



UNIVERSIDAD ANDINA

NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



**ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FALLAS EN LA MALLA
VIAL FRENTE A LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO
EN LA CIUDAD DE PUNO 2016 - 2019**

TESIS PRESENTADA POR:

Bach. MARLON ABEL COILA ARCE

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
ABOGADO**

JULIACA – PERÚ

2024



UNIVERSIDAD ANDINA

NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

**ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FALLAS EN LA MALLA
VIAL FRENTE A LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO
EN LA CIUDAD DE PUNO 2016 - 2019**

TESIS PRESENTADA POR:

Bach. MARLON ABEL COILA ARCE

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ABOGADO

APROBADA POR EL JURADO REVISOR:

PRESIDENTE

:


Dr. JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA

PRIMER MIEMBRO

:


Dr. WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO

SEGUNDO MIEMBRO

:


Mgtr. MIGUEL ANGEL TOMAYCONZA FERNANDEZ BACA

ASESOR DE TESIS

:


Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

:

DERECHO PÚBLICO – P05



RESOLUCIÓN N° 863-2024-D/FCJP-UANCV
Juliaca, 06 de marzo del 2024.

Vistos: El expediente, No: **CU-15020** presentado por el Bachiller en Derecho Sr. **MARLON ABEL COILA ARCE**, quien solicita fecha para rendir el examen de sustentación de borrador de tesis denominado: **ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL FRENTE A LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE PUNO 2016 - 2019**, para optar el Título Profesional de Abogado y;

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad al Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Escuela Profesional de Derecho, concordante con el Reglamento General de Grados y Títulos de la UANCV, es procedente acceder a la petición del interesado.

Y, estando a los dictámenes presentados por los miembros del jurado en el que aprueban el borrador de tesis, el Decano de la facultad, en uso de sus atribuciones conferidas por la ley universitaria 30220, y el Estatuto de la UANCV.

RESUELVE:

Primero.- El jurado declara **APTO** por tanto debe señalarse lugar, día y hora para la sustentación del borrador de tesis, en forma presencial del Bach. Sr. **MARLON ABEL COILA ARCE**, para optar el Título Profesional de Abogado, el mismo que se llevará a cabo el próximo **08 de marzo del 2024 a las 4:00 p.m.** en el Salón de Grados de esta facultad.

Segundo.- Designar como Jurados, para la evaluación de examen de sustentación de tesis referido, integrado por los siguientes Docentes:

Presidente: Dr. JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA
Dr. WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO
Mgtr. MIGUEL ANGEL TOMAYCONZA FERNANDEZ BACA

Asesor:
Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ

Tercero.- La Comisión de Grados y Títulos de la Facultad, Secretaria Académica y Administrativa quedan encargadas del cumplimiento de la presente resolución.

Regístrese, comuníquese y archívese



c.c
Archivo
JRQZ/jahr



**RESOLUCIÓN N° 947-2024-D/FCJP-UANCV-J**

Juliaca, 28 de octubre del 2024.

VISTOS: El Expediente N° CU-5909-P presentado por (el),(la) Bach. **MARLON ABEL COILA ARCE**, quien solicita la aprobación del Borrador de Tesis Titulado: ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL FRENTE A LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE PUNO 2016 - 2019, para optar título profesional de **ABOGADO**.

CONSIDERANDO:

Que, las facultades son unidades fundamentales de organización, formación académica profesional. Integrado por profesores, estudiantes y graduados, gozan de autonomía de gobierno en lo académico, económico y administrativo de acuerdo a la Ley y al Estatuto Universitario de nuestra primera Casa Superior de Estudios;

Que, al haberse cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de la Unidad de Investigación de la Facultad de Derecho y la Directiva N° 004-2019-UANCV-OI/Oficina de Investigación de la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" de Juliaca y el Reglamento de Grados y Títulos de la facultad de Derecho, la Comisión de Grados y Títulos ha designado el jurado pertinente, el mismo que está integrado por:

Presidente:

Dr. JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA

Dr. WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO

Mgtr. MIGUEL ANGEL TOMAYCONZA FERNANDEZ BACA.

ASESOR: Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ

Que, el jurado dictaminador ha emitido el dictamen favorable para que dicho Borrador de Tesis pueda ser aprobado por resolución.

