatón en los accidentes de tránsito en la República Dominicana”. Universidad APEC de la Republica Dominicana. Concluye:

.... Tras finalizar este informe final, pudimos confirmar que, desde la creación de la antigua Ley 241 de 1968 sobre Tráfico de Vehículos Motorizados hasta la aprobación de la nueva Ley 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tráfico y Seguridad Vial en la República Dominicana, los capítulos relativos a los accidentes de tráfico abarcaban tanto la responsabilidad penal y civil de los conductores como la responsabilidad civil de los peatones. Sin embargo, en el caso de los peatones, que ha sido el tema de estudio, no se prevé la responsabilidad penal de los peatones ni las sanciones como consecuencia legal de sus infracciones. Debido a la sobreabundancia de peatones y a la compra generalizada de automóviles, el tráfico rodado en la República Dominicana se encuentra actualmente paralizado. Esto ha dado lugar a un número excesivo de infracciones que provocan accidentes de tránsito en todo el país, lo que compromete aún más la seguridad vial. Es evidente que la población dominicana carece de conocimientos sobre las normas fundamentales de tránsito que sustentan la igualdad de derechos y la convivencia armoniosa. Dado que todos se ven afectados por los accidentes de tránsito, esta ignorancia da lugar a una falta de respeto por la ley y, en consecuencia, a un deterioro de los valores sociales. “El derecho de uno no es más que el reflejo de la obligación de otro”, según Hans Kelsen. Es evidente que las lagunas jurídicas relativas a la responsabilidad penal de los peatones que existen

en la ley que regula el tránsito terrestre fomentan de alguna manera ese incumplimiento de las normas. Esto se debe a que la falta de repercusiones legales por las infracciones de los peatones indica claramente que estas no constituyen una causa de accidentes y que, por el contrario, las víctimas de estos accidentes son las únicas y exclusivas responsables, lo que contradice la realidad actual del tránsito en la República Dominicana.

Vargas, P. et. al (2021). Artículo de investigación: “Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente”. Concluye:

... Para evitar acusar a alguien que no ha actuado con malicia, negligencia o imprudencia al conducir un vehículo o una motocicleta, es fundamental prestar mucha atención a las pruebas presentadas en el caso cuando se intenta resolver la situación legal de una persona y establecer la responsabilidad penal del presunto “contraventor” en una infracción o delito de tránsito (desde el conductor hasta el peatón). Se han identificado cada uno de los aspectos centrales de los objetivos específicos, que se han ido recopilando a medida que presentábamos nuestros argumentos y aportábamos ideas concretas sobre el tema. Se ha señalado que es importante prestar mucha atención a la versión de los hechos y que es responsabilidad del juez resolver el caso con la suficiente humanidad y habilidad para evitar violar otros derechos y causar una repetición aún más grave del daño (tanto material como inmaterial). Los ejemplos examinados muestran que no existe jurisprudencia jurídicamente vinculante para situaciones comparables en las que es fundamental establecer la responsabilidad penal por incidentes mortales. Se ha señalado que, para evitar que se violen otros derechos, es esencial trabajar en pro de la igualdad ante la justicia, de modo que todas las partes de un caso tengan las mismas oportunidades.

Junqui, R. & Vélez, H. (2024). Revista Científica Multidisciplinar. “Aanálisis de responsabilidad penal de peatones como principales

autores en infracciones y contravenciones de tránsito”. Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí – Ecuador. Concluyen:

.... Para dar forma, organizar y mantener la tranquilidad de las calles y la vida de las personas, es esencial la participación en el espacio público. La responsabilidad penal y la culpabilidad son dos factores completamente diferentes que implican la participación directa e indirecta de las personas en acciones ilícitas, ilegales e ilegítimas. Estos factores deben ser observados, analizados y llevados a una conclusión deliberada. Las autoridades públicas deben elaborar, modificar y aplicar reglamentos y/o artículos que demuestren un control estricto sobre los accidentes de tránsito y la aplicación de sanciones a los presuntos autores, ya que se ha demostrado la existencia de un vacío legal en relación con la responsabilidad penal y civil de los peatones, autores directos o indirectos de diversos accidentes de tránsito durante diferentes períodos en el territorio nacional. La ley debe modificarse en la medida en que clasifique los delitos y las sanciones penales y civiles para los peatones que sean responsables directos o indirectos de los diversos tipos de accidentes de tránsito que puedan ocurrir en el territorio nacional.

Acosta, M. (2015). Tesis: “Los peatones y los accidentes de tránsito, en el Cantón Ambato”. Universidad Técnica de Ambato – Ecuador. Concluye:

.... Con el fin de determinar la tasa de accidentes relacionada con el desconocimiento de las señales de tránsito por parte de los peatones, este estudio se inició con el objetivo de determinar cómo afectan los peatones a los accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato. Los peatones de la ciudad de Ambato carecen de los conocimientos necesarios sobre los factores de riesgo al conducir y su incidencia en los accidentes de tránsito. Cabe destacar que el 62.8 % de los encuestados ha estado involucrado o ha sido víctima de un accidente de tránsito. Se ha determinado que los peatones involucrados en accidentes de tránsito representan el 53.1 % de los casos, seguidos por los conductores ebrios con un 31.1 %. Con la ayuda de GADMA y la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad

Técnica de Ambato, se determina finalmente que la investigación es posible. Es esencial investigar el problema, ya que es de vital importancia reducir las tasas de accidentes de tránsito, y la formación adecuada de los peatones contribuirá positivamente a ello.

Honorio, J. (2021). Tesis: “Establecer la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito y su anexión al artículo 261° bis del Código Penal Boliviano”. Universidad Mayor de San Andrés – Bolivia. Concluye:

... Como se desprende de los resultados de los cuestionarios elaborados durante el trabajo de campo, que fueron completados por conductores, peatones, pasajeros, funcionarios de los juzgados de distrito en materia penal, fiscales, agentes de policía y estudiantes universitarios de la ciudad de La Paz, así como de la revisión de la bibliografía histórica, teórica y jurídica sobre la responsabilidad de los peatones en los accidentes de tránsito, la hipótesis puede demostrarse claramente. Esto se debe a que los peatones pueden verse involucrados en estos incidentes de tránsito por negligencia y/o incumplimiento de las normas de tránsito, lo que puede provocar tanto su propia muerte como la de otras personas. Dado que este estudio investiga las normas jurídicas y la existencia de leyes y reglamentos sobre accidentes de tráfico en relación con los conductores, pero no aborda ninguna legislación relativa a la culpabilidad de los peatones en los accidentes de tráfico, se trata de un problema que afecta a la sociedad en su conjunto. Sin embargo, para cambiar esta situación, es necesario adoptar medidas preventivas.

1.9.2 Antecedentes nacionales

Castillo, O. (2019). Tesis: “Regulación de la responsabilidad penal del peatón imprudente y negligente en el Perú”. Universidad Cesar Vallejo. Concluye:

... Según las opiniones expresadas, debe aplicarse una legislación penal que castigue a los peatones que infrinjan las normas de tránsito si se definen claramente los deberes y

responsabilidades de los ciudadanos comunes. Sin embargo, esta legislación debe ir acompañada de una mayor educación vial en las zonas donde se producen más accidentes de tránsito, mediante campañas gubernamentales en colaboración con los ministerios competentes. Dado que la imposición de una sanción penal es un último recurso y que las medidas disciplinarias del código de circulación son insuficientes para evitar los accidentes de tráfico, esto demuestra que los peatones imprudentes y negligentes pueden ser considerados penalmente responsables en virtud de nuestro derecho penal. Una apelación absuelve a un conductor que atropelló a un peatón que cruzó la calle de manera imprudente mientras se encontraba en estado de ebriedad, mencionando la responsabilidad de los familiares de la víctima al saber que no estaba en condiciones de caminar por la calle. (20 de agosto de 2007, Poder Judicial). Por ello, deben tenerse en cuenta las observaciones formuladas por los abogados que dictaron la sentencia. Si bien es cierto que se presta atención a los familiares, esta medida es insuficiente, por lo que la presente investigación tiene por objeto incorporar a nuestra legislación una sanción penal que ya existe en otros países.

Aguilar, S. (2023). Tesis: “Seguridad vial y su relación con los accidentes de tránsito en conductores y peatones de Lima metropolitana y Callao en el año 2022”. Universidad San Ignacio de Loyola. Concluye:

... Se observó que la seguridad vial y los accidentes de tránsito que involucran a conductores y peatones en la Zona Metropolitana de Lima y Callao en 2022 están relacionados, en consonancia con el objetivo general del estudio. Las dos variables tuvieron una correlación inversa media, como lo indica el coeficiente de correlación de Spearman de $r = -0,308$. El valor p fue de 0,020, lo que demuestra que la correlación observada es estadísticamente significativa. Por lo tanto, la implementación de políticas y medidas eficaces de seguridad vial, junto con una educación adecuada en materia de seguridad vial y la sensibilización del público, son esenciales para prevenir y reducir la ocurrencia de accidentes de tránsito. En línea con el primer objetivo específico, esta investigación buscó determinar la relación entre el factor humano en la seguridad vial y los

accidentes de tránsito que involucran a conductores y peatones en Lima Metropolitana y Callao durante 2022. Con un valor p de 0,036, los resultados mostraron una correlación inversa estadísticamente significativa. Cabe destacar que, durante el periodo de estudio, tanto el cansancio como la distracción fueron factores significativos en los accidentes de tránsito. En cuanto al segundo objetivo específico, se pudo deducir que existe una correlación significativa entre los accidentes de tránsito que involucran a conductores y peatones en Lima Metropolitana y Callao en 2022 y la dimensión del factor vehicular de la seguridad vial.

Aldabaca, J. y Castillo, O. (2023). Tesis: “Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”. Universidad Cesar Vallejo. Concluyen:

... A pesar de que está establecido en el contenido de DS, actualmente existe negligencia por parte de las autoridades responsables. 016-2009-MTC, las sanciones y obligaciones para los peatones no son aplicadas por las autoridades competentes, a pesar de estar reguladas, lo que repercute en el comportamiento de los peatones al utilizar la vía pública. Cabe mencionar que tanto los adultos como los niños desconocen y no muestran ningún interés por cumplir las precauciones de seguridad, como la cultura de la seguridad vial. Esto podría dar lugar a un número preocupante de accidentes de tráfico en el futuro, en los que los peatones desempeñarían un papel crucial. Los peatones que infringen la normativa vigente al actuar de forma imprudente y no actuar con la debida precaución, lo que provoca accidentes de tráfico y pone en peligro su propia vida y la de los demás, no son sancionados por nuestro Código Penal. Esto favorece a los peatones y fomenta indirectamente la falta de cultura de seguridad vial. A la luz de nuestro estudio sobre los delitos de accidentes de tráfico en el derecho penal, queda claro que el comportamiento de los peatones no se tiene en cuenta como factor al que se le debe atribuir una pena, simplemente porque el comportamiento imprudente de los peatones no se considera un factor agravante en los casos de homicidio involuntario. Así lo deja claro el artículo 111 del Código Penal, que

incluye la conducción bajo los efectos de sustancias psicotrópicas como uno de los factores agravantes cuando alguien muere en un accidente de tránsito. Esto ignora todos los casos en los que un peatón es el factor determinante en la ocurrencia de un delito de tránsito en Perú.

Quispe, R. (2018). La reparación civil por imprudencia del peatón. [Tesis para optar el grado de abogado]. Repositorio de la Universidad Cesar Vallejo. Concluye:

... Los daños se incluyen al determinar la indemnización, y la indemnización civil debe calcularse utilizando las disposiciones del Código Civil a través de los artículos destinados a regular la responsabilidad extracontractual. En un accidente de tránsito, el conductor que causó el daño no está obligado a indemnizar por el daño causado, siempre que se confirme que el accidente fue causado por el comportamiento imprudente del peatón. Para establecer la indemnización civil, que es un concepto que entra dentro del ámbito penal, dado que el Código Penal peruano de 1991 delega funciones al Código Civil, se transfiere e inserta para establecer los montos de la indemnización de acuerdo con la ley. Los elementos de la responsabilidad civil se toman en consideración para el proceso y la cuantificación de una sanción monetaria. En caso de accidente de tráfico, el conductor del automóvil que haya causado los daños deberá prestar asistencia a los heridos y hacerse cargo de los gastos médicos, que están cubiertos por el seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Si el conductor no tiene el seguro SOAT, los gastos correrán a cargo del conductor responsable del accidente y, como responsable solidario, del propietario del vehículo. La exención de responsabilidad por negligencia de los peatones se establece en el Código Civil peruano de 1984, en su artículo 1972, que exime de responsabilidad a los conductores que causen daños en un accidente de tránsito, siempre que se confirme que el peatón actuó de manera imprudente y causó el accidente. Además, la ausencia de procedimientos de exención de responsabilidad en la legislación nacional confirma que este artículo no se aplica en los casos de tránsito.

Yabar, D. (2020). Tesis: “La responsabilidad civil del peatón que ocasiona un accidente de tránsito siempre y cuando éste no haya resultado con lesiones graves o la muerte”. Universidad Andina del Cusco. Concluye:

... Esta tesis concluye que la legislación peruana es extremadamente protectora en lo que respecta a la responsabilidad civil de los peatones que causan accidentes de tránsito. Esto se debe a que los peatones son más vulnerables que los vehículos, que se consideran bienes riesgosos o peligrosos. Por lo tanto, no es posible encontrar ninguna normativa que castigue a los peatones imprudentes con una indemnización por daños y perjuicios. De acuerdo con el principio objetivo del artículo 1970 del Código Civil peruano, el conductor y/o propietario solo quedarían exentos de responsabilidad por un accidente si el peatón fuera el único culpable. Por lo tanto, esta tesis concluyó que los peatones imprudentes no podían ser procesados. A pesar de que existen regulaciones al respecto, esta tesis reveló que los peatones descuidados no son sancionados con las multas correspondientes debido a la negligencia de las autoridades. Se supone que los peatones deben ser multados por la Policía Nacional, en particular por la policía de tránsito, pero esto no ocurre.

1.9.3 Antecedentes locales

No se encontraron investigaciones a nivel local

1.10 Marco Teórico

Imprudencia Del Peatón

Norton (2007) afirma que esto irrita a las personas que solían considerar las calles como espacios públicos. Como seguían tomando sus antiguos caminos y cruzando en lugares considerados inadecuados, su oposición se manifestaba en forma de quejas. Este comportamiento fue condenado por el público y los medios de comunicación, que los llamaban jay walkers, un término despectivo

originario de Estados Unidos, y los relacionaban con el aumento de los accidentes de tránsito (Norton, 2007). Estas acusaciones, que tildan a estos peatones de “imprudentes”, siguen siendo habituales en la actualidad.

A continuación, se analizarán los distintos comportamientos de los peatones en los cruces con semáforos y sus causas principales. Cabe señalar que, aunque actualmente existen cruces con semáforos en medio de las manzanas, nos centraremos principalmente en los que se encuentran en las intersecciones, ya que es allí donde los usuarios se enfrentan a más problemas debido a su diseño, que da prioridad a la reducción de los retrasos de los vehículos frente a las necesidades de los peatones.

Tipos de conducta peatonal

Se pueden observar diferentes comportamientos de los peatones al cruzar en los semáforos; estos comportamientos se clasifican como respetuosos con la ley o infractores en función de cómo perciben la ley.

De esta manera, los comportamientos de los peatones reacios al riesgo, neutrales al riesgo y propensos al riesgo pueden asociarse con ideas de la economía conductual. (Li, 2014).

A. Respetuoso de la ley (Law abiding)

Esta ley establece que los peatones suelen cruzar con la luz verde por dos razones: o bien porque cumplen estrictamente la ley (comportamiento obediente) o porque no tienen oportunidad de cruzar cuando la señal está en rojo (comportamiento oportunista). Sin embargo, este último enfoque no siempre garantiza un cruce seguro.

Según un estudio realizado por Koh (2014), el 45 % y el 100 % de las personas que cruzaron durante la luz verde intermitente (10 segundos después de que se encendiera la luz verde para peatones) y la luz verde intermitente tardía (los últimos 5 segundos de la luz verde para peatones) continuaron cruzando después de que la luz ya se hubiera puesto en rojo para los peatones.

El comportamiento oportunista se considera un término medio entre cumplir la ley e infringirla. Dado que los peatones oportunistas son infractores potenciales, se pueden implementar medidas de ingeniería para reducir la cantidad de comportamientos infractores y convertirlos en comportamientos oportunistas. Esto se debe a que los peatones tendrán menos oportunidades de cruzar si se reducen los intervalos reales, es decir, la diferencia de tiempo entre dos vehículos consecutivos que pasan. Es fundamental comprender el tiempo máximo que un peatón puede esperar para cruzar, ya que cuanto más se supere este tiempo, más corto será el intervalo que el peatón estará dispuesto a aceptar (Yang, 2006).

Por otro lado, las actitudes hacia la ley están intrínsecamente ligadas al comportamiento obediente. (Dommes, 2015) relacionó esta manifestación con micro comportamientos adicionales previos al cruce, como mirar al suelo, mirar hacia el semáforo y adoptar una postura de espera; también destaca micro comportamientos adicionales durante el cruce, como caminar en línea recta, no correr y observar a los demás peatones. Si se implementan medidas reguladoras adecuadas, como aumentar el nivel de las multas y llevar a cabo campañas educativas sobre la seguridad vial de los peatones, el volumen de este comportamiento en relación con el total podría aumentar (Koh, 2014), (Zhang, 2016), (Onelcin P. &, 2017).

B. Infractor (Law breaking)

Hay dos categorías principales de infracciones peatonales: cruzar a cierta distancia del semáforo y cruzar cuando la señal peatonal está en rojo.

Según King (2009), se producen 0,73, 5,92 y 5,71 accidentes por cada millón de cruces legales, cruces con semáforo en rojo y cruces a menos de 20 metros de un semáforo, respectivamente, lo que demuestra el peligro incuestionable de este tipo de cruces. Cabe mencionar que participar en actividades delictivas conlleva un riesgo ocho veces mayor que participar en actividades legales.

Cruce en rojo: (Dommes, 2015) relacionó esta tendencia con otros micro comportamientos previos al cruce, como mirar fijamente al tráfico y correr, así como con micro comportamientos durante el cruce, como cruzar en diagonal (el 18 % de las veces), correr y mirar fijamente al tráfico de forma continua.

Los micro comportamientos (acciones) previos al cruce demuestran que los peatones deciden infringir la ley de antemano, ya que investigan las condiciones del tráfico antes de llegar al cruce sin tener en cuenta la fase actual del semáforo. Por otro lado, los micro comportamientos (acciones) que tienen lugar durante el cruce muestran que la comodidad y el ahorro de tiempo son los principales motivos del comportamiento ilegal.

Esta afirmación final concuerda con las respuestas de los peatones encuestados por Onelcin y Alver (2017), quienes descubrieron que el 31 % de los que cometieron la infracción lo hicieron

porque no había automóviles presentes y el 46 % lo hizo para ahorrar tiempo. Dado que hay menos huecos aparentes y reales cuando el flujo de tráfico es bajo, la ausencia de automóviles proporciona una situación positiva para los peatones.

Cruce a una distancia específica del semáforo: debido a la ventaja que supone, los peatones cruzan a una distancia específica del semáforo cuando no se toman las precauciones adecuadas. A pesar de ser una práctica muy extendida, este tipo de comportamiento está más relacionado con los cruces en mitad de la manzana, por lo que no se tratará en detalle en este estudio.

Factores determinantes en la conducta de peatones

A. Factores personales (individuales)

Se trata de las características situacionales y demográficas de los peatones. La edad, el género, el tamaño del grupo, la posición del peatón, el propósito del desplazamiento y la frecuencia de los cruces son algunas de ellas.

B. Factores del entorno

Los entornos se componen de aquellos que caracterizan la ubicación y el tráfico. Estos son cruciales porque su investigación permite la implementación de soluciones de ingeniería tanto en intersecciones nuevas como en las actuales.

Según la investigación de Zhang (2016), los peatones que se ven afectados por su entorno son dos veces más propensos a cometer delitos que aquellos que no lo están, lo que demuestra la importancia de estos elementos. Entre los elementos ambientales examinados se encuentran:

- a) **Bidireccionalidad del flujo.:** (Lee & Lam, 2008).
- b) **Presencia de contadores regresivos en los semáforos:** “su presencia influye positivamente en la obediencia de los peatones” (Onelcin & Alver, 2017).
- c) **Longitud de cruce o ancho de calzada:** (Onelcin & Alver, 2017).
- 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).

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

En relación con lo anterior, Welzel (1931) destaca el comportamiento humano y lo clasifica como la base de la teoría del delito, afirmando que sus componentes son de naturaleza accidental, negativa y positiva. Concluye que se considera uno de los componentes positivos del delito, ya que establece las circunstancias que conducen a la actividad delictiva. Según Buompadre (2017), el derecho penal solo examina el comportamiento antisocial de un individuo y tiene como objetivo ampliar el conocimiento para adaptar los tipos penales en función de la norma. El comportamiento humano es la base que activa la normatividad de los asuntos penales, que se manifiestan en la esfera externa y se clasifican como intencionales o negligentes. Casualmente, menciona a Welzel (1931), quien sostiene que la intención humana que es la actividad en sentido estricto que impulsa el derecho penal se convierte en realidad a través de causas externas.