Estando, el informe favorable de la Comisión de Grados y Títulos, en concordancia con el reglamento de Grados y Títulos de la FACULTAD de Derecho y en uso de las atribuciones que le confiere la Ley Universitaria N° 30220, Ley de Creación de la UANCV N° 23738 y modificatoria. Resolución de Institucionalización 1287-92-NAR. D.L N° 739 y el estatuto de la UANCV, al Decano de la Facultad de Derecho.

SE RESUELVE:

PRIMERO: APROBAR el **BORRADOR DE TESIS** titulado: ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL FRENTE A LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE PUNO 2016 - 2019, presentado por el (la) Bach. **MARLON ABEL COILA ARCE**, de conformidad a lo establecido con el Reglamento de la Unidad de Investigación con fines de obtención de Grados Académicos y Títulos Profesionales, y el Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Derecho, se dispone su REVISIÓN.

SEGUNDO: RECONOCER, como ASESOR DE TESIS: **Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ.**

TERCERO: DISPONER que, el Director de la Unidad de Investigación de la Facultad y las secretarías académicas y administrativa, quedan encargados del cumplimiento de la presente resolución.

REGÍSTRESE, COMUNIQUESE Y CUMPLASE.



C.c.Arch.

JRQZ/Jahr



RESOLUCIÓN N° 946-2024-D-F.OD-UANCV-J

Juliaca, 28 de octubre del 2024.

VISTOS:

El Oficio el proveído del director de la Unidad de Investigación de la Facultad de Derecho, y la copia del acta de Registro de Proyecto de Investigación, para optar el título profesional de ABOGADO, la misma que deberá consignarse la presente resolución en vías de regularización.

CONSIDERANDO:

Que, las facultades son unidades fundamentales de organización, formación académica profesional. Integrado por profesores, estudiantes y graduados, gozan de autonomía de gobierno en lo académico, económico y administrativo de acuerdo a la Ley y al Estatuto Universitario de nuestra primera Casa Superior de Estudios;

Que, el (la) **Bach. MARLON ABEL COILA ARCE**, quien solicita la aprobación del proyecto de Tesis Titulado: ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL FRENTE A LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE PUNO 2016 - 2019, para optar título profesional de ABOGADO.

Que, al haberse cumplido con los requisitos exigidos por el Reglamento Interno de la Unidad de Investigación de la Facultad de Derecho y la Directiva N° 004-2019-UANCV-OI/ Oficina de Investigación de la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" Juliaca;

Que, el Comité de Investigación dio su opinión Técnica sobre la evaluación del proyecto de Tesis, el mismo que ha emitido el dictamen favorable para que dicho proyecto pueda ser aprobado por Resolución;

Que, el Director de la Unidad de Investigación de la Facultad de Derecho, nominó como **ASESOR DE TESIS**: al **Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ, y;**

Estando, el informe favorable de la Comisión de Grados y Títulos, en concordancia con el reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Derecho y en uso de las atribuciones que le confiere la Ley Universitaria N° 30220, Ley de Creación de la UANCV N° 23738 y modificatoria. Resolución de Institucionalización 1287-92-NAR. D.L N° 739 y el estatuto de la UANCV, al Decano de la Facultad de Derecho.

SE RESUELVE:

PRIMERO: **APROBAR** el **PROYECTO DE TESIS** EN VIAS DE REGULARIZACIÓN, titulado: : ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL FRENTE A LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE PUNO 2016 - 2019, presentado por el (la) Bach. **MARLON ABEL COILA ARCE**; de conformidad a lo establecido con el Reglamento de la Unidad de Investigación con fines de obtención de Grados Académicos y Títulos Profesionales, y el Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad de Derecho, se dispone su **EJECUCIÓN, siendo el**

Jurado el siguiente:

PRESIDENTE:

Dr. JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA

Dr. WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO

Mgtr. MIGUEL ANGEL TOMAYCONZA FERNANDEZ BACA.

SEGUNDO: RECONOCER, como ASESOR DE TESIS: AL Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ.

TERCERO: DISPONER que, el Director de la Unidad de Investigación de la Facultad y las secretarías académicas y administrativa, quedan encargados del cumplimiento de la presente resolución.

REGÍSTRESE, COMUNIQUESE Y CUMPLASE.

C.c. Arch.