Formas de comportamiento humano penalmente relevante

Los seres humanos cometen actos y omisiones en su vida cotidiana que sirven de base para la creación del delito, el cual necesita componentes adicionales cruciales para reforzarse. Como resultado, el autor señala que es mejor pensar en las nociones de acto y omisión de forma independiente antes de examinar sus componentes, reconociendo que ambos sirven como componentes fundamentales del delito. (Buompadre, 2017) “El desarrollo de sus actos, en ciertas oportunidades, requiere usar acepciones como: “acción” y omisión”.

Teoría psicológica de la culpabilidad

Cabrera (2013) defiende una postura doctrinal que no es lo suficientemente adecuada para explicar y dar un significado dogmático a las “causas de exculpación”. Si la culpabilidad se considerara meramente como una conexión psicológica entre la infracción y el autor, sería imposible justificar la exclusión de la culpabilidad en circunstancias como el “miedo insuperable”, en las que no se puede demostrar la concurrencia de tal elemento; esto no implica la ausencia de culpa o intención.

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

Según Machuca Fuentes, el procedimiento penal por delitos menores del Código de Procedimiento Penal peruano es el siguiente: El artículo 11 del Código Penal describe el razonamiento o el juicio que se considera en Perú. Dice lo siguiente: “son delitos y faltas las acciones u omisiones dolosas o culposas penadas por la ley”. El autor adopta las observaciones de Jiménez de Asúa, citando a Dorado Montero: “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, Los delitos menores son injusticias menores en comparación con los delitos graves; sus elementos son idénticos, por lo que no hay diferencia cualitativa entre ambos. Sin embargo, dado que los delitos menores conllevan penas más leves y se refieren a violaciones menos graves de los derechos legales, es apropiado tratarlos de manera diferente basándose únicamente en sus diferencias cuantitativas.

Regulación de culpa

Sostiene 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”.

En ese sentido para la teoría psicoanalítica: “culpa es el querer inconsciente”. A modo de ejemplo, pensemos en un padre que da marcha atrás y mata a su hijo sin darse cuenta de que está detrás del automóvil. Podemos hablar tanto de culpa inconsciente o involuntaria como de culpa consciente o deliberada. Dado que en el segundo caso no se reconoce el peligro, no hay conciencia ni motivación para causar daño. Un ejemplo de alguien que ofrece veneno a sus hijos sin darse cuenta de que se ha colocado en la comida para matar roedores, lo que provoca su muerte. Como resultado, ninguna de estas dos formas de culpa estima el grado del daño. Dado que no está claro cuál de estas actividades es más destructiva, es imposible decidir la pena porque la acción delictiva prevista para estos actos no está clara.

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” que Bramont adoptó posteriormente (1978). El autor aborda la idea de identificar la negligencia y la intención en las actividades ilegales de manera similar.

En este sentido, Peña, Luzón (1996, p. 494), también destaca que, entre quienes apoyaban centrar la culpa en la culpabilidad, había quienes optaban por la previsibilidad objetiva y el incumplimiento del deber objetivo de diligencia, una opinión que posteriormente ha sido adoptada por la doctrina mayoritaria. De igual forma expresa: Según la teoría normativa de la culpabilidad, que definía la culpabilidad como un juicio de censura por el incumplimiento de una norma, la imprudencia era más adecuada para el grado de culpabilidad. A partir de ese momento, un componente altamente normativo como la imprudencia puede tener un lugar adecuado gracias a la culpabilidad.

Imprudencia del peatón en los accidentes de tránsito

Sanchez (2001) afirma que: El principal factor que contribuye a los accidentes automovilísticos son las infracciones de los peatones. Esta situación está documentada porque las personas cruzan la calle de manera imprudente o inadecuada. Curiosamente, los peatones muestran una falta de precaución y creen que no existen numerosos problemas, como se puede ver en las consecuencias de las colisiones. Las infracciones más frecuentes de los peatones y las situaciones que causan más molestias incluyen cruzar la calle de forma imprudente, cruzar la calle de forma inadecuada, estar lejos de casa y no utilizar los

cruces peatonales en las zonas urbanas. Utilizar las zonas peatonales y cruzar la calle por lugares peligrosos es uno de los errores más conocidos. Además, es habitual quedarse quieto y esperar a que cambie el semáforo o cruzar con el semáforo en rojo cuando es necesario.

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).

La MTC define una colisión de tránsito como un incidente que provoca lesiones a una persona directamente involucrada en el movimiento de un vehículo. Del mismo modo, en todos los accidentes automovilísticos hay un automóvil involucrado. Naturalmente, una persona nativa también puede ser la causa de un accidente automovilístico. Los animales también pueden ser los culpables, como un caballo que sigue corriendo rápidamente y derriba a una persona mayor.

El artículo 1970 del Código Civil y el artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tráfico Terrestre, según Juristas Editores (2013), muestran que la obligación derivada de los accidentes automovilísticos es un objetivo y una responsabilidad compartida entre algunos conductores, propietarios de vehículos y, cuando sea pertinente, organizaciones especializadas en transporte terrestre (p.41).

Normativa nacional en materia de tránsito

La Ley N.º 27181, que regula el tráfico en las carreteras provinciales y urbanas de nuestro país, se conoce como “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” promulgada en 1999. El Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC ratifica el Texto Único Normativo del Reglamento Nacional de Tránsito, comúnmente conocido como Código de Tránsito, que fue anunciado el 22 de abril de 2009, en un orden determinado de ideas. Diferentes leyes, normas, manuales y reglamentos tienen en cuenta las diversas directrices incluidas en él, por ejemplo, las normas de la Administración Nacional de Transporte y el Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC buscan regular la gestión del transporte terrestre de personas y productos dentro de los límites legales. Esta directriz también tiene en cuenta el hecho de que no se aplica a los vehículos que circulan por vías férreas, como los vehículos pequeños mecanizados o no mecanizados, que están sujetos a otras leyes.

El primer artículo de la Ley N.º 29365, que crea el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y regula la expedición y orientación de las licencias de conducir, establece un máximo de 100 puntos para cada licencia de conducir, que se reducirán continuamente en función de la gravedad de la infracción de tránsito. El objetivo de esta ley es gestionar a los conductores mediante una evaluación continua y la aplicación de las sanciones correspondientes establecidas en el Reglamento de Tránsito.

La Superintendencia del Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías, o SUTRAN, se establece mediante la Ley N.º 29380, Ley de Creación de la Superintendencia del Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías-SUTRAN. Esta ley está vinculada al Ministerio de Transporte y Comunicaciones y se encarga esencialmente de supervisar, gestionar y apoyar todas las actividades relacionadas con

la carga y las mercancías a nivel nacional e internacional, tanto en el sector público como en el privado.

Esta ley establece que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Pasajeros, Carga y Mercancías tiene funciones administrativas y reguladoras, incluyendo la administración directa, el control y la autorización, así como el estatus legal de ley abierta.

La Resolución Pastoral N.º 512-2009-MTC-02, Manual de Usuario del Registro Nacional de Sanciones-Sistema de Licencias de Conducir, describe los métodos y objetivos por los que se decide evaluar el comportamiento de los conductores e imponer las sanciones adecuadas por infracciones leves. Además, en su artículo segundo establece que las medidas cruciales para su implementación serán utilizadas por los distritos comunes.

Factores que influyen en los Accidentes de Transito

A. Accidentes de Tránsito por Factores Humanos

Los conductores deben estar adecuadamente preparados, tanto en términos de educación vial como de salud mental, ya que los factores humanos desempeñan un papel importante en los accidentes automovilísticos.

De esta manera, los accidentes automovilísticos causados por el ser humano ocurren cuando la persona que maneja el vehículo en movimiento es quien inicia la colisión por diversas razones. Las desviaciones, la conducción irresponsable, la educación vial inadecuada y el consumo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas que afectan el juicio son algunos de los factores que contribuyen a esta tendencia.

Se cree que casi el 90 % de los accidentes a nivel mundial son causados por errores humanos, un problema que los países actualmente no pueden regular, principalmente porque los Estados no inculcan una cultura de educación vial a la sociedad.

B. Accidentes de Tránsito por Factores Mecánicos

Él contribuye directamente a estos contratiempos, que son provocados por fallas técnicas en los automóviles. Los frenos, los controles defectuosos y los neumáticos en mal estado son algunas de las fallas mecánicas o averías más frecuentes.

C. Accidentes de Tránsito por factores viales y entorno geográfico

Esta cuestión incluye, entre otras cosas, los accidentes provocados por el mal estado de las carreteras o calles, la señalización inadecuada o inexistente y la iluminación deficiente. En este sentido, la autoridad competente en la materia es la única responsable de estos aspectos, que escapan al control del perito.

De manera similar, dado que nuestro país tiene una variedad de climas y condiciones geológicas que dificultan el transporte interprovincial en automóvil que durante años se ha visto afectado por terribles accidentes, se debe tener en cuenta el terreno de las carreteras donde ocurren los accidentes automovilísticos.

Cultura vial

El Consejo Nacional de Seguridad Vial se encarga de promover estas normas a nivel federal. Los Ministerios de Salud y Educación participan en conferencias sobre temas relacionados con el transporte. El Ministerio de Salud participa porque los accidentes de tránsito cobran

más vidas cada día en Perú; las personas lesionadas deben ser atendidas en hospitales con los escasos recursos del Estado. El Ministerio de Educación participa porque, entre otras cosas, las escuelas enseñan las señales de tránsito, la seguridad vial y cómo cruzar en los cruces peatonales. (Diario "El Tiempo", 2016)

Acerca de seguridad vial

Según el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC, 2001), la seguridad vial es la medida preventiva que debe tenerse en cuenta para evitar los accidentes automovilísticos, independientemente de la atención dedicada a reducir la tasa de accidentes que actualmente se producen cada minuto en los grandes centros urbanos. Cabe aclarar que el transporte público y los vehículos motorizados lineales son los que provocan más accidentes.

Concepto de Responsabilidad Penal del Peatón

De La Fuente (1990), Según el artículo 1 del Código Penal chileno, que establece que toda persona que cometa un delito será responsable del mismo y deberá cumplir la pena estipulada por la ley, la culpabilidad penal es el resultado jurídico de una infracción previamente establecida. (p. 120)

Según Novoa (1985), la responsabilidad penal es el resultado de que alguien cumpla todos los requisitos necesarios para ser considerado responsable de un delito, lo que le obliga a pagar todas las multas estipuladas por la ley para él. (p. 472)

Calderón (2017)¹ Afirmó que la responsabilidad penal o la imposición de una sanción solo deben aplicarse cuando las acciones del infractor sean reprobables. La base para determinar o medir la sanción es el requisito de que la respuesta punitiva sea proporcionada y tenga en cuenta el grado de culpabilidad. (p. 23)

Creamos acciones que son responsables por el simple hecho de formar parte de la sociedad, ya sean deliberadas o involuntarias. La responsabilidad implica aceptar la responsabilidad por los daños causados a terceros, ya sean materiales o humanos, en el derecho civil, el concepto de responsabilidad se define tradicionalmente desde una perspectiva binaria: una se basa principalmente en la verificación del daño injusto, en respuesta al cual, si se cumplen determinadas condiciones, la ley intenta reaccionar imponiendo una obligación de indemnización a la parte responsable; el otro está relacionado con los conceptos de obligación y contrato, en la medida en que ambos constituyen vínculos que comprometen a las personas a prestar un servicio específico, con la consiguiente sujeción a efectos desfavorables en caso de incumplimiento.

Clases de Responsabilidad

Responsabilidad civil

Estas comprenden una serie de responsabilidades que se asumen cuando se violan los derechos privados de una persona. En este caso, tanto la persona personalmente responsable de la infracción como la persona con obligación legal están sujetas al procedimiento de

¹ Calderón, A (2017). El ABC Del Derecho Penal. (4.a ed). Lima:Egacal.

solicitar el reembolso de los daños y perjuicios sufridos por las partes afectadas.

Esto implica establecer canales y protocolos destinados a garantizar una compensación justa y suficiente, proporcional al daño infligido (Pirota, 2008).

En un accidente de tránsito, la responsabilidad civil se refiere a la obligación de reparar cualquier daño que la conducción de un vehículo cause a terceros, ya sea a su persona o a su propiedad. Este tipo de responsabilidad surge cuando las acciones descuidadas o irresponsables de un conductor provocan daños, lo que obliga al pago de una indemnización a las víctimas. El objetivo es proporcionar una compensación económica suficiente para restablecer el equilibrio que se ha visto alterado por el siniestro (Abad y Salcedo, 2022)².

Responsabilidad penal

Es una parte de la disciplina del derecho público, que identifica los intereses colectivos que deben protegerse. Su objetivo es perseguir a quienes han infringido la ley con el fin de salvaguardar los objetivos e ideales comunes de la sociedad.

Esta idea tiene un alcance limitado y solo se dirige a quienes cometen los delitos y a quienes participan en ellos personalmente. Los métodos punitivos utilizados tienen por objeto sancionar tanto los delitos

² Abad, M. y Salcedo, L. (2022). Responsabilidad civil en accidentes de tránsito y proyecto de vida de víctimas, del primer juzgado civil de Lima Norte – 2022 [Informe de pregrado]. Universidad César Vallejo.

consumados como las tentativas, con el fin de proporcionar una base sólida para mantener la ley y el orden en la sociedad (Pirota, 2008)³.

Acciones ejercidas por los peatones que constituyen faltas a la norma

Las acciones ejercidas por los peatones que constituyen faltas a la norma son:

- Un peatón que cruza la calle sin detenerse para dejar pasar a los carros.
- Los peatones que caminan por la calle, como los vendedores ambulantes de productos y dulces o las personas discapacitadas que piden dinero y limosna.
- Peatones que cruzan la calzada en forma diagonal.
- Personas que cruzan la calle sin utilizar puentes peatonales ni pasos de peatones.
- Cuando un semáforo da paso a los carros, los peatones se apresuran a cruzar la calle.
- Los peatones que suben o bajan de automóviles o autobuses públicos en medio de la carretera.
- Peatones que omiten las señales de los agentes del tránsito.

Todas las situaciones mencionadas anteriormente constituyen infracciones de los peatones, la mayoría de las cuales son causadas por omisión, incumplimiento y falta de respeto a la ley, es decir, por el factor humano, ya sea por descuido o imprudencia. Estos delitos establecen vínculos causales que deben ser perseguidos, ya que se encuentran entre las principales causas de accidentes de tráfico mortales. Para

³ Pirota, M. D. (2008). Derecho vial, responsabilidad civil y penal de los sujetos, y seguro de responsabilidad civil. En J. C. Dextre (Ed.), Vías humanas: Un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial (pp. 41-70). Pontificia Universidad Católica del Perú.

garantizar que los peatones que causan accidentes con heridos o muertos por este tipo de infracciones rindan cuentas, es imprescindible ampliar la ley.

Responsabilidad Penal del Peatón

La responsabilidad penal, como se mencionó anteriormente, es la consecuencia jurídica de cometer un acto ilícito previamente establecido por el derecho penal y que da lugar a daños, perjuicios o pone en peligro un derecho protegido legalmente, como la vida, la integridad física o la propiedad, y que implica la imposición de una sanción que puede incluir la privación de libertad, la privación de otros derechos o sanciones económicas.

Esta línea de razonamiento nos lleva a la conclusión de que cualquier persona que desobedezca o participe en un comportamiento que infrinja una ley penal está sujeta a responsabilidad penal.

A ese respecto Cortés de Arabia (2008)⁴ en su disertación titulada “La Jurisprudencia en los Accidentes de Tránsito” afirma “todo acto humano, comisivo u omisivo deviene en un resultado, si un sujeto no cumple lo prohibido o exigido por la ley, ese resultado de daño o peligro, puede llevarnos a una responsabilidad penal”.

Francesco Carrara (s.f)⁵, afirma “que un individuo es penalmente responsable cuando pueden cargarse a su cuenta el delito y sus consecuencias”; es decir, la imputabilidad. Se refiere a una persona que

⁴ Cortes de Arabia, Ana María (2008). Buenos Aires. En su Libro: “La Jurisprudencia en los accidentes de Tránsito”

⁵ Carrara, Francesco. Opúsculos de Derecho Criminal (Traducción de José Ortega Torres y Jorge Guerrero), T. V, p. 8.

puede enfrentarse a cargos penales y a las consecuencias legales asociadas. Una persona debe encontrarse en un estado normal, es decir, poseer todas sus capacidades mentales y discernimiento, para que se le pueda atribuir un delito.

Esta línea de razonamiento nos lleva a la conclusión de que cualquier persona con capacidad mental y discernimiento normales puede ser procesada por acciones realizadas en pleno uso de sus facultades y habilidades que violen un derecho protegido legalmente.

En lo que respecta al tráfico rodado, cualquier persona que provoque un accidente con heridos deberá enfrentarse a sanciones penales. La responsabilidad penal se basa en las lesiones y el peligro para los derechos protegidos por la ley.

La Responsabilidad Objetiva del Peatón

La responsabilidad por las consecuencias, o responsabilidad objetiva, se refiere a situaciones en las que una persona comete una conducta ilegal que daña o pone en peligro un bien protegido legalmente. Muñoz Conde (1999) afirma “en los delitos de resultado (homicidio, daños, lesiones, et.), entre acción y resultado debe darse una relación de causalidad, es decir, una relación que permita ya, en el ámbito objetivo, la imputación del resultado producido al autor de la conducta que lo ha causado”. Reinhard (2002) establece “es el relacionamiento psíquico del autor con el resultado de su conducta”. Alude a una relación causal, lo que significa que el comportamiento del autor es lo que provoca el resultado. Dicho de otro modo, la responsabilidad objetiva se basa en la idea de que cualquiera que viole o ponga en peligro un derecho protegido legalmente debe afrontar las consecuencias. La atribución de la responsabilidad objetiva depende de

la producción del resultado y de su conexión causal con la acción; no tiene en cuenta el propósito del individuo al llevar a cabo la acción y producir el resultado. Dicho de otra manera, la responsabilidad objetiva se basa en la creación de un riesgo para el interés protegido legalmente e ignora la negligencia, ya sea deliberada o por descuido. En ese orden de ideas, Peña González y Almanza Altamirano (2010) afirman “la imputación requiere comprobar, primero si la acción ha creado un peligro jurídicamente desaprobado y, segundo, si el resultado es producto del mismo peligro”. (p. 151)

Esto es precisamente lo que ocurre en los accidentes de tránsito: la salud, la integridad física, la vida y la propiedad están siempre en peligro, especialmente para los peatones que, a pesar de su desventaja en comparación con los vehículos motorizados, asumen y ponen en peligro su propia integridad, así como la integridad de los demás. Un acto que viole la ley será sancionado con responsabilidad objetiva por poner en peligro derechos legalmente protegidos, incluso si no causa daños.

Sin embargo, varias escuelas de pensamiento sostienen que la responsabilidad objetiva se basa en el comportamiento humano y el resultado perjudicial, principalmente en situaciones que requieren la producción de un resultado, es decir, delitos basados en el resultado. Esto nos lleva a la conclusión de que lo que castiga el derecho penal objetivo es la causalidad del resultado típico, lo que claramente requiere una conexión causal entre el comportamiento y el resultado producido.

La Responsabilidad Subjetiva del Peatón

Los delitos de consecuencia, la conducta humana exterior, la causalidad y otros componentes objetivos no son los únicos

componentes de los actos que castiga la ley. También deben existir ciertos componentes subjetivos para que una acción u omisión se considere ilegal; en otras palabras, si consideramos que el delito es una acción típica, ilegal y culpable, se entiende que la acción que se presume como delito indica que el movimiento humano exteriorizado se ha llevado a cabo de forma voluntaria. Por lo tanto, para determinar que un comportamiento constituye una acción típica contraria al derecho penal, debe haberse llevado a cabo de forma intencionada o, como mínimo, de forma imprudente.

Basándonos en lo anterior, podemos determinar que, a diferencia de la responsabilidad objetiva, que no requiere culpa, el fundamento básico para atribuir la culpabilidad subjetiva es la culpa, que se basa en la conocida frase latina “nulla poena sine culpa” (no hay pena sin culpa).

En otras palabras, no se puede responsabilizar a una persona por un acto perjudicial si no lo llevó a cabo con la intención de causar daño, en cuyo caso se trataría de una falta intencional, o si al menos no sabía que tal resultado podía ocurrir, en cuyo caso se trataría de una falta imprudente. Esto se debe a que no se puede responsabilizar a una persona y, por lo tanto, no se le puede imponer una sanción si su acción no se llevó a cabo como expresión de su voluntad. Lo que podríamos denominar principio de intención o negligencia implica la exigencia de una conexión subjetiva entre el autor y su acto, de modo que la imposición de una sanción siempre requerirá, además de la acusación de un resultado perjudicial para un derecho legal, la atribución subjetiva de ese acto a su autor, teniendo en cuenta que solo si el agente tenía la capacidad de evitar cometer el acto y comprender su significado es justo imponer una sanción (culpabilidad).

Elementos del Tipo Subjetivo en la Conducta del Peatón

El dolo

Según la ENJ (2007) “el dolo es el conocimiento y voluntad de realización de los elementos del hecho típico”. En otra concepción, el Diccionario de la Real Academia de la Lengua (22ª edición) lo define como “voluntad deliberada de cometer un delito a sabiendas de su ilicitud”. En términos más terminados Peña Gonzáles y Almanza Altamirano (2010) afirman “el dolo es la voluntad consciente, encaminada u orientada a la perpetración de un acto que la ley tipifica como delito”. En resumen, dado que la intención es la expresión de la voluntad con pleno conocimiento de que se trata de un comportamiento ilegal, podemos concluir que la intención es un acto humano que viola los derechos de los demás. El conocimiento y la voluntad son los dos componentes básicos de la intención, según las ideas antes mencionadas. Estos componentes se denominan factores volitivos y cognitivos en la teoría jurídica.

La imprudencia es la causa más frecuente de los accidentes de tránsito relacionados con peatones. La mayoría de los peatones conocen las normas básicas para caminar por las vías públicas y tienen acceso a los recursos necesarios para hacerlo, como semáforos, aceras, puentes peatonales y cruces peatonales. Son conscientes de los peligros que entraña cruzar la calle mientras circulan los coches, pero asumen ese riesgo y caminan sin tener en cuenta las leyes y normas, y sin tomar las precauciones necesarias. Esto da lugar a numerosos riesgos y accidentes con consecuencias perjudiciales que, debido a la insuficiencia de la normativa, quedan impunes y no son sancionados penalmente. El tipo de delito más frecuente en los accidentes de tráfico es el delito por negligencia, que incluye la eventual malicia.

La Culpa

Muñoz Conde (1999)⁶ afirma “la culpa es la realización del tipo objetivo de un delito por no haber empleado el sujeto la diligencia debida” En ese orden, Peña Gonzáles y Almanza Altamirano (2010) establecen: “El tipo culposo individualiza una conducta (al igual que el doloso)”.

Es imposible pensar en una conducta sin un objetivo, y no se puede pensar en una intención sin un propósito. El comportamiento negligente tendrá un propósito, al igual que el comportamiento malicioso. Sin embargo, la negligencia se define por cómo se incumple el deber de diligencia, más que por el objetivo del comportamiento.

Según este razonamiento, el tipo culposo es el más frecuente en los accidentes de tránsito, ya que, en la mayoría de los casos, las personas que causan un accidente lo hacen por imprudencia o por incumplimiento de un deber legal de diligencia, y no con la intención de causar daños.

El Delito Culposo

Cuando el resultado es deseado o aceptado por el infractor, o cuando es una consecuencia necesaria de la conducta, el delito se considera intencionado. Un delito es negligente cuando, aunque el resultado era previsible, el autor confiaba en que no se produciría; cuando fue causado por incompetencia o ineptitud.

⁶ Francisco Muñoz Conde (1999) afirma “la culpa es la realización del tipo objetivo de un delito por no haber empleado el sujeto la diligencia debida”

El dolo y la culpa, son especies o formas de culpabilidad de acuerdo al psicologismo.

El dolo para Cuello Calón⁷ es: “la voluntad consciente dirigida a la ejecución de un hecho que es delictuoso”. López Betancourt⁸, menciona al dolo: “consistente en el conocimiento de la realización de circunstancias que pertenecen al tipo, y voluntad o aceptación de realización del mismo”.

Según el psicologismo, la culpa es el segundo tipo de culpabilidad. Cuello Calón, expresa: “existe culpa cuando obrando sin intención y sin la diligencia debida se causa un resultado dañoso, previsible y penado por la ley”. Según Carrara, la negligencia se define como una falta deliberada de diligencia en la que se consideran las repercusiones potenciales y previsibles de la misma acción.

En la doctrina jurídica, la expresión “imprudencia” es sinónimo de “culpa”. Para evitar malentendidos con uno de los componentes del delito, a saber, la culpabilidad, se ha decidido referirse a este tipo de delito como delito imprudente en lugar de delito culposo.

Dado que la imprudencia es un componente necesario del tipo culposo, hemos optado por utilizar el término “culposo” en lugar de “imprudente” a los efectos de este estudio, con el fin de evitar dualidades en el desarrollo de ciertos conceptos.

Tipos de errores o faltas de cuidado que pueden causar daño a otra persona

⁷ Cuello Calón, Eugenio. Derecho Penal. Barcelona 1971. 883 páginas.

⁸ Eduardo López Betancourt. En su Libro: “Teoría del delito”.

La imprudencia

Según la doctrina la imprudencia como la infracción de un deber de cuidado. Peña González y Almanza Altamirano (2010) la han definido como “afrontar un riesgo de manera innecesaria pudiendo evitarse”.

Según López y Perdiguero Bautista (2011) “la imprudencia, desde un punto de vista amplio, es aquella conducta humana que, por falta de previsión o inobservancia de un deber de cuidado, produce un resultado dañoso protegido por la ley”. Podemos deducir que un delito por negligencia es aquel que se comete de una manera que viola el deber de diligencia y tiene una consecuencia común.

Por lo tanto, podemos concluir que un delito por negligencia es aquel que se comete de manera que se incumple el deber de diligencia y tiene un resultado común. En ese aspecto la ENJ (2007) indica: “Imprudencia consciente es aquella en que el autor admite la posibilidad de producción del hecho típico, pero confía racionalmente en su evitación”. Podemos concluir que un delito por negligencia es aquel que se comete de manera que incumple el deber de diligencia y tiene un resultado común.

Cuando alguien comete una conducta común sin darse cuenta, está actuando de manera imprudente inconscientemente, incluso si era su responsabilidad reconocer el peligro y evitarlo. El agente no es consciente de la amenaza que sus acciones suponen para el derecho legal.

En este sentido, la causa principal de los accidentes de tránsito relacionados con peatones es la imprudencia, ya que los peatones cruzan las calles sin respetar las leyes que se aplican a todos los

ciudadanos, actuando de manera descuidada en lo que respecta al cumplimiento de la ley y a su deber de cuidado.

Dado que se aplica tanto la culpabilidad objetiva como la subjetiva, los peatones que actúan de forma imprudente crean riesgos y consecuencias negativas que perjudican gravemente derechos protegidos por la ley, como la salud, la integridad física y la propia vida. Por lo tanto, deben ser procesados.

La negligencia

Está definida como “falta no intencional, consistente en dejar de cumplir un acto que se habría debido cumplir”. Capitant (p. 385) Según Peña González y Almanza Altamirano (2010) “implica una falta de actividad que produce daño (no hacer)”.

Dado que se aplican tanto la culpa objetiva como la subjetiva, los peatones descuidados suponen un peligro y tienen consecuencias desfavorables que menoscaban gravemente derechos protegidos por la ley, como la propia vida, la integridad física y la salud. Por ello, deben ser procesados.

Las pautas fundamentales para conducir en vías públicas se recogen en las normas de tránsito, que entran dentro de la categoría de riesgo permisible. Si se incumplen estas pautas, el riesgo permisible se altera hasta el punto de exceder sus límites, poniendo en peligro y perjudicando los derechos legales protegidos por el Estado.

La Impericia

Un tipo de negligencia profesional es la incompetencia, que incluye la falta de las habilidades necesarias para determinados trabajos o la aptitud insuficiente para el ejercicio de un arte o profesión.

En resumen, la imprudencia está relacionada con la falta de precaución, la negligencia con la falta de acción y la incompetencia con la falta de experiencia o conocimientos.

La inobservancia

Esto sugiere dos elementos cruciales: o bien las reglas se desconocen cuando deberían conocerse por obligación, lo que implicaría negligencia, o bien las reglas se incumplen a pesar de conocerlas, lo que implicaría imprudencia.

El Peatón en roles en los accidentes de tránsito: Víctima y Victimario

Dado que la victimología es una profesión dedicada al estudio científico de las víctimas de delitos, debemos examinar sus estándares en esta situación. La persona que causa el daño o la lesión se denomina agresor, mientras que la persona agredida se denomina víctima.

Es importante entender que el término “víctima” se refiere únicamente a la persona inocente que ha resultado perjudicada u ofendida por el acto. Sin embargo, en realidad, la víctima podría ser el catalizador del delito o, en ciertos casos, podría tener un papel secundario. Por ello, la función de la victimología es determinar cómo y por qué un agresor elige a su víctima; es decir, si las características de la víctima influyen en la decisión del agresor o, por el contrario, si se trata de una elección aleatoria.

Los peatones son uno de los varios elementos que contribuyen a los accidentes de tránsito en las zonas urbanas. Los peatones causan con frecuencia accidentes de tránsito que violan derechos legales protegidos, incluida la integridad física debido a lesiones corporales, que en ocasiones pueden provocar graves problemas de salud mental debido a traumas o lesiones cerebrales, y otros que provocan la muerte. Sin embargo, los peatones quedan impunes, ya sea porque sus infracciones no se consideran delitos según la ley o porque se les considera la fuerza más débil en el tránsito.

Asimismo, afirma Jakobs (1996): “la víctima con su propio comportamiento da la razón para que la consecuencia lesiva le sea imputada por lesión de un deber de autoprotección o por una acción a propio riesgo”. (p. 35)

El Principio de Culpabilidad

“Nullum crimen sine culpa” como restricción a la capacidad del Estado para castigar. En doctrina, la palabra “culpabilidad” tiene múltiples significados. En sentido amplio, articula el conjunto de presunciones que permiten “culpar” a una persona por el comportamiento que da lugar al castigo; estas presunciones tienen un impacto en todos los requisitos previos de la idea de delito.

En sentido estricto, se refiere simplemente a una parte de los componentes del delito, aquellos que establecen si el autor de una conducta ilegal puede ser considerado responsable. Cuando se analiza la importancia de la culpabilidad como límite político-penal de la función punitiva del Estado, es razonable utilizar una definición amplia.

Algunos expertos jurídicos han adoptado nociones alternativas o han dejado de utilizar la “culpabilidad” como categoría sistemática del delito debido a su crisis.

La culpabilidad también se cuestiona en el derecho penal peruano. Sigue habiendo consenso en que el concepto de culpabilidad desempeña un papel importante en la protección de los derechos, a pesar de las críticas al “libre albedrío” como fundamento de la culpabilidad, así como de las nuevas fórmulas y funciones sustantivas propuestas en la ciencia penal. Como resultado, sigue siendo una base útil para desarrollar leyes penales que estén en consonancia con los ideales de un Estado democrático y social que defiende el Estado de derecho.

Los dos postulados del concepto de culpabilidad se refieren a dos niveles distintos de la teoría penal.

I. En el nivel del delito, establece la exclusión de todo tipo de responsabilidad objetiva, lo que significa que, si no hubo intención o, al menos, negligencia, una acción u omisión no puede ser perseguida.

II. En el nivel del delito, establece la exclusión de todo tipo de responsabilidad objetiva, lo que significa que, si no hubo intención o, al menos, negligencia, una acción u omisión no puede ser perseguida.

Circulación de los peatones en la vía

El peatón tiene derecho de paso en las intersecciones semaforizadas o controladas por Efectivos de la Policía Nacional del Perú o por señales oficiales, respecto a los vehículos que giren a la

derecha o a la izquierda, con la luz verde o que cruzan la acera para ingresar o salir de áreas de estacionamiento.

El peatón debe circular por las aceras, bermas o franjas laterales, según el caso, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios, excepto cuando deba cruzar la calzada o encuentre un obstáculo que esté bloqueando el paso, y en tal caso, debe tomar las precauciones respectivas para evitar accidentes. Debe evitar transitar cerca al sardinel o al borde de la calzada.

En los lugares donde funcionen semáforos vehiculares los peatones deben cruzar la calzada durante el tiempo que los vehículos permanecen detenidos por la luz roja. Donde funcionen semáforos para peatones, éstos deben cruzar la calzada al iluminarse el campo verde con el letrero “pase” y se abstendrán de hacerlo cuando se ilumine el campo rojo con el letrero “alto”.

El peatón está obligado a someterse a las pruebas que le solicite el Efectivo de la Policía Nacional del Perú, asignado al control del tránsito, para determinar su estado de intoxicación por alcohol, drogas, estupefacientes u otros tóxicos, o su idoneidad, en ese momento, para transitar. Su negativa establece la presunción legal en su contra.

Siempre y cuando no cometan infracciones de tránsito graves, como cruzar la calle en una zona prohibida, caminar frente a un vehículo detenido, estacionado o parado cuando hay tráfico libre en esa calle en particular, caminar bajo los efectos del alcohol, las drogas o los narcóticos, cruzar la calle de forma inesperada o imprudente, bajar o subir bruscamente a la calzada para intentar detener un vehículo, o

subir o bajar de un vehículo en movimiento o por el lado izquierdo, los peatones se benefician de la duda y las presunciones a su favor.

De acuerdo con el Reglamento Nacional de Tráfico, los peatones son administrativamente responsables de cualquier infracción de tráfico que resulte de su propio comportamiento. Los peatones que infrinjan estas normas pueden ser objeto de una sanción administrativa pecuniaria, es decir, una multa. Para proteger su propia seguridad y/o la de los demás, el agente de policía encargado del control del tráfico debe aplicar la medida preventiva de “interrupción del viaje” en caso de que un peatón infrinja la ley.

El peatón podrá redimir su primera infracción o sanción impaga, por única vez, con un Curso de Educación Vial para el Peatón hasta antes de la notificación del inicio de procedimiento de ejecución coactiva por parte de la autoridad competente. El peatón a partir de la segunda sanción firme podrá redimirla con servicios comunitarios previa solicitud presentada ante la autoridad competente antes del inicio de la ejecución coactiva. Si el distrito se encuentra bajo la jurisdicción de la autoridad competente encargada de los procedimientos disciplinarios, el servicio comunitario deberá realizarse en el distrito donde se cometió la infracción administrativa o en el distrito que figura en el documento nacional de identidad del infractor.

Accidente De Transito

Concepto de Accidente de transito

Según lo establecido en el RCG N.º 044-2021, Manual de normas y procedimientos para la prevención de accidentes de tráfico y las intervenciones de investigación. Según CG.PNP/EMG, 2021), un accidente de tráfico se define como un suceso de naturaleza culposa

que ocurre de manera casual, fortuita o imprevista, que se puede prevenir en una vía pública donde hay tráfico de vehículos o, como mínimo, un vehículo en movimiento, y que causa daños materiales, lesiones o la muerte. Del mismo modo, se podría alegar que otros factores, como el descuido, la incapacidad o la imprudencia por parte del peatón y/o del conductor, son los responsables del incidente.

La Superintendencia de Transporte Terrestre de Pasajeros, Carga y Mercancías (Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, 2014) lo define como un evento abrupto, violento e inesperado que involucra a un vehículo motorizado en movimiento o estacionado que utiliza vías públicas y que resulta en daños al conductor, a los ocupantes o a terceros no ocupantes.

Tipos de accidentes

A. Accidentes de tránsito simples

Incidentes en los que solo hay un automóvil en la carretera. Estos incidentes, que varían desde colisiones con elementos fijos de la carretera hasta circunstancias más complicadas, como vuelcos repentinos, desviaciones bruscas y, en casos extremos, encendido involuntario del vehículo, son causados directa o indirectamente por factores humanos. Estos sucesos demuestran cómo interactúan la conducción y las decisiones del conductor. El entorno vial puede verse afectado por ello de diversas maneras (RCG N.º 044-2021.CG.PNP/EMG, 2021).

B. Accidentes de tránsito múltiples

sucesos en los que un vehículo en movimiento choca contra un peatón en una vía pública o en los que se ven involucrados al menos dos vehículos en movimiento. Los choques y colisiones de vehículos

con peatones que caminan por la calzada son los dos escenarios más comunes en esta categoría (RCG N.º 044-2021.CG.PNP/EMG, 2021).

Elemento del accidente de tránsito

A. Conductor

La Superintendencia de Transporte Terrestre de Pasajeros, Carga y Mercancías (Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, 2014) lo define como una persona capaz de conducir un vehículo en rutas de transporte.

La PNP (RCG N.º 044-2021.CG.PNP/EMG, 2021) establece que un ciudadano es responsable y posee físicamente un vehículo para que este pueda circular.

Y para el Manual de la Dirección General de Tráfico (2010), es aquel individuo que dirige un “mecanismo de dirección”, para circular en una carretera, bajo un dominio total de su desplazamiento.

B. Peatón

Manual de normas y procedimientos para la prevención e investigación de accidentes de tráfico (RCG N.º 044-2021). Se define como una persona que utiliza las vías públicas sin automóvil (CG.PNP/EMG, 2021). Según la Dirección General de Tráfico (2014), son todos aquellos ciudadanos que se ven obligados a utilizar sus piernas y medios de transporte no motorizados, ya que se desplazan por aceras, pasillos y caminos.

Se trata de personas que utilizan tecnología de asistencia para recorrer una parte de su trayecto diario sin poder conducir un vehículo

como “sillas de ruedas, andadores, bastones, patinetes y patines”, según la (OMS 2013, p.3).

C. Vía

Según la Policía Nacional del Perú (RCG N.º 044-2021) y el Código de Tráfico (Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, 2014). Se trata de zonas urbanas públicas destinadas al desplazamiento de vehículos y personas (CG.PNP/EMG, 2021).

Las rutas de tránsito terrestres, marítimas o aéreas con tráfico continuo de vehículos que conectan diversos sectores jurídicos y geográficos son las que la Real Academia Española designa como tales (RAE, 2022).

D. Vehículo

Son dispositivos artificiales creados para transportar personas por cualquier tipo de terreno (RCG N.º 044-2021.CG.PNP/EMG, 2021). Según Gutiérrez (2012), se trata de un medio de transporte que permite el desplazamiento de personas y cosas entre zonas mediante un sistema mecánico compuesto por el equipo utilizado. Además, el Código Nacional de Tráfico de Colombia (Ley n.º 769, 2002) lo define como cualquier dispositivo locomotor que utiliza vías de transporte para facilitar el transporte tanto privado como público.

1.11 Definición de Términos

- **Acción.** Un movimiento muscular externalizado es un componente externo. Cruzar la calle; la voluntad del sujeto es un componente interno: él eligió cruzar la calle.

- **Accidente de tránsito.** Un incidente repentino, imprevisto y violento que involucra a un vehículo motorizado en movimiento o

estacionario en una vía pública y que inevitablemente causará daños a las personas, sean o no ocupantes del vehículo.

- **Antijuricidad.** El sujeto puede haber actuado de conformidad con las leyes, pero en cambio cruza la calle infringiéndolas.

- **Culpabilidad.** El sujeto infringe las normas fundamentales de tráfico peatonal que debería conocer al cruzar la calle, poniendo en peligro su propia vida y causando daños a la propiedad protegida por la ley, cuando podría haber evitado el daño si hubiera cumplido la ley.

- **Peatón:** Esta persona no necesita un coche para desplazarse, ya que se mueve a pie por las calles de la ciudad. También puede empujar un cochecito o tirar de un carrito, en cuyo caso debe respetar las normas de tráfico.

- **Punibilidad.** Cuando se violan derechos protegidos legalmente, como la vida, la salud y la propiedad, se trata de una infracción que debe ser castigada, incluyendo sanciones penales contra los peatones.

- **Responsabilidad:** La responsabilidad “etimología le da como contenido la raíz latina spondere que tenía como acepción prometer, comprometerse, ligarse como deudor”. La responsabilidad, por lo tanto, es el deber de reparar el daño causado a la víctima de un acto, ya sea deliberado o por negligencia.

- **Tipicidad.** Cruzar la calle ilegalmente y causar daños a la propiedad protegida por la ley es un ejemplo de criminalidad objetiva. Cruzar la calle infringiendo la ley y el deber de diligencia es un delito subjetivo.

- **Transporte terrestre.** Es el transporte de mercancías, animales o personas en un vehículo (medio o sistema de

transporte) desde un lugar (punto de origen) a otro (punto de destino) a cambio de dinero o compensación, o para satisfacer ciertas necesidades.

- **Tránsito terrestre.** El tráfico es el flujo de personas, vehículos y animales en las vías públicas.

- **Seguridad vial.** Es un conjunto de medidas y regulaciones diseñadas para evitar, gestionar y reducir la posibilidad de que las personas sufran accidentes mortales o lesiones mientras se desplazan, ya sea en medios motorizados o no motorizados.

CAPITULO III: METODOLOGIA DE INVESTIGACION

2.1 Tipo de investigación:

Por el tipo de investigación del presente estudio, por su finalidad es de **tipo descriptivo**, Según a (Sampieri, 2006, p.103) “La investigación descriptiva busca especificar las propiedades, características y los perfiles de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre las variables a las que se refieren. Esto es, su objetivo no es como se relaciona éstas”.

Estos estudios tienen como principal función especificar las propiedades, características, perfiles, de grupos, comunidades, objeto o cualquier fenómeno. Se recolectan datos de la variable de estudio y se miden (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018). “En este tipo de estudio se observa, describe y fundamentan varios aspectos del fenómeno, no existe la manipulación de las variables, tampoco la búsqueda de causa efecto” (Sousa, Driessnack, y Costa, 2007, p. 3)

El estudio es “**descriptiva**”, ya que su objetivo es recopilar datos que permitan comprender mejor la seguridad vial y la responsabilidad penal de los peatones que causan accidentes.

Por el planteamiento del problema los objetivos determinados y las hipótesis planteadas, este estudio se clasifica como una investigación **descriptiva – Correlacional de corte transversal**.

Descriptiva: Este tipo de es “porque busca medir las variables de estudio, para describirlas en los términos deseados” (Hernández Sampieri, Roberto Metodología de la investigación, 7ma Edición).