JRQZ/jahr





ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL FRENTE A LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE PUNO 2016 - 2019

INFORME DE ORIGINALIDAD

22%

INDICE DE SIMILITUD

21%

FUENTES DE INTERNET

8%

PUBLICACIONES

14%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE


FUENTES PRIMARIAS

1	hdl.handle.net Fuente de Internet	2%
2	repositorio.uancv.edu.pe Fuente de Internet	1%
3	Submitted to Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez Trabajo del estudiante	1%
4	cybertesis.unmsm.edu.pe Fuente de Internet	1%
5	www.ipyme.org Fuente de Internet	1%
6	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	1%
7	kipdf.com Fuente de Internet	1%
8	tesis.pucp.edu.pe Fuente de Internet	1%



METADATOS COMPLEMENTARIOS

ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL FRENTE A LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE PUNO 2016 - 2019	
Datos de autor	
Nombres y apellidos	MARLON ABEL COILA ARCE
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	42451022
URL de ORCID	https://orcid.org/0009-0006-8788-1198
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	JIMY HUMPIRI NUÑEZ
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	43555299
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0003-0655-8403
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	JOSE DOMINGO CHOQUEHUANCA CALCINA
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	02430962
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	WALTHER MARCELINO NIETO PORTOCARRERO
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	23945399
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	MIGUEL ANGEL TOMAYCONZA FERNANDEZ BACA
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	23874671
Datos de investigación	

Línea de investigación	DERECHO PÚBLICO – P05
Grupo de investigación	No aplica
Agencia de financiamiento	Sin financiamiento
Ubicación geográfica de la investigación	<p>País: Perú Departamento: Puno Provincia: Puno Distrito: Puno Coordenadas: Latitud: -15.8412424 Longitud: -70.0279825 https://maps.app.goo.gl/G6cqXZjPGw4Bnt6y9</p> 
Año o rango de años en que se realizó la investigación	Junio 2024 – octubre 2024
URL de disciplinas OCDE	<p>Derecho https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.00</p> <p>Derecho Penal https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.02</p>



Dr. [Nombre] VARGAS
DIRECTOR
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN
FAC. CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS



DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo MARLON ABEL COILA ARCE, identificado con DNI Nro. 42451022 en mi condición de egresado de:

- Escuela Profesional**
- Programa de Segunda Especialidad,**
- Programa de Maestría o Doctorado**

DERECHO _____,

informo que he elaborado el/la **Tesis** o **Trabajo de Investigación**, **Trabajo Académico** denominada:

ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL FRENTE A LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE PUNO 2016 - 2019

Asesorado por: Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ

Es un tema original.

Declaro que el presente trabajo de tesis es elaborado por mi persona y **no existe plagio/copia** de ninguna naturaleza, en especial de otro documento de investigación (tesis, revista, texto, congreso, o similar) presentado por persona natural o jurídica alguna ante instituciones académicas, profesionales, de investigación o similares, en el país o en el extranjero.

Dejo constancia que las citas de otros autores han sido debidamente identificadas en el trabajo de investigación, por lo que no asumiré como tuyas las opiniones vertidas por terceros, ya sea de fuentes encontradas en medios escritos, digitales o Internet.

Asimismo, ratifico que soy plenamente consciente de todo el contenido de la tesis y asumo la responsabilidad de cualquier error u omisión en el documento, así como de las connotaciones éticas y legales involucradas.

El incumplimiento de lo declarado da lugar a responsabilidad del declarante, en consecuencia; a través del presente documento asumo frente a terceros, la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez y/o la Administración Pública toda responsabilidad que pueda derivarse por el trabajo final presentado. Lo señalado incluye responsabilidad pecuniaria incluido el pago de multas u otros por los daños y perjuicios que se ocasionen.

Juliaca 28 de NOVIEMBRE del 2024

Firma del Asesor
(obligatoria)

FIRMA (obligatoria)



Huella



DEDICATORIA

Con mucho afecto a todos mis seres queridos, profesores y amigos de la "UNIVERSIDAD ANDINA NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"



AGRADECIMIENTO

Deseo expresar mi más profundo agradecimiento por el incansable esfuerzo, dedicación y apoyo brindado por mis seres queridos, a quienes dedico mis logros profesionales.