Correlacional: Lo empleamos porque permite determinar la fuerza de la correlación entre las dos variables de investigación dentro de la misma muestra temática.

De corte Transversal: Esto se debe a que la medición de cada unidad de muestra del fenómeno investigado se realizó solo una vez.

Enfoque de la Investigación

Dado que este estudio tratará datos y resultados estadísticos, se utilizará un **enfoque cuantitativo**.

Según Bonilla y Rodríguez (2005), el método cualitativo se orienta a profundizar casos específicos y no a generalizar.

Su preocupación no es prioritariamente medir, sino cualificar y describir el fenómeno social a partir de rasgos determinantes, según sean percibidos por los elementos mismos que están dentro de la situación estudiada.

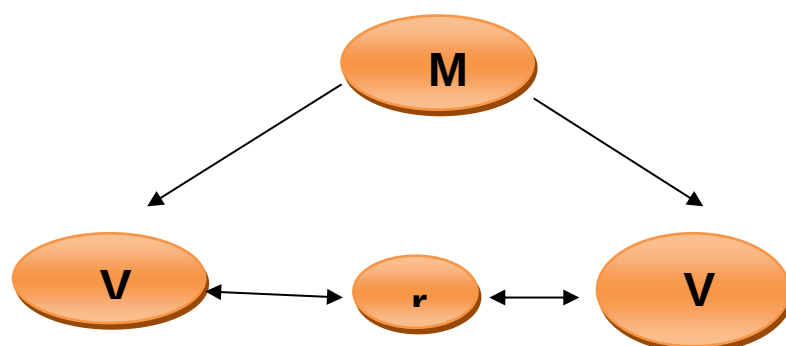
Una estrategia de investigación cuantitativa es un tipo de metodología de investigación que utiliza datos numéricos para describir, explicar y pronosticar fenómenos mediante el análisis estadístico y herramientas matemáticas.

2.2 Diseño de la Investigación

Lugar de estudio: El estudio se realizará en el distrito de Tambopata, Región de Madre de Dios – el año 2024.

Diseño: Es una investigación de tipo básico descriptivo correlacional no experimental, de corte transversal.

Este tipo de diseño de estudio se corresponde con la siguiente tipología:



Denotación:

M = Es la muestra representativa.

X = Observaciones de la variable “X”

Y = Observaciones de la variable “Y”

r = Nivel de correlación entre Vx y Vy

Dónde:

M: Muestra

Ox: Imprudencia del peatón

Oy: Accidente de tránsito

r: Resultado

El estudio tiene un diseño no experimental, ya que estas investigaciones se llevaron a cabo sin alterar las variables, es decir, recopilando datos en un momento determinado y en un único punto en el tiempo. (Kerlinger, 1983).



M1, M2, muestras representativas de las variables V1 y V2

X, Y, medición de las variables

r1, r2, resultados de la medición

R, nivel de relación o impacto entre las variables.

Dónde:

M representa la muestra,

M1, M2 representa la observación relevante que se recoge de la mencionada muestra y

(r) es la relación entre la responsabilidad penal del peatón con el accidente de tránsito.

2.3 Población y Muestra

Población

Una población está compuesta por todas las personas que viven en una nación. Para calcular las evaluaciones en la búsqueda de información, es fundamental identificar la población objeto de estudio en cualquier investigación, que puede incluir no solo seres humanos, sino también objetos claramente definidos con características similares. (González y Salazar, 2008, p. 24).

El universo de este estudio está compuesto por 2005 personas, incluyendo conductores y peatones que transitan por las calles.

Personas	Número
Peatones que transitan por las vías	4005
Conductores de vehículos	
Total	4005

Fuente: Elaboración propia

Muestra

La muestra está compuesta por un número determinado de personas seleccionadas, cada una de las cuales representa un componente del universo y constituye una parte representativa de la población.

Como resultado, la muestra representa el comportamiento del universo del que se recopilan los datos del estudio y del que se obtendrán los resultados mediante el análisis. (González y Salazar, 2008, p. 29).

La fórmula para calcular la muestra de una población finita

Cómo calcular el tamaño de muestra para una población finita

$$n = \frac{N * Z_{\alpha}^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z_{\alpha}^2 * p * q}$$

n = Tamaño de muestra buscado
N = Tamaño de la Población o Universo
z = Parámetro estadístico que depende el Nivel de Confianza (NC)

e = Error de estimación máximo aceptado
p = Probabilidad de que ocurra el evento estudiado (éxito)
q = (1 - p) = Probabilidad de que no ocurra el evento estudiado

Nota• Calculo de muestra porque solo representa parte del grupo de personas
Dónde:

- n: Tamaño de la muestra
- N: Total de la Población de investigación (4005)
- Z: Nivel de Confianza (90% — 1.645)
- e: Nivel de Error muestral (9% = 0.09)
- p: Probabilidad de éxito (5% = 0.5)
- q: Probabilidad de

fracaso (5% = 0.5)

Reemplazando datos:

$$n = \frac{(4005)(1.645)^2 (0.5)(0.5)}{(0.09)^2 (4005 - 1) + (1.645)^2 (0.5)(0.5)}$$

$$n = \frac{(4005)(2.71) (0.5)(0.5)}{(0.0081) (4004) + (2.71) (0.5)(0.5)}$$

$$n = \frac{2713.39}{32.4324 + 0.678} = 33.11$$

$$n = 81.95$$

$$n = 82$$

Donde la mitad es:

$$n = 41$$

Por criterio de los investigadores, la muestra estará conformada por conformado por (41) peatones que transitan por las vías (grupo objetivo).

Personas	N úmero
Peatones que transitan por las vías	41
Total	41

Fuente: Elaboración propia

Muestreo: En relación con la entrevista, se utilizan técnicas de muestreo probabilístico y no probabilístico básico. La técnica no requiere fórmulas probabilísticas; de lo contrario, se basará en los criterios de los investigadores y en el proceso de toma de decisiones de un estudio de investigación.

Criterios de inclusión: Personas mayores de edad, conductores de vehículos y personal de tránsito de la PNP.

Criterios de exclusión: Personas menores de edad o adultos mayores de edad que no cumplan con los requisitos anteriormente mencionados.

3.1 Métodos y Técnicas

Para comprender, analizar e interpretar el fenómeno social objeto de estudio que puede ser un individuo, una organización o un fenómeno social concreto es necesario describir y analizar un acontecimiento problemático concreto.

Métodos:

Para la presente investigación se utilizaron diferentes métodos entre ellos:

Método descriptivo: Implica caracterizar, evaluar e interpretar metódicamente un conjunto de datos relacionados con otras variables a medida que surgen en el estudio actual.

Método analítico – Sintético: Nos ayudó en nuestro análisis y en la toma de decisiones. Se basa en analizar el fenómeno

objeto de estudio y desglosarlo en componentes que se examinarán individualmente. A continuación, pasamos a la síntesis, que nos permite recopilar los componentes del estudio para su evaluación individual como un todo.

Deductivo – Inductivo, Aunque algunos investigadores utilizan ambos enfoques de forma independiente, lo mejor es llevar a cabo el estudio empleando ambos enfoques de manera metódica.

Técnicas:

La investigación de por sí, en el fondo es multidisciplinaria, pero previo a la recopilación de los datos, previa planificación, se necesitará la técnica de la **encuesta** ya que sirve para los propósitos de la investigación pues “servirá para recopilar datos, como conocimientos, ideas y opiniones de grupos; aspectos que analizan con el propósito de determinar rasgos de las personas, proponer o establecer relaciones entre las características de los sujetos, lugares situaciones o hechos” (García, 2004, p. 20).

Análisis documental.

- Técnica de procesamiento de la información (redacción).
- Técnica de opinión de expertos para validar la encuesta cuestionario

Instrumentos:

- Encuestas – Entrevistas (sus respectivas guías)
- Análisis documental
- Cuestionario estructurado

- Registro de información de los usuarios

Técnicas de análisis de datos

Los datos obtenidos se procesarán a través de la fórmula de tabulación de datos determinados, luego se analizarán de acuerdo a la cantidad arrojada de la entrevista a los peatones que cruzan la calzada.

Técnicas de recolección de datos

- **Observación:** Se realizará a lo largo del desarrollo del tema de investigación.
- **Análisis documental:** Se seleccionará todos los documentos que sean necesarios en este trabajo de investigación.
- **Fichaje:** Antes y después para dar sustento teórico a la propuesta jurídica.
- **Encuesta – Cuestionario:** Aplicado a la muestra

Material Bibliográfico.

- Libros, Revistas,
- Revistas Electrónicas,
- Internet y otros.

2.4 Tratamiento de los datos

Materiales de Procesamiento

Laboratorios, computadoras, marcadores, papel bond, cuadernos, tóner para impresoras, bolígrafos, lápices, papel autocopiativo y papel para fotocopias, software y equipos, etc.

Procedimiento de experimentación

- La administración de las pruebas a la muestra de la investigación
- Procesamiento de la información de los datos recolectados en la encuesta.
- Observación directa y presencial in situ en la zona de estudio.

El acto de recopilar datos sin procesar y convertirlos en un formato que se pueda utilizar se conoce como procesamiento de datos e implica una serie de pasos. Para lograr esto manualmente, se requieren científicos o ingenieros especialistas.

Recopilar, registrar, organizar, estructurar, almacenar, modificar, consultar, utilizar, publicar, fusionar, borrar y destruir datos son formas comunes de procesamiento de datos personales.

El objetivo de este concepto de procesamiento de datos es proporcionar a los propietarios de la información acceso a lo que se ha hecho con sus datos.

El objetivo de la protección de datos es defender los derechos de las personas cuya información se recopila, almacena y procesa, para que sepan qué información se conserva y utiliza, y para que se corrija la información inexacta.

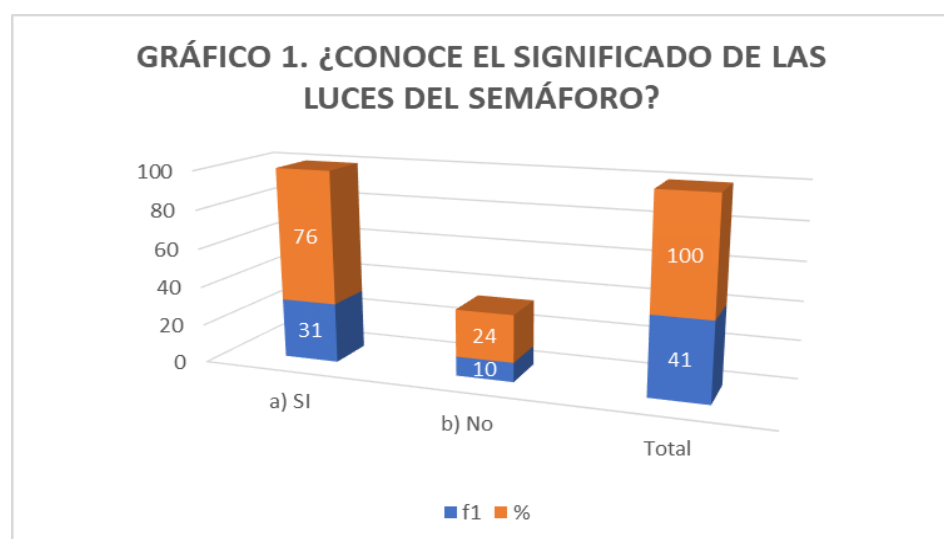
CAPÍTULO IV: RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Análisis de tablas y gráficos del Cuestionario aplicado a los peatones

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

	f1	%
Ítems		
a) SI	31	76
b) No	10	24
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones de Puerto Maldonado

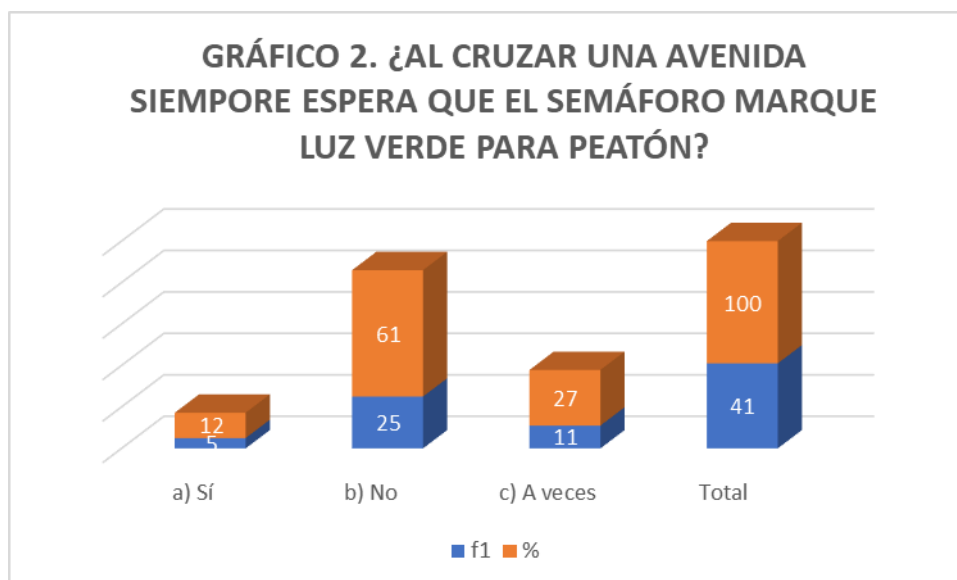
Interpretación:

El 76 % de los peatones de la muestra examinada afirma que entiende el significado de cada señal de tránsito, como se muestra en la tabla N.º 1, Una minoría del 24 % responde que no, lo que implica que, si los utilizan incorrectamente al cruzar la calle, la culpa es suya y no de los conductores. No obstante, estos últimos siguen estando obligados a tomar las medidas de seguridad adecuadas.

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

Ítems	f1	%
a) Sí	5	12
b) No	25	61
c) A veces	11	27
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones de Puerto Maldonado

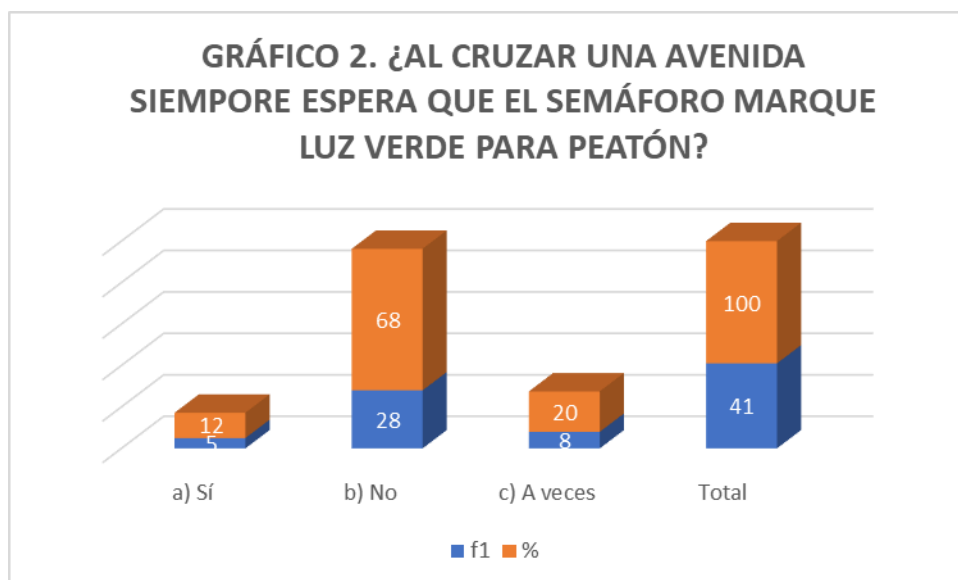
Interpretación:

La tabla N.º 2 muestra que el 12 % de la muestra de peatones siempre espera a que el semáforo se ponga en verde antes de cruzar una avenida, el 27 % lo hace ocasionalmente y el 61 % no espera y cruza mientras la señal está en rojo.

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

Ítems	f1	%
a) Sí	5	12
b) No	28	68
c) A veces	8	20
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones de Puerto Maldonado

Interpretación:

Según la tabla N.º 3, el 68 % de los peatones de la muestra encuestada afirmó que, cuando tienen prisa, no esperan a que el semáforo se ponga en verde para peatones, el 12 % indicó que no lo hace y una minoría del 20 % espera este cambio solo en determinadas ocasiones.

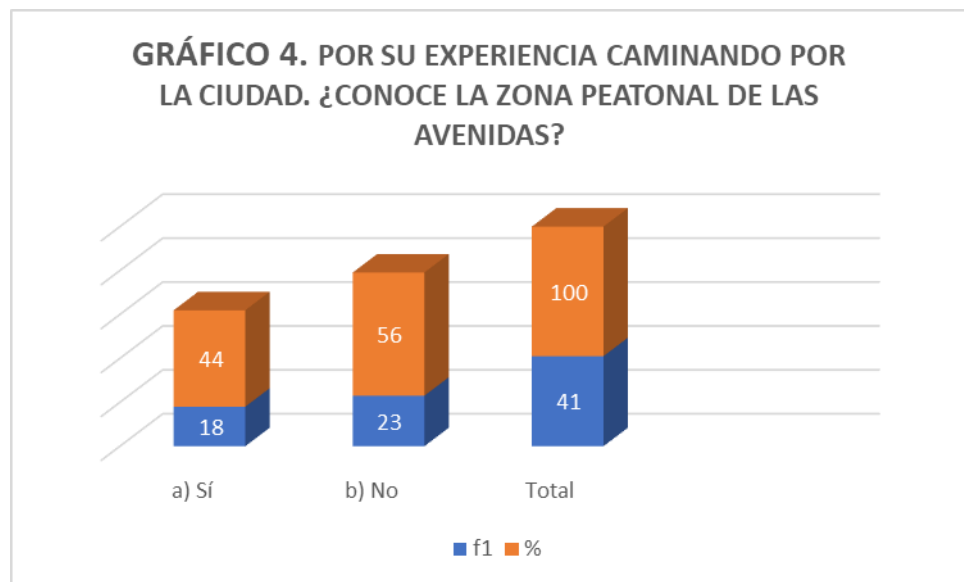
Tabla 4. Por su experiencia, caminando por la ciudad.

¿Conoce la

zona peatonal de las avenidas?

Ítems	f1	%
a) Sí	18	44
b) No	23	56
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a peatones de Puerto Maldonado

Interpretación:

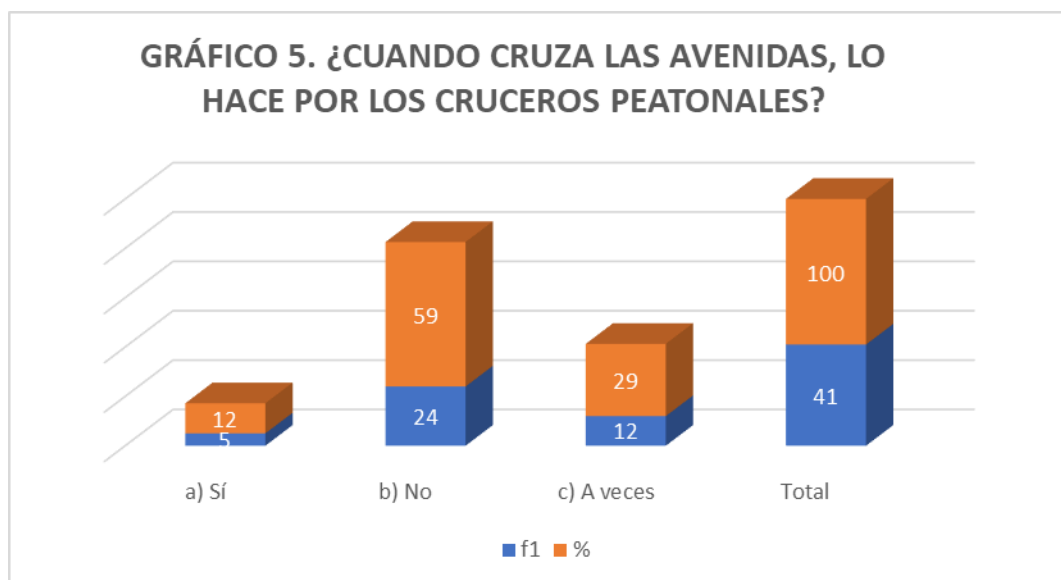
La tabla N.º 4 muestra que, aunque el 44 % de los peatones de la muestra examinada no conocía las restricciones para peatones, el 56 % reconoció que conocía la zona peatonal de las avenidas.

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

Ítems	f1	%
a) Sí	5	12
b) No	24	59
c) A veces	12	29

Total 41 100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

Interpretación:

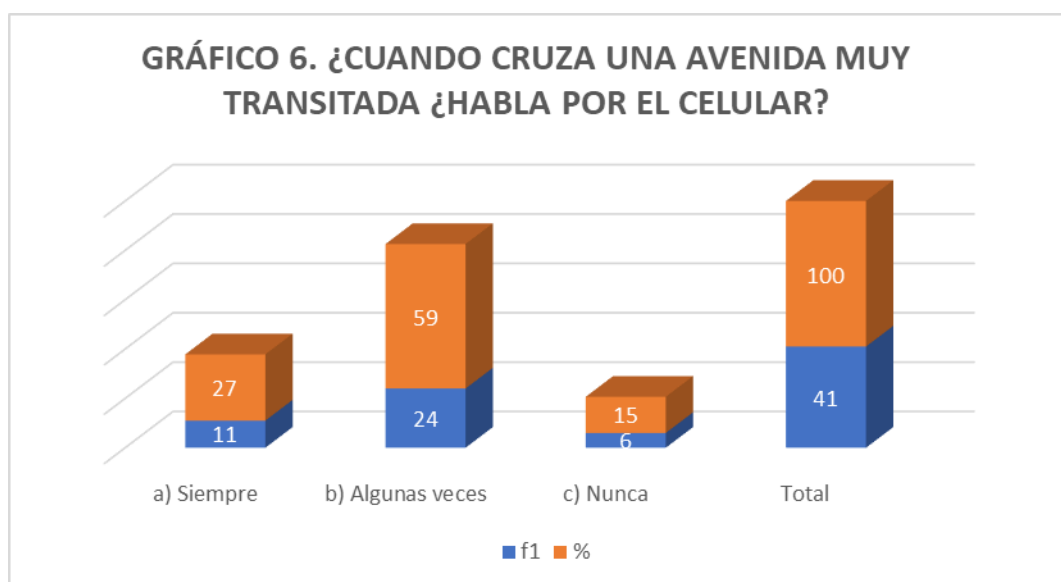
Según la tabla N.º 5, el 12 % de los peatones de la muestra estudiada confirma que, cuando cruza las avenidas, lo hace por los pasos de peatones; el 59 % lo hace ocasionalmente y el 29 % nunca sigue esta norma.

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

Ítems	f1	%
a) Siempre	11	27

b) Algunas veces	24	59
c) Nunca	6	15
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

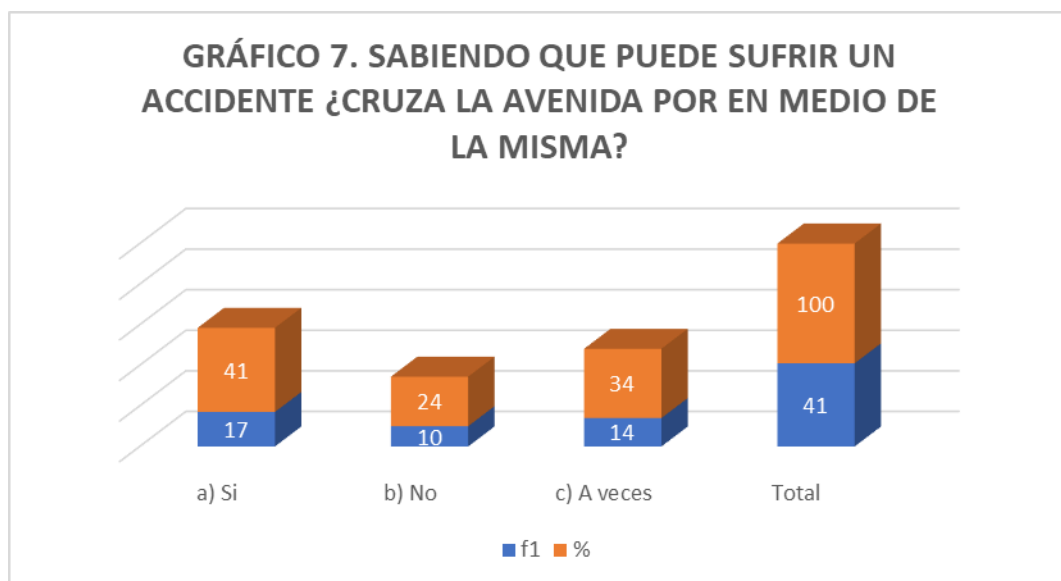
Interpretación:

Según la tabla N.º 6, el 27 % de los peatones de la muestra estudiada afirmó que, al cruzar una avenida muy transitada, habla por su teléfono celular. Solo el 15 % de los encuestados indicó que no lo hace, mientras que el 59 % afirmó que lo hace ocasionalmente. Esta circunstancia indica que la gran mayoría de los peatones muestra una total irresponsabilidad personal al cruzar una carretera o una calle.

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

Ítems	f1	%
a) Si	17	41
b) No	10	24
c) A veces	14	34
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

Interpretación:

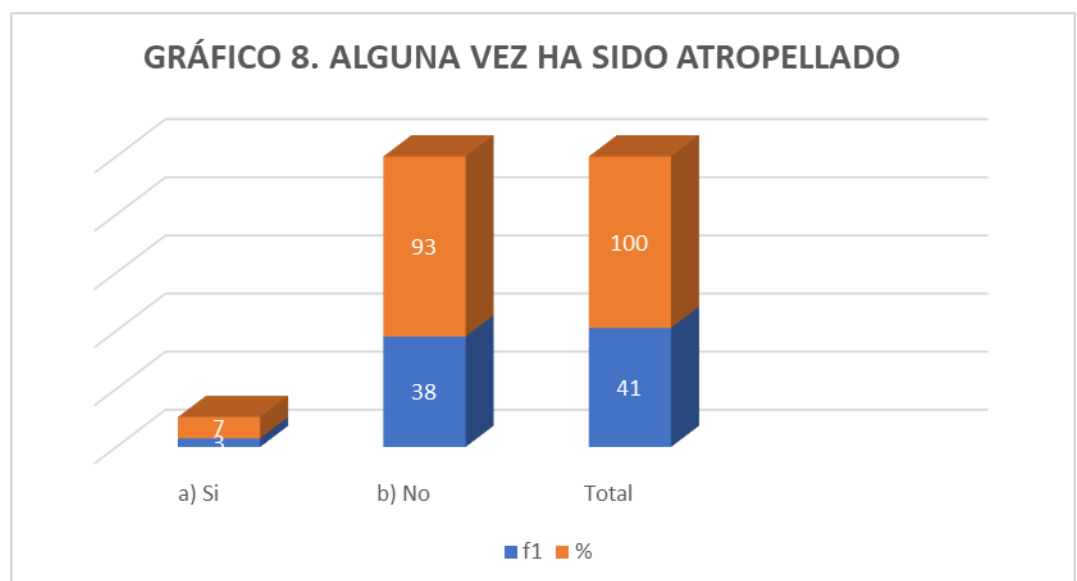
La tabla N.º 7 muestra que el 41 % de los peatones de la muestra encuestada cruza la avenida por el centro sabiendo que podría sufrir un

accidente; el 24 % afirma que no lo hace y el 34 % dice que lo hace ocasionalmente.

Tabla 8. ¿Alguna vez ha sido atropellado?

Ítems	f1	%
a) Si	3	7
b) No	38	93
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

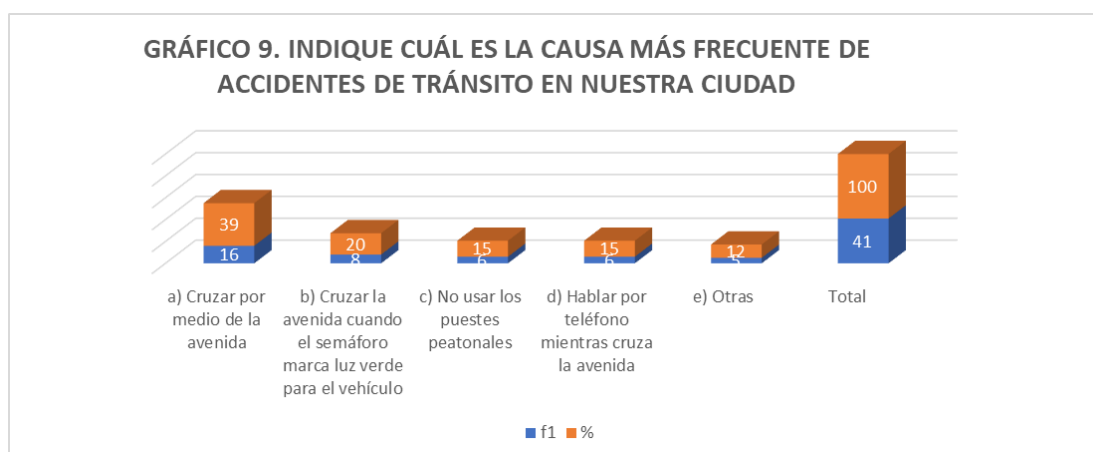
Interpretación:

Según la tabla N.º 8, el 7 % de los peatones de la muestra encuestada confirma haber sido atropellado por un coche al menos una vez; el 93 % restante afirma que no.

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

Ítems	f 1	%
a) Cruzar por medio de la avenida	16	39
b) Cruzar la avenida cuando el semáforo marca luz verde para el vehículo	8	20
c) No usar los puentes peatonales	6	15
d) Hablar por teléfono mientras cruza la avenida	6	15
e) Otras	5	12
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

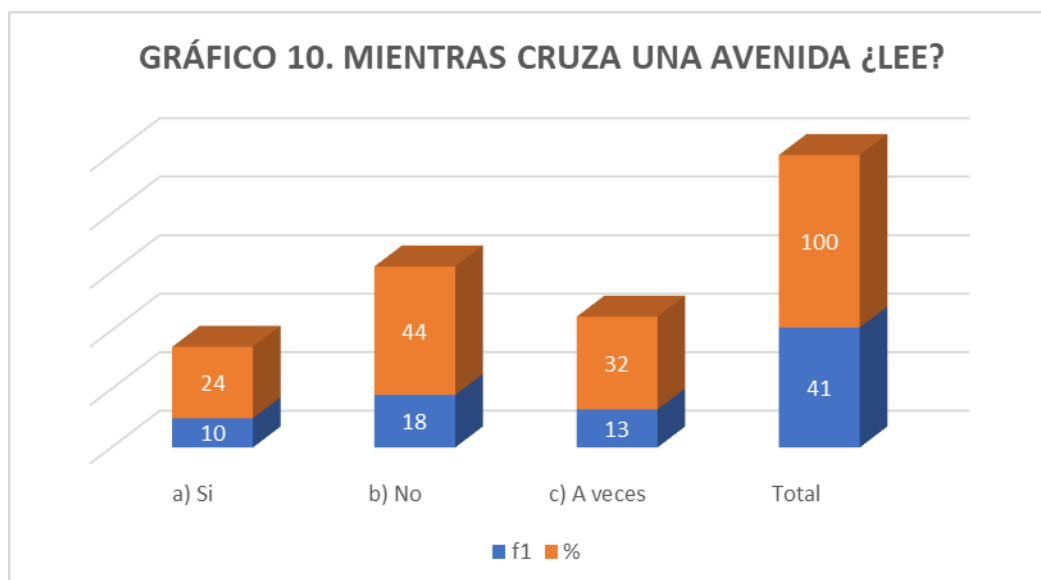
Interpretación:

Según la tabla N° 9, el 39 % de los peatones de la muestra encuestada respondió que la causa más frecuente de los accidentes de tránsito en nuestra ciudad es cruzar en medio de la avenida; el 20 % respondió que se debe a cruzar la avenida cuando el semáforo está en verde para los vehículos; el 19 % dijo que otra causa es no utilizar los puentes peatonales, y otro 19 % respondió que la causa es hablar por teléfono mientras se cruza la avenida.

Tabla 10. Mientras cruza una avenida ¿lee?

Ítems	f1	%
a) Si	10	24
b) No	18	44
c) A veces	13	32
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

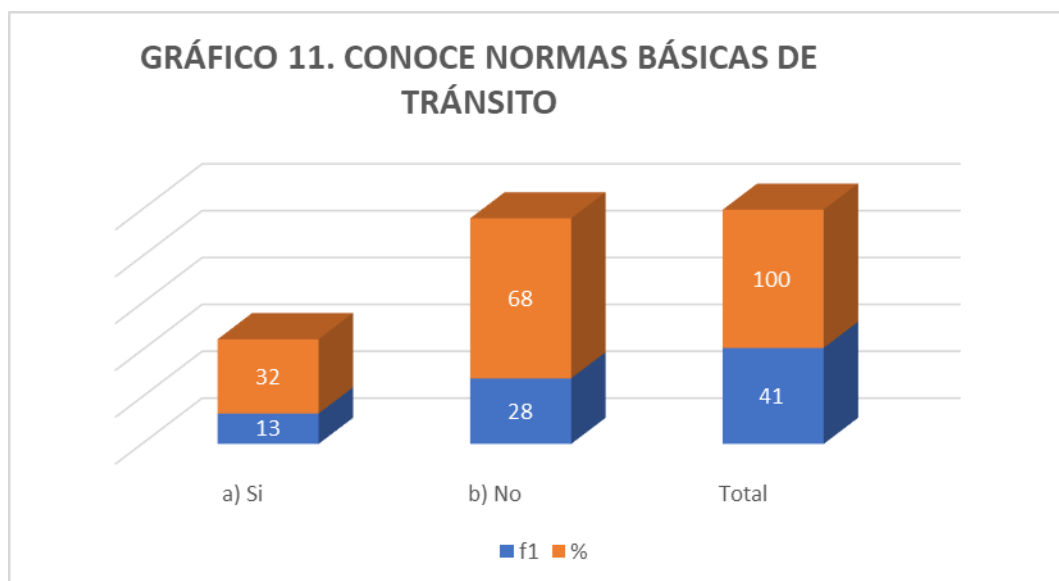
Interpretación:

Según la tabla N.º 10, el 24 % de los peatones de la muestra estudiada afirmó que lee (mensajes u otra información en su celular) mientras cruza una avenida; el 44 % respondió que no lo hace y un notable 32 % respondió que lo hace a veces.

Tabla 11. ¿Conoce normas básicas de tránsito?

Ítems	f1	%
a) Si	13	32
b) No	28	68
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

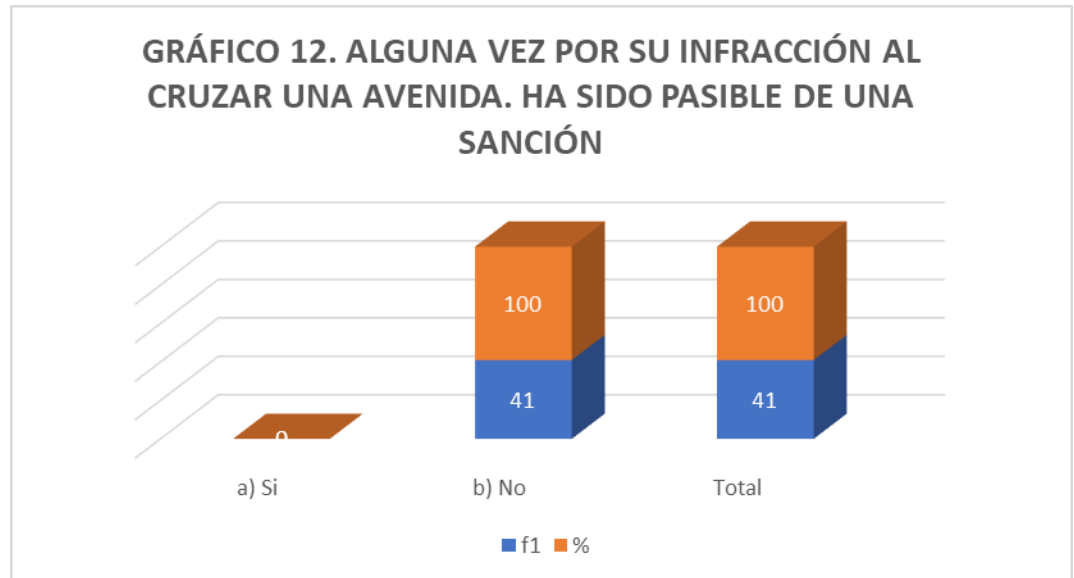
Interpretación:

La tabla N.º 11 muestra que el 32 % de los peatones de la muestra encuestada afirmaron conocer las normas fundamentales de tránsito, mientras que el 68 % no las conocía. Esta circunstancia sugiere que infringen estas normas al cruzar la calle, poniendo en peligro sus vidas.

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	41	100
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

Interpretación:

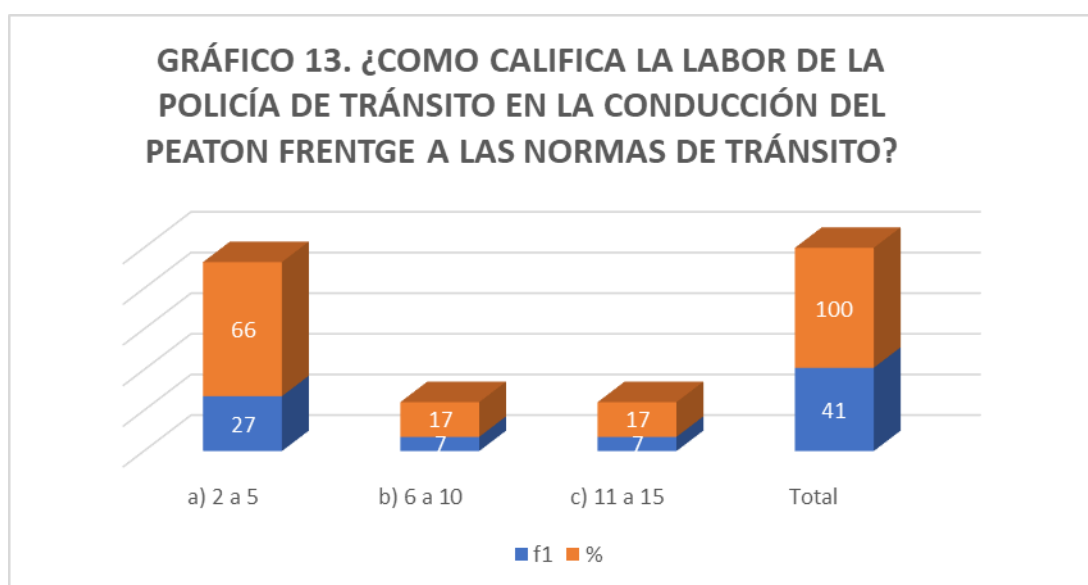
La tabla N.º 12 muestra que el 100 % de los peatones de la muestra encuestada afirmaron que nunca habían sido sancionados por cruzar la avenida o la calzada de forma incorrecta. Esto indica que, en caso de accidente, siempre se responsabiliza al conductor y no al peatón que cruza de forma inadecuada.

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	27	66

b) 6 a 10	7	17
c) 11 a 15	7	17
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

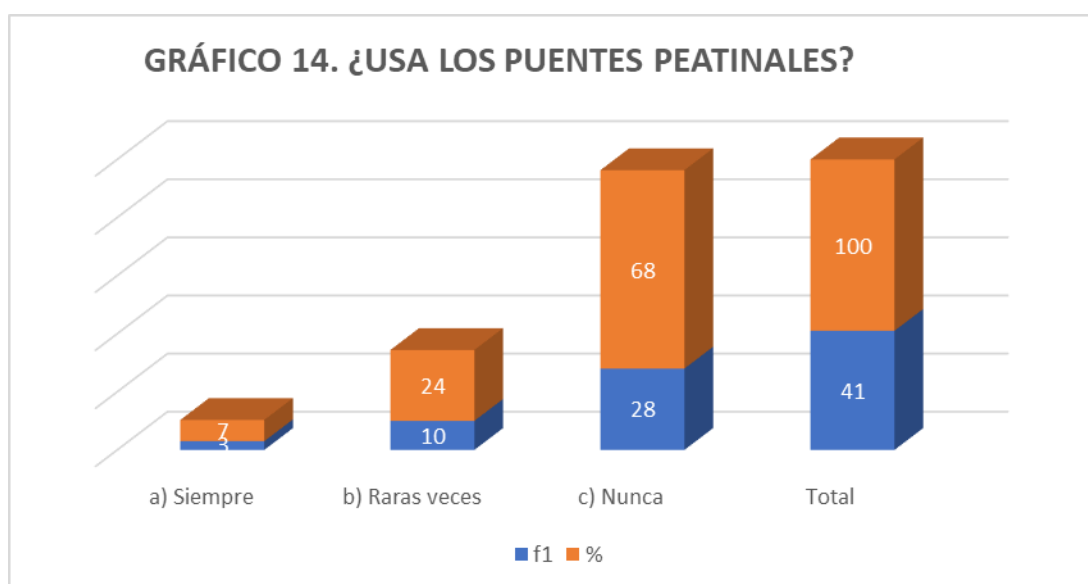
Interpretación:

La tabla N.º 13 muestra que el 66 % de los peatones de la muestra examinada otorgó a la asistencia prestada por la policía de tránsito para dirigir a los peatones de conformidad con las leyes de tránsito una puntuación entre 2 y 5, el 17 % le otorgó una puntuación entre 6 y 10, y otro 17 % le otorgó una puntuación entre 11 y 15.

Tabla 14. ¿Usa los puentes peatonales?