INDICE GENERAL

DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
INDICE GENERAL.....	v
INDICE DE TABLAS.....	viii
INDICE DE FIGURAS.....	ix
RESUMEN.....	x
ABSTRACT.....	xi
INTRODUCCIÓN.....	xii

CAPITULO I

EL PROBLEMA

1.1. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN PROBLEMÁTICA.....	1
1.1.1. Planteamiento del Problema.....	2
1.2. Objetivos.....	2
1.2.1. Objetivo general.....	2
1.2.2. Objetivos específicos.....	2
1.3. Justificación.....	2

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

3.3 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.....	4
2.3.1. A nivel internacional.....	4
2.3.2. A nivel nacional.....	6
2.3.3. A nivel local.....	7
3.4 BASES TEORICAS.....	9
2.4.1. Accidentes de tránsito:.....	9



2.4.1.1. Peatón:.....	11
2.4.1.2. El conductor:	13
2.4.1.3. El vehículo:.....	14
2.4.1.4. La vía:	14
2.4.1.5. Sistema vial:.....	17
2.4.1.6. Prevención de accidentes de tránsito:.....	18
2.4.2. Seguridad Vial:	20
2.4.2.1. Elementos de seguridad vial:.....	22
2.4.2.2. Clasificación de las mallas viales:	25
2.4.2.3. Mantenimiento de las mallas viales:	26
2.4.2.4. Conservación de puentes:	29
2.4.2.5. Tipo de control vial:.....	30
2.4.3. Responsabilidad del Estado:	47
2.4.3.1. Responsabilidad del estado frente a la malla vial:	55
2.4.3.2. Políticas públicas:	56
2.4.3.3. Instituciones de seguridad vial:.....	57
3.5 MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL.....	64
2.5.1. Transito:.....	64
2.5.2. Responsabilidad:	64
2.5.3. Accidentes:	65
2.5.4. Colectividad:	65
2.5.5. Multifuncionalidad:	66
2.5.6. Sinuoso:.....	66
3.6 Hipótesis.....	66
2.6.1. Hipótesis de trabajo.....	66



2.6.2. Análisis de Variables e Indicadores 66

CAPITULO III

METODO DE INVESTIGACION

3.1. Método de investigación..... 67
3.2. Diseño de la investigación 67
3.3. Población y muestra..... 67
3.4. Técnicas e instrumentos 68

CAPITULO IV

RESULTADOS

4.1. Observación e identificación de LAS FALENCIAS en la malla vial de la ciudad de Puno. 69
4.2. Mallas viales en Puno: 70
 4.2.1. Malla vial de la Av. Sesquicentenario (Barrio Huaje): 70
 4.2.2. Malla vial de la Av. Sesquicentenario (Frente a la Universidad Nacional del Altiplano): 74
 4.2.3. Malla vial de la Av. Costanera con la Av. Floral: 78
 4.2.4. Malla vial de la Av. El Sol con la Av. Los Incas: 80
CONCLUSIONES..... 85
SUGERENCIAS 86
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS 87



INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Rompemuelles del barrio Huaje.....	70
Tabla 2 Rompemuelles del barrio Huaje.....	72
Tabla 3 Rompemuelles ubicado en la UNA Puno.	75
Tabla 4 Rompemuelles de la Universidad Nacional del Altiplano Puno.....	77
Tabla 5 Comparación de cruce peatonal de la Av. Costanera con l Av. Floral. 79	
Tabla 6 Rompemuelles de la Av. El Sol con Av. Los Incas.....	81
Tabla 7 Cruce peatonal de la Av. El Sol con Av. Los Incas.....	83



INDICE DE FIGURAS

Figura 1 Componentes de la vía publica	46
Figura 2 Ciclo de la responsabilidad solidaria.	52



RESUMEN

El presente estudio que lleva por título "ACCIDENTES DE TRANSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL FRENTE A LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE PUNO – 2016", investigación que tiene por objetivos el identificar y analizar la competencia del gobierno en los accidentes de tránsito y analizar los perjuicios que ocasiona las fallas en las mallas viales, llegando a estas conclusiones, como primera conclusión, es evidente que el Estado es responsable de que las mallas viales se mantengan en buen Estado en la Ciudad de Puno, ya sea de manera directa e indirecta, actuando con los organismos nacionales y locales las cuales están encargadas del mantenimiento de las mallas viales. Es por ellos que el Estado peruano debe respaldar los derechos fundamentales de las personas, velar