Ítems	f1	%
a) Siempre	3	7
b) Raras veces	10	24
c) Nunca	28	68
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

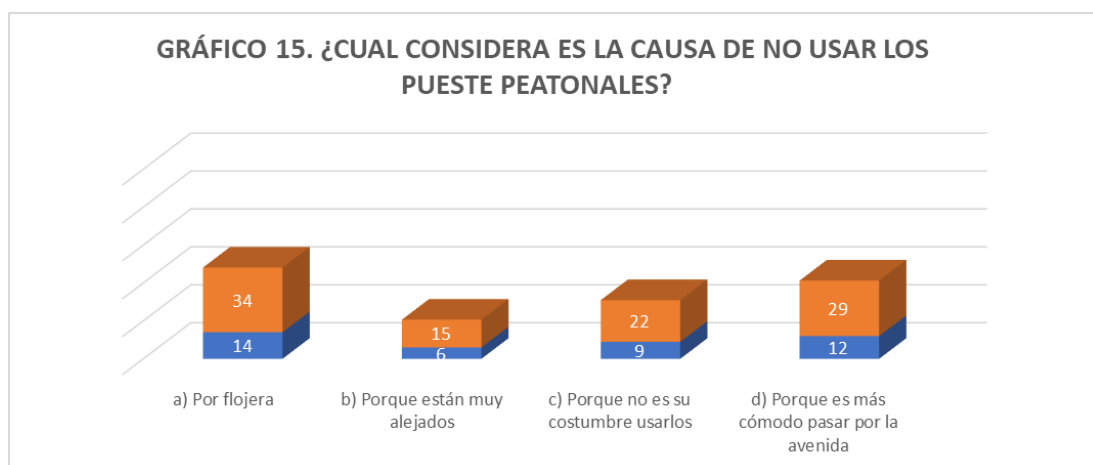
Interpretación:

Según la tabla N.º 14, el 24 % de los peatones de la muestra estudiada confirman que rara vez utilizan los puentes peatonales; el 68 % nunca los utiliza y solo el 7 % los utiliza para cruzar una carretera de doble calzada dividida por muros. Esto ilustra que los peatones a menudo ponen en riesgo sus vidas.

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

Ítems	f1	%
a) Por flojera	14	34
b) Por que están muy alejados	6	15
c) Porque no es su costumbre usarlos	9	22
d) Porque es más cómodo pasar la avenida	12	29
e) Otras	0	0
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

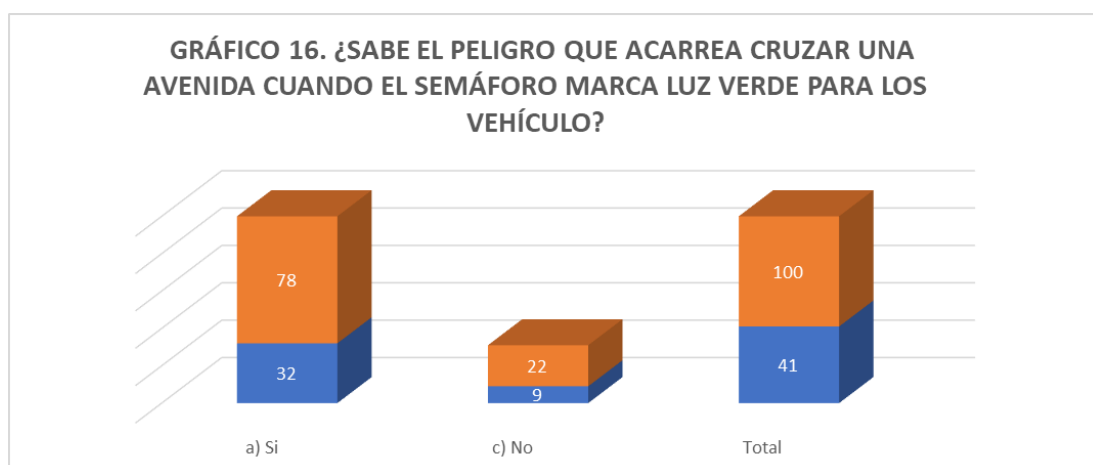
Interpretación:

Según la tabla N.º 15, el 34 % de los peatones de la muestra encuestada cree que una de las razones para no utilizar los puentes peatonales es la pereza, el 29 % considera que es más cómodo caminar por la avenida, aunque ello ponga en riesgo su vida, el 22 % afirma que es difícil romper con el hábito y el 15 % dice que es porque los puentes están demasiado lejos.

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

Ítems	f1	%
a) Si	32	78
b) No	9	22
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

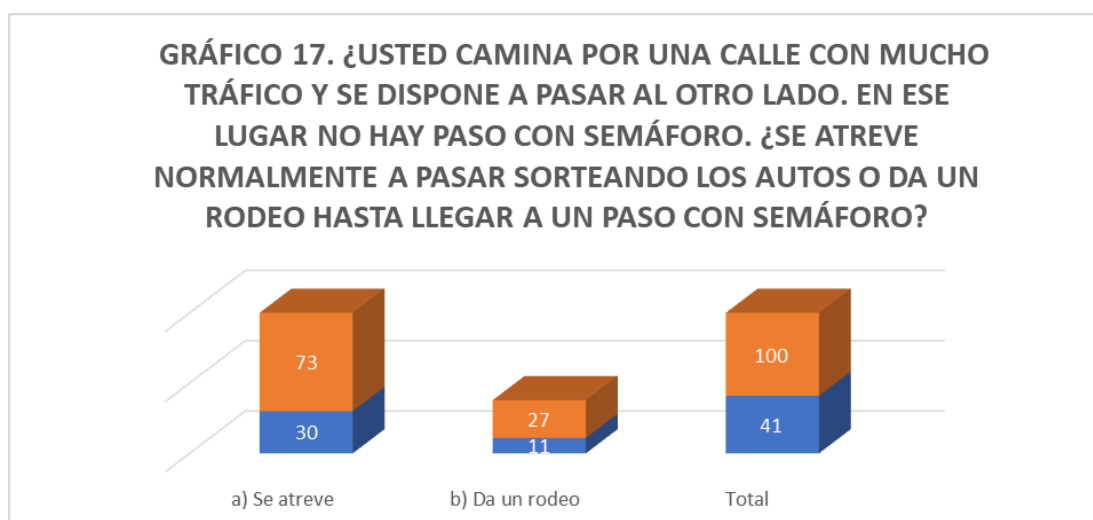
Interpretación:

La tabla N.º 16 muestra que el 78 % de los peatones de la muestra afirman ser conscientes de los riesgos que conlleva cruzar una avenida cuando el semáforo está en verde para los automóviles. El 22 % afirma no ser consciente del peligro.

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	30	73
b) Da un rodeo	11	27
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

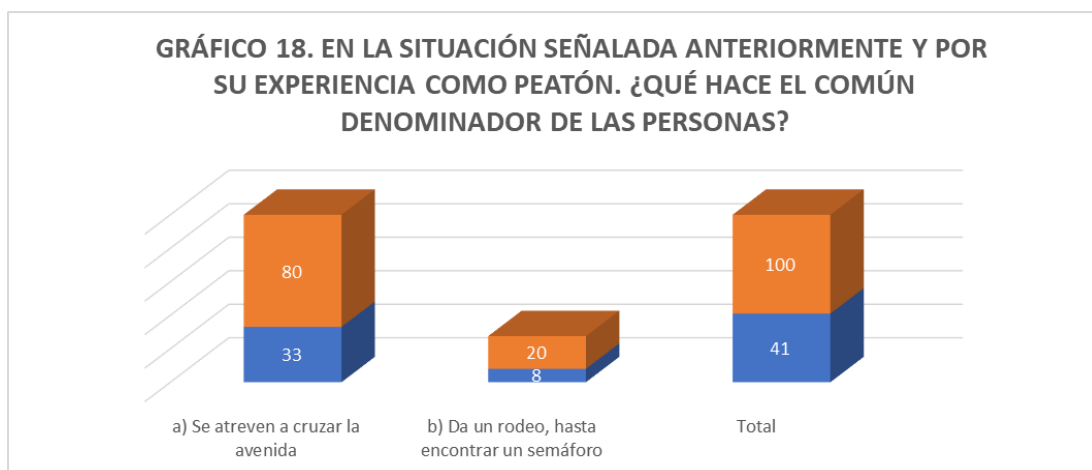
Interpretación:

La tabla N.º 17 muestra que el 73 % de los peatones de la muestra encuestada afirmaron que, por lo general, se atreven a cruzar entre los coches en lugar de dar un rodeo para llegar a un paso de peatones con semáforo si están caminando por una calle muy transitada y quieren cruzar al otro lado y no hay ningún paso de peatones con semáforo en ese lugar; solo el 27 % afirmó que no lo hace y que prefiere caminar hasta encontrar un paso de peatones 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	33	80
b) Da un rodeo, hasta encontrar un semáforo	8	20
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

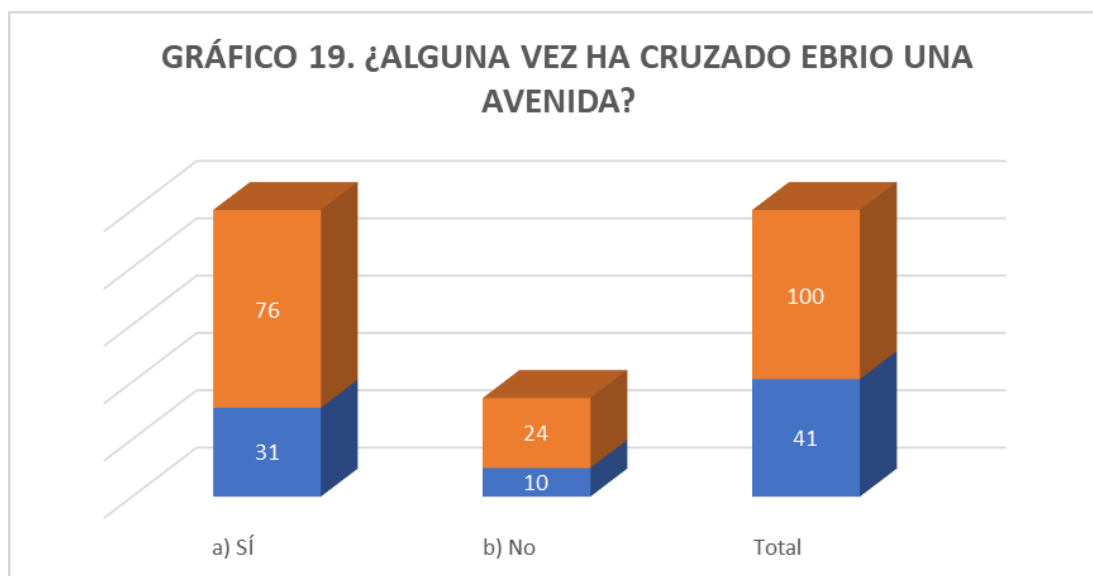
Interpretación:

La tabla N.º 18 muestra que solo el 20 % de los peatones cruza correctamente la calle sin poner en peligro su vida, mientras que el 80 % de los peatones de la muestra encuestada afirma que el denominador común entre las personas es que se atreven a cruzar la avenida en lugar de utilizar un puente peatonal o esperar en un semáforo.

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

Ítems	f1	%
a) Sí	31	76
b) No	10	24
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

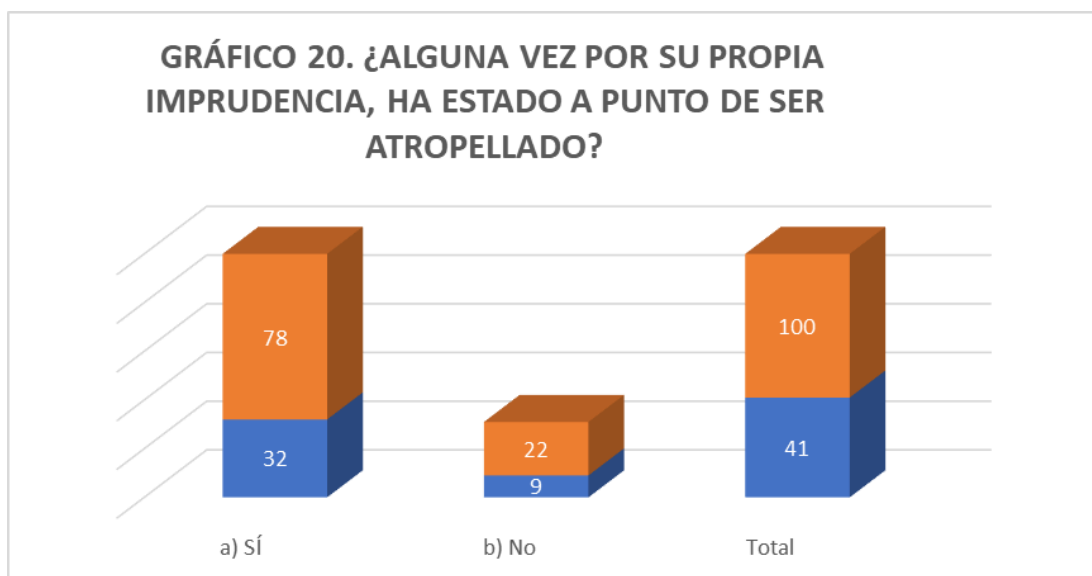
Interpretación:

Según la tabla N.º 19, el 76 % de los peatones de la muestra examinada confirman que han cruzado la calle en estado de embriaguez en alguna ocasión, mientras que solo el 24 % nunca lo ha hecho en tal estado.

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

Ítems	f1	%
a) Sí	32	78
b) No	9	22
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

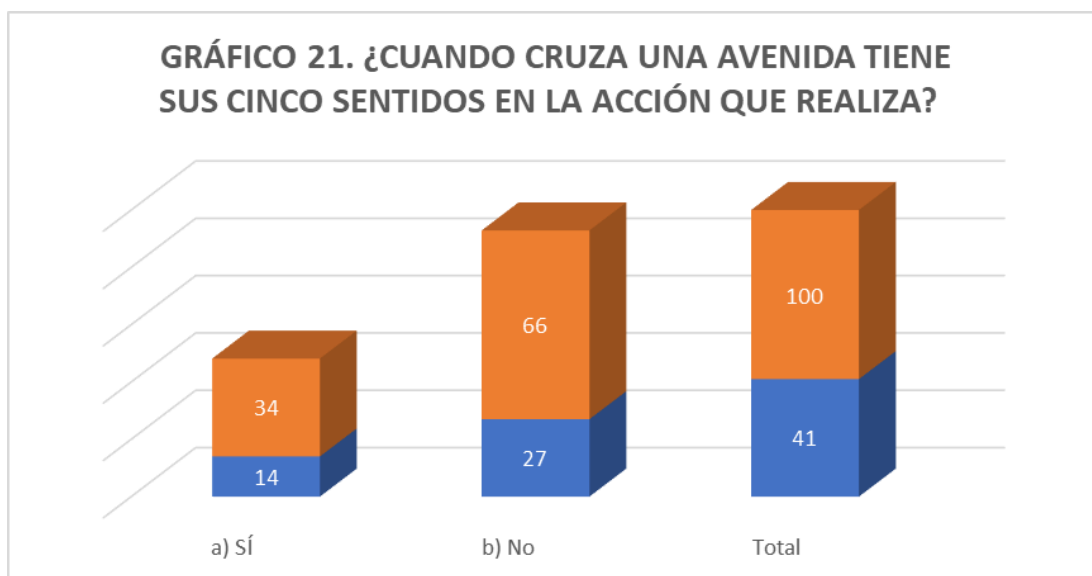
Interpretación:

Según la tabla N.º 20, el 78 % de los peatones de la muestra encuestada afirmó que, al menos una vez, por su propia negligencia, había estado a punto de ser atropellado por un coche; el 22 % respondió que nunca se había encontrado en esa situación.

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

Ítems	f1	%
a) Sí	14	34
b) No	27	66
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

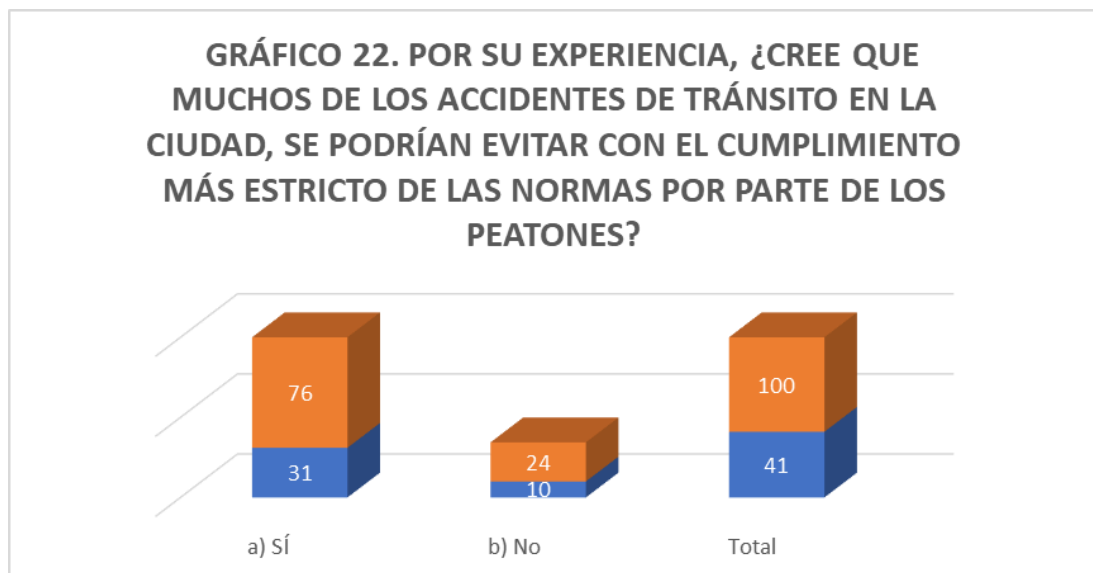
Interpretación:

La tabla N.º 21 muestra que solo el 34 % de la muestra de peatones encuestados afirma utilizar los cinco sentidos al cruzar una avenida; el 66 % restante afirma que no lo hace.

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	31	76
b) No	10	24
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

Interpretación:

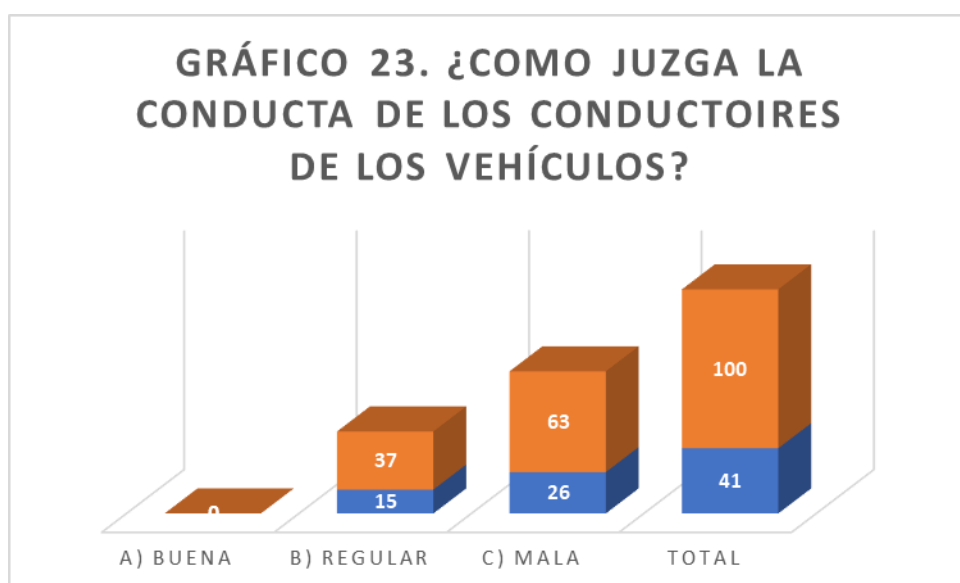
Según la tabla N.º 22, el 76 % de los peatones de la muestra encuestada indica que, basándose en su propia experiencia, cree que muchos accidentes de tráfico en la ciudad podrían evitarse si los peatones cumplieran más estrictamente las normas; el 24 % responde que no cree que sea así.

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

Ítems	f1	%
a) Buena	0	0
b) Regular	15	37

C) Mala	26	63
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

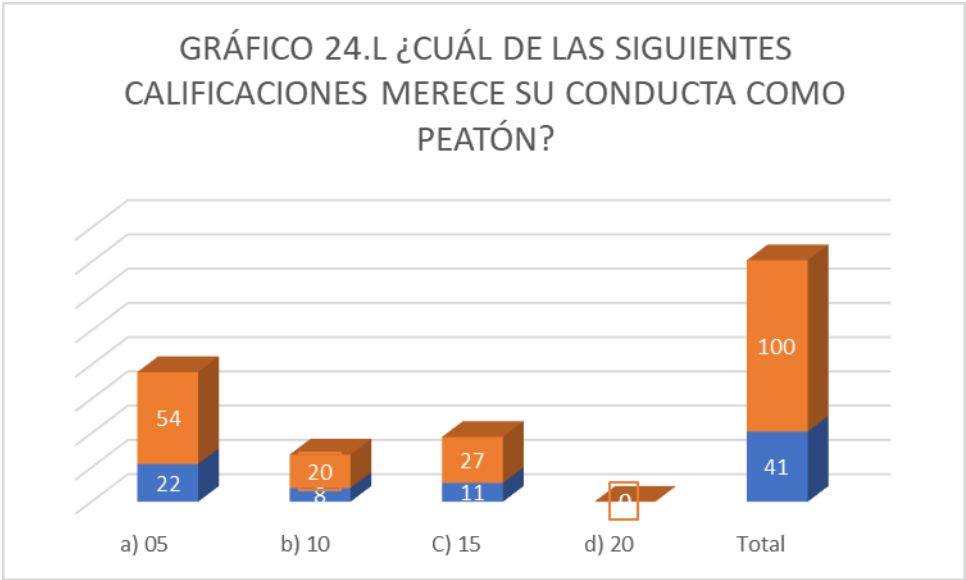
Interpretación:

La tabla N.º 23 muestra que el 63 % de los peatones de la muestra estudiada considera que los conductores de automóviles se comportan mal, y el 37 % considera que su comportamiento es horrible.

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

Ítems	f1	%
a) 05	22	54
b) 10	8	20
C) 15	11	27
d) 20	0	0
Total	41	100

Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado



Fuente: Cuestionario aplicado a los peatones de Puerto Maldonado

Interpretación:

La tabla N.º 24 muestra que el 54 % de los peatones de la muestra se otorgaron una puntuación de 5/20, el 20 % una puntuación de 10/20 y el 27 % una puntuación de 15/20 por su conducta como peatones. Esta situación sugiere que comprenden su falta de obligación en términos de comportamiento aceptable como peatones.

Análisis inferencial de las Variables

Justificación de la Prueba Estadística

Rho de Spearman.

Prueba No paramétrica.

Variables cuantitativas

Muestreo no probabilístico, por ser muestra censal.

No tiene distribución normal.

Hipótesis general de la investigación

La relación que existe entre la imprudencia del peatón influyen en la responsabilidad penal en un accidente de tránsito, **es directa**.

La relación que existe la imprudencia del peatón no influyen en la responsabilidad penal en un accidente de tránsito, **no es directa**.

Tabla 25: Conducta del peatón influye en la responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado – 2024.

Correlaciones		
	Conducta peatonal	Accidentes de transito

Rho de Spearman	Conducta peatonal	Coeficiente de correlación (bilateral)	Sig.	
				,461
			1,000	,004
		N	41	41
	Accidentes de tránsito	Coeficiente de correlación (bilateral)	Sig.	
				,461
			,004	1,000
		N	41	41

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

Los resultados de la prueba Rho de Spearman muestran una correlación moderadamente positiva, con un valor de coeficiente de ($r = 0,641$). Además, suponiendo que existe una asociación significativa entre la conducta de los peatones y los accidentes de tránsito en la ciudad de Puerto Maldonado en 2024, la hipótesis general se valida porque el valor de $P = 0.004$ es menor que $P = 0.05$, lo que hace que la relación sea significativa al 95 %.

Hipótesis específica 1 de la investigación

La imprudencia del peatón es un factor importante que contribuye a los accidentes de tránsito. Esto se debe a que los peatones, al no respetar las normas de tránsito y tomar precauciones, pueden generar situaciones peligrosas para ellos mismos y para los conductores.

Tabla 26: Factores para determinar la conducta del peatón que contribuye en un accidente de tránsito al no respetar normas de tránsito y tomas precauciones, 2024.

Correlaciones		
	Conducta peatonal	Accidentes de transito

Rho de Spearman	Conducta peatonal	Coeficiente de correlación (bilateral)	Sig.		
				1,000	,461
					,002
		N		41	41
	Accidentes de tránsito	Coeficiente de correlación (bilateral)	Sig.		
				,461	
				,002	1,000
		N		41	41

** La correlación es significativa en el nivel 0.01 (bilateral)

Los resultados de la prueba de Sperman, en donde el valor del coeficiente de correlación es ($r = 0.483$) lo que indica una correlación positiva baja, además del valor del $P = 0,002$ resulta menor al de $p = 0,05$ y en consecuencia la relación es significativa al 95% y se confirma la hipótesis específica 1: Los factores para determinar la imprudencia del peatón para atribuir la responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024.

Hipótesis específica 2 de la investigación

La conducta del peatón imprudente incumple las normas de circulación, como no usar pasos peatonales, cruzar imprudentemente, no respetar señales de tráfico y el uso irresponsable del teléfono móvil mientras caminan, pueden aumentar significativamente el riesgo de ser atropellados y, en algunos casos, pueden ser consideradas la causa principal del accidente de tránsito.

Tabla 27: La conducta del peatón imprudente incumple las normas de circulación, aumentan riesgos de ser atropellados y en algunos casos causa principal de accidentes de tránsito, 2024.

Correlaciones

		Conducta peatonal normas de imprudente no respeta normas de circulación		Aumenta accidentes de tránsito	
Rho de Spearman	Conducta peatonal imprudente no respeta normas de circulación	Coeficiente de correlación (bilateral)	de Sig.		
				1,000	,461
					,003
	N			41	41
Rho de Spearman	Aumenta accidentes de tránsito	Coeficiente de correlación (bilateral)	de Sig.		
				,461	
				,003	1,000
	N			41	41

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

Los resultados de la prueba Rho de Spearman indican una correlación positiva modesta, con un valor del coeficiente de correlación de ($r = 0,467$). Además, la relación es significativa al 95 % y se verifica la hipótesis específica 2, ya que el valor $P = 0,003$ es inferior a $p = 0,05$: La conducta del peatón imprudente incumple las normas de circulación, como no usar pasos peatonales, cruzar imprudentemente, no respetar señales de tráfico y el uso irresponsable del teléfono móvil mientras caminan, pueden aumentar significativamente el riesgo de ser atropellados y, en algunos casos, pueden ser consideradas la causa principal del accidente de tránsito.

Hipótesis específica 3 de la investigación

La falta de educación vial genera en la impericia del peatón imprudente la inobservancia de las normas de tránsito, el cruce imprudente de la vía, el no respetar las señales de tránsito o la falta de

precaución, puede generar accidentes de tránsito provocando situaciones de riesgo que pueden culminar en lamentables consecuencias, tanto para el mismo como para el conductor.

Tabla 28: La falta de educación vial genera impericia del peatón imprudente, la inobservancia de las normas de tránsito puede generar accidentes de tránsito provocando situaciones de riesgo, culminando en consecuencia lamentables, 2024.

Correlaciones				
Rho de Spearman	Falta de educación vial		Educación y cultura vial	
	Coeficiente de correlación (bilateral)		de Sig.	
	1,000		,461,001	
	N		41	
	Educación y cultura vial		Coeficiente de correlación (bilateral)	
Rho de Spearman	,461,001		de Sig.	
	1,000		,461,001	
	N		41	
	Educación y cultura vial		Coeficiente de correlación (bilateral)	
	,461,001		de Sig.	

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

Los resultados de la prueba Rho de Spearman, indican una correlación positiva modesta, con un valor del coeficiente de correlación de ($r = 0,479$). Además, la relación es significativa al 95 %, ya que el valor de $P = 0,001$ es inferior a $p = 0,05$, lo que respalda la tercera hipótesis específica de la investigación: La falta de educación vial genera en la impericia del peatón imprudente la inobservancia de las normas de tránsito, el cruce imprudente de la vía, el no respetar las señales de tránsito o la falta de precaución, puede generar accidentes de tránsito provocando situaciones de riesgo que pueden culminar en

lamentables consecuencias, tanto para el mismo como para el conductor.

Discusión de resultados

Han podido respaldar el enfoque hipotético en relación con la investigación sobre si la imprudencia de los peatones puede afectar a la responsabilidad penal en un accidente de tráfico, señalando que, entre las causas de los accidentes de tráfico, la segunda causa más común es el comportamiento imprudente “negligente y omisivo” de los peatones, que podría ser el resultado de un comportamiento innato o heredado, adquirido o aprendido, observable o manifiesto, que según Castillero Mimenza, 2019, lo anima a hacer cosas, algunas de las cuales están fuera del ámbito del derecho penal debido a su nocividad, criminalidad, ilegalidad y culpabilidad. En el caso de nuestra investigación, esto justifica su clasificación como delitos que ponen en peligro la seguridad vial y causan daños a la vida, la integridad física y la salud, Según información de primera fuente obtenida, en nuestra ciudad de Puerto Maldonado en el 2024. En esa línea el 2024, el Perú registró 86 mil 757 accidentes de tránsito y 3.002 muertes, según el Boletín Estadístico Anual de Siniestralidad Vial 2024, elaborado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). El mismo reporte revela que el 94.9 % de los accidentes atribuidos al factor humano fueron provocados por conductores, mientras que la imprudencia del peatón representó solo el 4.1 %. Esto refleja que la principal amenaza para quienes caminan no proviene de sus propias acciones, sino de la conducta irresponsable al volante.

No obstante, es preocupante, ya que las estadísticas muestran que las causas derivadas de la imprudencia de los peatones

representan una parte menor de la culpa. Destacamos algunos elementos cruciales: a. Los conductores y peatones que utilizan las vías de acceso carecen de responsabilidad, sentido común y tolerancia. b. La falta de valores en la conducta de los miembros de nuestra sociedad, una afirmación respaldada por el incumplimiento por parte de cada miembro de las normas, leyes, acuerdos u otras legislaciones establecidas para controlar su conducta, lo que acaba traducándose en descuido. Desprecio por las señales y semáforos de tráfico, cuyas instrucciones se ignoran con prisa por adelantarse al semáforo en rojo, lo que supone un riesgo. c. La ineficacia de la policía de tránsito a la hora de regular el uso de los peatones; en ocasiones, se les descubre utilizando elementos que distraen la atención. d. Integración inadecuada de los componentes estatales, con predominio del papel de los ciudadanos como peatones responsables, cautelosos y bien informados que han recibido instrucción previa sobre cómo utilizar y respetar las normas de tránsito. e. Nuestro derecho penal sustantivo carece de un instrumento jurídico para identificar a los peatones y evaluar su grado de culpabilidad en actividades delictivas, como el uso de teléfonos celulares.

En este sentido, la tabla n.º 11 muestra que, si bien el 68 % de los peatones encuestados desconoce las normas fundamentales de tránsito, el 32 % las conoce. Esta circunstancia sugiere que infringen estas normas al cruzar la calle, poniendo en peligro sus vidas. Los peligros aumentan. La tabla n.º 17 muestra que el 73 % de los peatones de la muestra encuestada afirmaron que, por lo general, se atreven a cruzar esquivando los coches, en lugar de dar un rodeo para llegar a un paso de peatones con semáforo, si están caminando por una calle muy transitada y quieren cruzar al otro lado y no hay ningún paso de peatones con semáforo en ese lugar. Solo el 27 % de los encuestados afirmó que prefiere caminar hasta encontrar un paso de peatones con

semáforo en lugar de hacer esto. En este sentido, la tabla n.º 18 confirma que el 80 % de los peatones que formaban parte de la muestra encuestada están de acuerdo en que el denominador común entre las personas es que se atreven a cruzar la avenida en lugar de esperar en un semáforo o utilizar un puente peatonal, y solo el 20 % cruza correctamente y sin poner en peligro su vida.

Los peatones que conformaron la muestra encuestada concluyeron que existe una falta de valoración de la vida tanto propia como ajena porque infringen las leyes peatonales al cruzar la avenida en medio de ella, a sabiendas de que al hacerlo pueden sufrir un accidente que los afecte directamente o tenga consecuencias fatales para el tránsito vehicular. La tabla N.º 20 muestra que el 78 % de los peatones de la muestra encuestada afirmaron haber estado al menos una vez en peligro de ser atropellados por un coche debido a su propio descuido; el 22 % afirmó no haberlo experimentado nunca. Este resultado no justifica la circunstancia, ya que los conductores ponen en peligro su propia vida y la de sus pasajeros para evitar atropellar a peatones descuidados.

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

El Código Penal de 1991 define el homicidio culposo como la conducta que infringe o incumple el deber de cuidado, causando daños a la vida, un derecho legal considerado fundamental y reconocido por la Constitución Política del Perú. Por lo tanto, según lo estipulado por la ley penal, toda persona declarada culpable de este delito debe enfrentarse a medidas punitivas y coercitivas; Además, dado que no existe una clasificación penal para las acciones irresponsables que causan lesiones a los peatones o afectan a sus vidas, sus cuerpos o su salud, no hay consecuencias ni sanciones penales. Por ello, las

estadísticas sobre accidentes de tráfico no recogen las sanciones impuestas a los peatones que causan colisiones, lo que perpetúa este comportamiento imprudente y, en consecuencia, los problemas de seguridad vial.

Los datos de nuestro estudio, recopilados mediante instrumentos de investigación dirigidos a los peatones de Puerto Maldonado, nos han permitido determinar que las causas más comunes de los accidentes son:

- 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 acuerdo con la clasificación del artículo 111° de nuestro Código Penal, que podría complementarse con el apartado “A”, podemos confirmar que estas conductas infringen las normas y reglamentos de tráfico y que su infracción debe ser sancionada tanto administrativa como penalmente por no haber actuado con la debida diligencia (véanse los cuadros 2, 5, 7, 8, 9, 14, 16 y 18). Y, una que es más importante a la pregunta **¿Cuál de las siguientes calificaciones merece su conducta como peatón?** La tabla N.º 24 muestra que el 54 % de los peatones de la muestra se otorgan una puntuación de 5/20, el 20 % una puntuación de 10/20 y el 27 % una puntuación de 15/20 por su conducta como peatones. Esta circunstancia sugiere que son conscientes de su falta de responsabilidad en cuanto a una conducta adecuada como peatones.

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

El deber y el derecho a la vida humana están establecidos en la Constitución Política del Perú, que sirve como norma fundamental para la promulgación de leyes y reglamentos que especifican cómo deben comportarse las personas en el tráfico y cómo deben utilizar las vías los peatones. Estas normas deben cumplirse para evitar daños a la vida y la salud de las personas. Por ello, las normas nacionales de tránsito se establecen a través de la Ley General de Transporte Terrestre y Tránsito, Ley N.º 27181 y su Reglamento, que especifica las obligaciones de los peatones en su artículo 61.

En este sentido, los resultados de los instrumentos de investigación utilizados en la muestra de peatones encuestados son preocupantes, ya que todos ellos informaron que nunca habían sido sancionados por infringir las normas de tránsito o desobedecer las señales de tránsito al cruzar la avenida o la carretera, poniendo sus vidas en grave peligro y obligando con frecuencia a los conductores a realizar maniobras arriesgadas para evitar colisionar con ellos. Como resultado, siempre son responsables de las consecuencias de su descuido y desprecio por las normas de tránsito en caso de accidente, por lo que no están sujetos a sanciones ni multas. Por ejemplo, cuando cruzan la calle de forma repentina. Véanse las tablas 17 y 18. Cabe mencionar que este comportamiento suscita inquietudes sobre la eficacia de la autoridad y las capacidades de la policía de tránsito, ya que sus actos denotan una falta de supervisión estricta y severa, permitiendo con frecuencia que los peatones descuidados que infringen las normas de tránsito pasen sin advertencia alguna. Para continuar de manera coercitiva y punitiva, cabe señalar que esto se debe en parte a la ausencia de una disposición legislativa en el sistema jurídico que califique dicha acción como culpable. Según la información anterior, una parte significativa de los peatones (68 %) nunca cruza las carreteras de dos carriles divididas utilizando puentes peatonales. Esto demuestra

que los peatones ponen en peligro sus vidas con frecuencia porque creen que no sufrirán consecuencias graves (véase la tabla 14). A esto se suma la falta de diligencia y seriedad de la policía de tránsito. Debido a que es común desobedecer las normas y señales de tránsito, cruce de carreteras y vías peatonales, la conducta de los peatones se ha vuelto socialmente sesgada. Las personas priorizan la comodidad sobre la seguridad y no les importa poner en peligro su propia vida o la de los demás.

En relación a la incorporación de una norma jurídica, para sancionar drásticamente la falta de cumplimiento del peatón en normas de tránsito.

Nuestro análisis del asunto revela la necesidad de promulgar una norma específica que regule el comportamiento de los peatones que, al no actuar con la precaución necesaria, provocan accidentes de tráfico y ponen en peligro tanto su propia vida como la de otras personas. Con el fin de reducir los accidentes de tráfico en la ciudad de Puerto Maldonado, la legislación penal establece que el homicidio involuntario se castiga con pena de prisión. Por último, el 80 % de los peatones de la muestra afirmaron que, al menos en una ocasión, habían estado a punto de ser atropellados por un coche como consecuencia de su propia negligencia. Véanse las tablas 17, 18, 19 y 20. Por este motivo, los propios peatones afirman que nunca han sufrido las consecuencias de infringir las normas de tráfico. (ver tabla 12). Sobre el particular la doctrina 169 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”. Ampliando su análisis, clasifica el comportamiento como intencional o negligente y lo incluye dentro de los cargos penales descritos en la legislación, concluyendo que esto proporciona la base jurídica penal aplicable en el ámbito externo.

En relación a la carencia de educación vial sobre reglas de tránsito.

Dado que la vida es la unidad fundamental de la sociedad y un derecho legal protegido por el Estado, es necesario desarrollar programas integrales que involucren a todos los niveles de los sistemas judicial, policial y educativo. Desde el inicio de la educación, se debe enseñar a las personas a respetar las normas y reglamentos generales y específicos, así como a considerar la gran importancia de cumplir con las normas y reglamentos de tránsito para peatones, ya que estos están relacionados con la protección de su propia vida y la de los demás. Incluyendo la participación de todos los niveles gubernamentales, fortaleciendo y mejorando la inestable cultura ética y los valores de los peatones que incumplen su deber de cuidado, lo que da lugar a situaciones peligrosas y riesgosas que provocan accidentes de tránsito, los cuales se han intensificado en los últimos años con trágicos resultados. Según la tabla N.º 22, el 76 % de los encuestados afirmó que muchos accidentes de tráfico en la ciudad podrían evitarse si los peatones cumplieran las leyes de forma más estricta. Esto indica que ya no podemos descartar las infracciones de los peatones como algo sin importancia.

CONCLUSIONES

PRIMERA: El comportamiento imprudente de los peatones en los accidentes de tránsito en la ciudad de Puerto Maldonado, 2024, confirma que su conducta se manifiesta en acciones que se clasifican como delitos por su tipicidad, ilegalidad y culpabilidad, tomando en cuenta la capacidad de cada individuo para actuar según lo establecido en el Código Civil de 1984, artículos 42, 43 y 44, dejando abierta la facultad y autoridad del Estado para legislar y clasificar a los peatones.

SEGUNDA: Los factores para determinar la imprudencia del peatón que genere responsabilidad penal en un accidente de tránsito, se ha determinado las acciones temerarias como cruzar vías fuera de los pasos peatonales, ignorar semáforos, caminar distraído con el celular, transitar en zonas oscuras sin reflectantes y cruzar bajo efectos del alcohol. Estas conductas negligentes limitan el tiempo de reacción de los conductores. Es imposible imponer sanciones coercitivas por poner en peligro la vida de los peatones y los conductores de automóviles, ya que no existe ningún delito penal que reconozca y tipifique expresamente el comportamiento imprudente y la falta de diligencia por parte de los peatones, aunque sus responsabilidades como peatones estén recogidas en el artículo 61 de la Ley General de Transporte Terrestre y Tráfico, Ley N.º 27181 y su Reglamento.

TERCERA: Se ha determinado que se requiere una base legal para perseguir y castigar la irresponsabilidad de los peatones como causa de accidentes. Una vez establecida la responsabilidad, el sistema de seguridad vial debe utilizar su autoridad para hacer cumplir la ley, involucrando a los sistemas judicial, policial, educativo y familiar. La ausencia de un sistema de seguridad vial integral con expertos en análisis del comportamiento, como lo demuestran las acciones objetivas de los peatones, proporciona puntos de referencia que permiten comparar cuando un comportamiento concreto se asocia a un delito

penal y determinar si se llevó a cabo de forma imprudente, en violación del deber objetivo de diligencia, transgresión del sistema legal y respeto a la convivencia social. de manera que sus acciones cumplan con el artículo 111° del Código Penal peruano y contribuyan a fomentar un sentido de responsabilidad ante la fuerza coercitiva del derecho penal.

CUARTA: Existe una grave carencia de programas integrales de educación vial que involucren a todos los niveles del sistema educativo y a la sociedad civil. Estos programas podrían ayudar a mejorar la cultura y los valores poco éticos de los peatones que incumplen su deber de precaución, creando situaciones de riesgo y peligro que provocan accidentes de tráfico, los cuales, lamentablemente, han aumentado en los últimos años.

RECOMENDACIONES

PRIMERA: Con el fin de prevenir peligros y riesgos en el tráfico, el Poder Legislativo debe promulgar leyes que tipifiquen el comportamiento imprudente de los peatones y fomenten el cumplimiento íntegro de la ley. Esto dará lugar a la aceptación de las disposiciones e instrumentos aprobados para regular el tráfico y la circulación de vehículos y peatones, respetando las señales de tráfico.

SEGUNDA: De conformidad con lo dispuesto en la Ley General de Transporte Terrestre y Tráfico, Ley N.º 27181 y su Reglamento, tal y como se establece en el artículo 61, que especifica las obligaciones que incumben a los peatones, el Poder Legislativo debería incluir un delito penal que individualice la responsabilidad de los peatones que infrinjan las normas mediante un comportamiento imprudente y la falta de diligencia debida, aplicando sanciones coercitivas por las lesiones causadas a sí mismos y a los conductores de vehículos. Con el fin de crear una clasificación jurídica que abarque el comportamiento de los peatones que constituye un incumplimiento del deber de diligencia, las disposiciones del artículo 111º de nuestro Código Penal de 1991, que define el delito de homicidio involuntario, incluida la conducta imprudente de los peatones que infringen las leyes y normas de tránsito, refuerzan la base jurídica para enjuiciar y castigar el comportamiento de los peatones cuando provoca la muerte, mediante un sistema de seguridad vial en el que participan los sistemas judicial, policial, educativo y familiar.

TERCERA: Junto con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, la Municipalidad Provincial de Tambopata establecerá un sistema integral de seguridad vial, dotándolo de los fondos y el personal necesarios para contratar a profesionales encargados de poner fin a las conductas imprudentes de los peatones. Con el fin de fomentar el sentido de la responsabilidad ante la fuerza coercitiva del

derecho penal, se sugiere que este acto se incluya dentro de los delitos penales enumerados en el artículo 111° del Código Penal peruano.

CUARTA: Con el fin de influir en la mejora de la precaria cultura ética y los valores de los peatones que incumplen su deber de diligencia, el Poder Ejecutivo, a través de la Secretaría de Educación en colaboración con la Secretaría de Transporte y Comunicaciones, debería modificar y aprobar una propuesta legislativa que sancione a los peatones por incumplir su deber de diligencia y refuerce y apoye programas educativos integrales con la participación de todos los niveles del gobierno.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Abad, M. y Salcedo, L. (2022). Responsabilidad civil en accidentes de tránsito y proyecto de vida de víctimas, del primer juzgado civil de Lima Norte – 2022 [Informe de pregrado]. Universidad César Vallejo.

<https://hdl.handle.net/20.500.12692/115881>

Abanto, J. (2022). La Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito. Un Punto de Vista Judicial.

<http://blog.pucp.edu.pe/blog/jaimedavidabantotorres/2022/02/10/laresponsabilidad-civil-por-accidentes-de-transito-un-punto-de-vistajudicial/>

Aguilar, S. (2023). Tesis: “Seguridad vial y su relación con los accidentes de tránsito en conductores y peatones de Lima metropolitana y Callao en el año 2022”. Universidad San Ignacio de Loyola.

<https://hdl.handle.net/20.500.14005/13976>

Álvarez, I. (2019). Accidentes de Tránsito, una causa de muerte inevitable. Revista Accidentes de Tránsito.

<https://www.yumpu.com/es/document/read/62717891/revista-accidentes-de-transito>

Alcántara, A. (2021). Tesis: “La responsabilidad penal del peatón en los accidentes de tránsito en la República Dominicana”. Universidad APEC de la Republica Dominicana.

<https://orcid.org/0000-0003-4376-6850>

Balcázar, A. (2017). Responsabilidad de los Peatones en Accidentes de Tránsito.

<https://es.scribd.com/doc/196705195/Responsabilidad-Del-Peaton-en-losaccidentes-de-Transito>

Castillo, O. (2019). Tesis: "Regulación de la responsabilidad penal del peatón imprudente y negligente en el Perú". Universidad Cesar Vallejo.

<https://hdl.handle.net/20.500.12692/48477>

Carrera et al. (2020). Culpa de la víctima como eximente de responsabilidad: ¿un análisis de causalidad o culpabilidad?

<https://doi.org/doi:10.18272/ulr.v7i1.1692>.

Constante, N. (2017). Accidentes de Tránsito producidos por imprudencia y negligencia de conductores y peatones en la Avenida Simón Bolívar del DMQ, año 2016 [Proyecto de investigación previo a la obtención del Título de Abogada, Universidad Central de Ecuador]. Repositorio Digital de la Universidad Central de Ecuador.

<http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/13253>

Flores, Y. & Choquehuanca, E. (2024) Responsabilidad civil y culpa por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Moquegua, 2024. <https://hdl.handle.net/20.500.12819/3595>

Fernández, H. y Solano, A. (2023). Daño a la persona en los accidentes de tránsito, Lima Norte 2022 [Informe de pregrado]. Universidad César Vallejo.

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/150172/Fernandez_RHN-Solano_PA-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Junqui, R. & Vélez, H. (2024). Revista Científica Multidisciplinar. "Análisis de responsabilidad penal de peatones como principales autores en infracciones y contravenciones de tránsito". Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí – Ecuador.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i3.12020

Quezada, J. J., Asanza, C. A., & Suqui, G. Y. (2021). La falta de regulación del incorrecto uso de licencias de conducir en el Ecuador. *Sociedad & Tecnología*, 4(S2), 500-515.

<https://doi.org/10.51247/st.v4iS2.166>

Quispe, R. (2018). La reparación civil por imprudencia del peatón. [Tesis para optar el grado de abogado]. Universidad Cesar Vallejo.

<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/27751>

Rendon, D. (2018). La Prisión Preventiva en delitos de homicidio culposos por accidentes de tránsito en la jurisdicción de la Corte Superior de Lima Norte. [Tesis para optar el título profesional de abogado]. Repositorio de la Universidad Cesar Vallejo.

<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/19973?locale=attribut>

Yabar, D. (2020). Tesis: “La responsabilidad civil del peatón que ocasiona un accidente de tránsito siempre y cuando éste no haya resultado con lesiones graves o la muerte”. Universidad Andina del Cusco.

<https://hdl.handle.net/20.500.12557/3959>

Vargas, P. et al. (2021). Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente. *Ciencias Sociales y Políticas*, 7(2).

<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.23857/dc.v7i2.1784>

Diccionario Jurídico – Poder Judicial – Corte Superior de Justicia de Puno. ZELA Grupo Editorial E.I.R.L. Jr. Lima N° 394, tienda 2, Puno - Perú Teléfonos: 973215878 RUC: 20601832926 e-mail: zelagrupoeeditorial@gmail.com - 1ra Edición, diciembre 2020.

Anexos

Anexo N^a 1: Matriz de Operacionalización de Variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICION
<u>VARIABLE 1</u> Imprudencia del peatón	“el peatón distraído, incluso el imprudente, es un riesgo común inherente al tránsito” (Fuente) Cam. Especial Civil y Com. Capital, 26 febrero 1979, "Basman, Ana c/ García Curieses, Daniel", J.A. 1979-II-584 La responsabilidad penal de un peatón en un accidente es la consecuencia legal de cometer un acto ilícito que causa daño o pone en riesgo un derecho protegido legalmente, como	Operacionalmente la variable el peatón imprudente en accidente de tránsito puede generar responsabilidad penal, se basa en los criterios prescritos por la ley. En caso de accidente de tránsito, las decisiones se basan en la impericia, negligencia o incumplimiento de la ley demostrados Serán medidas a través de un cuestionario tipo escala de Likert con un total de 20 ítems.	La culpabilidad	Capacidad normal de motivación El efecto dañoso se ha producido Acción típica y antijurídica	Escala Nominal
			Daño o lesión a otra persona	Efectos producidos por una causa externa Una lesión es un daño corporal Según gravedad de las lesiones	
			Conducta recurrente	Comportamiento que se repite con frecuencia Manifestación de un problema de salud mental.	

	la vida, la integridad física o la propiedad, y da lugar a la imposición de una sanción que puede consistir en prisión, privación de otros derechos o sanciones económicas. (Fuente) Huamán, (2018)				
<u>VARIABLE 2</u> Accidente de transito	Es un incidente culposo que se puede prevenir en una vía pública cuando hay tráfico de vehículos o, al menos, un vehículo en movimiento, y que causa daños materiales, lesiones o la muerte. También puede ocurrir de manera casual,	Operacionalmente la variable accidente de tránsito es un evento inesperado que causa daño a personas o bienes en la vía pública, generalmente relacionado con la circulación de vehículos. Puede resultar en daños materiales, lesiones o pérdidas humanas. Dicho cuestionario contiene 15 preguntas, con alternativas tipo escala de Likert.	Responsabilidad Penal	Comisión de un hecho Genera lesiones Riesgo de bien jurídico protegido	Escala Nominal
			Conducta del peatón	Pone en riesgo su Perona Pone en riesgo al conductor Falta de precaución No respeta señales de transito	
			Impericia del peatón	Deber de cuidado Incumplimiento del deber	

	fortuita o imprevista. Del mismo modo, se podría alegar que otros factores, como el descuido, la incapacidad o la imprudencia por parte del peatón y/o del conductor, son los responsables del incidente. (Fuente) Martínez (2020)			La causa del accidente Daños	
--	--	--	--	--	--

Anexo N^a 2: Matriz de Consistencia

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	TIPO	INSTRUMENTO
<u>GENERAL:</u> ¿De qué manera la imprudencia del peatón influye en la responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024? <u>ESPECÍFICOS:</u> ¿Cuáles son los factores para determinar la imprudencia del peatón para atribuir la responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024?	<u>GENERAL:</u> Determinar de qué manera la imprudencia del peatón influye en la responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios - 2024. <u>ESPECÍFICOS:</u> O1.- Identificar cuáles son los factores para determinar la imprudencia del peatón para atribuir la responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región	<u>GENERAL:</u> Hi: La relación que existe entre la imprudencia del peatón influyen en la responsabilidad penal en un accidente de tránsito, es directa. Ho: La relación que existe la imprudencia del peatón no influye en la responsabilidad penal en un accidente de tránsito, no es directa. <u>ESPECÍFICOS:</u> H1: La imprudencia del peatón es un factor importante que contribuye a los accidentes de tránsito. Esto se debe a que los peatones, al no respetar las normas de tránsito y tomar precauciones, pueden generar situaciones peligrosas para ellos mismos y para los conductores. H2: La conducta del peatón imprudente incumple las normas de circulación, como no usar pasos peatonales, cruzar imprudentemente, no respetar	<u>Variable Independiente</u> Imprudencia del peatón <u>Dimensiones:</u> - L a culpabilidad - D año o lesión a otra persona - C conducta recurrente	<u>Tipo/ investigación</u> Descriptiva básica <u>Diseño de investigación</u> Correlacional. <u>Esquema:</u>  <u>Población:</u> conformado por 01 Departamento de Tránsito de la Policía Nacional del Perú y 81 peatones que transitan por las vías. En total 81. <u>Muestra:</u>	<u>TÉCNICA:</u> Encuesta. Entrevista <u>INSTRUMENTO:</u> Cuestionario estructurado. <u>TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE DATOS:</u> Estadística Descriptiva e Inferencial y estadísticos de pruebas de

¿De qué manera la conducta del peatón imprudente genera responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024? ¿De qué manera la carencia de programas integrales de educación vial, influyen en la impericia del peatón imprudente y genera responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024?	Madre de Dios – 2024. 02.- Determinar de qué manera la conducta del peatón imprudente genera responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024. 03.- Identificar en qué medida la carencia de programas integrales de educación vial, influyen en la impericia del peatón imprudente y genera responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024.	señales de tráfico y el uso irresponsable del teléfono móvil mientras caminan, pueden aumentar significativamente el riesgo de ser atropellados y, en algunos casos, pueden ser consideradas la causa principal del accidente de tránsito. H3: La falta de educación vial genera en la impericia del peatón imprudente la inobservancia de las normas de tránsito, el cruce imprudente de la vía, el no respetar las señales de tránsito o la falta de precaución, puede generar accidentes de tránsito provocando situaciones de riesgo que pueden culminar en lamentables consecuencias, tanto para el mismo como para el conductor.	<u>Variable</u> <u>Dependent</u> <u>e</u> Accidente de transito <u>Dimensione</u> <u>S:</u> - R esponsabi lidad penal - C onducta del peatón - I mpericia del peatón	Conformada por 58 personas. <u>Selección:</u> Probabilístico simple.	hipótesis – SSPS – 22 a través de cuadros de frecuencia, diagramas, estadígrafos de centralización y dispersión
---	---	---	---	--	--

Anexo N° 03: Instrumento

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 una avenida muy transitada habla por celular?

a) Siempre _____

b) Algunas veces _____

c) Raras veces_____

d) Nunca_____

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

a) Si_____

b) No____

c) A veces_____

7. 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_____

8. ¿Conoce normas de tránsito básicas?

a) Si_____

b) No____

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

a) 2 a 5_____

b) 6 a 10_____

c) 11 a 15_____

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

a) Si_____

b) No_____

11. ¿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_____

12. ¿Alguna vez ha cruzado ebrio una avenida?

a) Si_____

b) No_____

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

a) Si

b) No

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

a) Sí_____

b) No_____

15. 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

Muchas gracias

Anexo N° 04 Solicitud de autorización para realización de Estudio



UNIVERSIDAD NACIONAL AMAZÓNICA DE MADRE DE DIOS
"AÑO DE LA RECUPERACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LA ECONOMÍA PERUANA"
"MADRE DE DIOS CAPITAL DE LA BIODIVERSIDAD DEL PERÚ"
"DIRECCIÓN DE LA ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS"



Puerto Maldonado, 22 de diciembre del 2025.

OFICIO N° 0672-2025-UNAMAD-FED-EP-DyCP.

CARGO

Señor:

Bach. Edwin A. Alférez Flores

SUB GERENTE DE SEGURIDAD VIAL Y TRANSITO

Presente:

ASUNTO: SOLICITUD PARA APLICAR INSTRUMENTO DE INVESTIGACION

REF: REGLAMENTO DE GRADOS Y TITULOS DE LA UNAMAD, Versión 3.0

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y a la vez solicitarle, que se brinde FACILIDADES Y/O AUTORIZACIÓN para el ingreso a la Municipalidad Provincial de Tambopata al AREA DE SEGURIDAD VIAL Y TRANSITO, específicamente a fin de entrevistarse con el Sr: EDWIN A. ALFÉREZ FLORES, SUB GERENTE DE SEGURIDAD VIAL Y TRANSITO respectivamente; al Bach. ROSALES ROMERO LOURDES GEORGINA de la Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios para aplicar su instrumento de investigación dentro de la institución.

Información que se requiere para el proyecto de investigación denominado "LA IMPRUDENCIA DEL PEATON OCACIONA RESPONSABILIDAD PENAL EN UN ACCIDENTE DE TRANSITO EN PUERTO MALDONADO, REGION MADRE DE DIOS-2024", con fines únicamente académicos.

Que, de acuerdo al Art. 7° del Texto Único Ordenado de la ley N° 27806-Ley de Transparencia y Acceso a la información pública aprobada por el decreto aprobada por el Decreto N° 048-2003-PGM, se señala el correo institucional de la Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas mesadepartes.direxpl@unamad.edu.pe para las notificaciones correspondientes.

Hago propicia la ocasión para expresarle mi consideración más distinguida y estima personal, mi agradecimiento por el apoyo al desarrollo académico y promoción de investigación.

Atentamente,

UNIVERSIDAD NACIONAL AMAZÓNICA DE MADRE DE DIOS

Dr. Maximiliano Ochante Samá
Director de la Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas



Anexo N° 05 Solicitud de validación de instrumento

Solicito: Consentimiento Informado o
Validación de Instrumento

Sr.

Dr. Mauro Betancurt Palomino

Docente de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios

Lourdes Georgina Rosales Romero, identificada con DNI N° 43919617, y señalando como domicilio real el inmueble ubicado en la Av. Leon Velarde C-13; del distrito y provincia de Tambopata; Región de Madre de Dios; a Ud. en atenta forma digo:

Que, el suscrito en su condición de Bachiller de la Carrera Profesional de Derecho y Ciencias Políticas de la UNAMAD, tengo a bien informarle, que encontrándome en la fase final del desarrollo de nuestro trabajo de investigación titulado: **"La imprudencia del peatón ocasiona responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024"**, recurri a su digna persona, para solicitar se sirva validar el instrumento de la presente investigación; tomando en cuenta por ello, el Grado Académico de Magister que ostenta, inscrito en los Registros de Grados y Títulos de la SUNEDU.

Agradeciendo anticipadamente la atención que brinde al presente, quedo a la espera de su respuesta.

Puerto Maldonado, 12 de diciembre de 2025



Bach. Lourdes Georgina Rosales Romero
DNI N° 43919617

Señor:

Dr. Benito Cruz Coello

Docente de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios

yo Lourdes Georgina Rosales Romero
peruana identificada con DNI. 43919617,
con Cel. N°986217628, correo electrónico:
lourdesrrc27@gmail.com y domiciliada en
Av. León de la ciudad de Puerto
Maldonado con el debido respeto digo:

Que, la suscrita en su condición de Bachiller de la carrera Profesional de Derecho y Ciencias Políticas de la UNAMAD, tengo a bien informarle, que encontrándome en la fase final del desarrollo de nuestro trabajo de investigación titulado: "**LA IMPRUDENCIA DEL PEATON OCACIONA RESPONSABILIDAD PENAL EN UN ACCIDENTE DE TRANSITO EN PUERTO MALDONADO, REGION MADRE DE DIOS - 2024**", recurri a su digna persona, para solicitar se sirva validar el instrumento de la presente investigación; tomando en cuenta por ello, el Grado Académico de Magister que ostenta, inscrito en los Registros de Grados y Títulos de la SUNEDU.

Agradeciendo anticipadamente la atención que brinde al presente, quedo a la espera de su respuesta.

Puerto Maldonado, 14 de noviembre de 2025.



Lourdes Georgina Rosales Romero
DNI 43919617

Anexo N° 06 Ficha de validación de Instrumento

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

Título del trabajo de investigación: "La imprudencia del peatón ocasiona responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024"

Nombre del instrumento: Cuestionario.

Investigador: Bach. Lourdes Georgina Rosales Romero y Bach. Jordy Torres Taborga

CRITERIO	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
Forma	REDACCIÓN	Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios.			X		
	CLARIDAD	Está formulado con un lenguaje apropiado.				X	
	OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.			X		
Contenido	ACTUALIDAD	Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.					X
	SUFICIENCIA	Los ítems son adecuados en cantidad y profundidad.					X
	INTENCIONALIDAD	El instrumento mide en forma pertinente las variables de investigación.					X
Estructura	ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica entre todos los elementos básicos de la investigación.					X
	CONSISTENCIA	Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa.				X	
	COHERENCIA	Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables					X
	METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.					X

II. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede su aplicación
Debe corregirse

☒
☐

Firma

Dr. Jose Benito Cruz Coello

DNI N° 04827615

Celular:

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

Título del trabajo de investigación "La imprudencia del peatón ocasiona responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024"

Nombre del instrumento: Cuestionario.

Investigador: Bach. Lourdes Georgina Rosales Romero y Bach. Jordy Torres Taborga

DATOS DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos: Dr. Jose Benito Cruz Coello

Lugar y fecha: Puerto Maldonado, 14 de noviembre de 2025

II. OBSERVACIONES EN CUANTO A:

1. FORMA: (Ortografía, coherencia lingüística, redacción)

EL INSTRUMENTO PRESENTA UNA REDACCIÓN CLARA Y PRECISA

2. CONTENIDO: (Coherencia en torno al instrumento. Si el indicador corresponde a los ítems y dimensiones)

EXISTE UNA ALINEACIÓN Estricta ENTRE VARIANTE DE ESTUDIO (IMPRUDENCIA DEL PEATÓN Y RESPONSABILIDAD PENAL)

3. ESTRUCTURA: (Profundidad de los ítems)

LA ORGANIZACIÓN DEL INSTRUMENTO ES LÓGICA Y SECUENCIAL

III. APOORTE Y/O SUGERENCIAS:

LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede su aplicación ☒

Debe corregirse ☐



Firma

Dr. Jose Benito Cruz Coello

DNI N° 04827615

Celular:

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

Título del trabajo de investigación: **"La imprudencia del peatón ocasiona responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024"**

Nombre del instrumento: **Cuestionario.**

Investigador: **Bach. Lourdes Georgina Rosales Romero y Bach. Jordy Torres Taborga**

CRITERIO	INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
Forma	REDACCIÓN	Los indicadores e ítems están redactados considerando los elementos necesarios.					X
	ARIDAD	Está formulado con un lenguaje apropiado.					X
	OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.				X	
Contenido	ACTUALIDAD	Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología.					X
	SUFICIENCIA	Los ítems son adecuados en cantidad y profundidad.				X	
	INTENCIONALIDAD	El instrumento mide en forma pertinente las variables de investigación.				X	
Estructura	ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica entre todos los elementos básicos de la investigación.					X
	CONSISTENCIA	Se basa en aspectos teóricos científicos de la investigación educativa.					X
	COHERENCIA	Existe coherencia entre los ítems, indicadores, dimensiones y variables					X
	METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.				X	

II. LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede su aplicación
Debe corregirse

☒
☐

Firma
Dr. Mauro Betancurt Palomino
DNI N° 23949552
Celular:

FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

I. DATOS GENERALES:

Título del trabajo de investigación "La imprudencia del peatón ocasiona responsabilidad penal en un accidente de tránsito en Puerto Maldonado, región Madre de Dios – 2024"

Nombre del instrumento: Cuestionario.

Investigador: Bach. Lourdes Georgina Rosales Romero y Bach. Jordy Torres Taborga

II. DATOS DEL EXPERTO:

Nombres y Apellidos: Dr. Mauro Betancurt Palomino

Lugar y fecha: 12 de diciembre del 2025

III. OBSERVACIONES EN CUANTO A:

1. FORMA: (Ortografía, coherencia lingüística, redacción)

Contiene redacción adecuada y precisa.

2. CONTENIDO: (Coherencia en torno al instrumento. Si el indicador corresponde a los ítems y dimensiones)

Existe conexión específica entre las variables de estudio.

3. ESTRUCTURA: (Profundidad de los ítems)

Tiene organización lógica y secuencial.

IV. APOORTE Y/O SUGERENCIAS:

LUEGO DE REVISADO EL INSTRUMENTO:

Procede su aplicación

Debe corregirse



Firma

Dr. Mauro Betancurt Palomino

DNI N° 23949552

Celular: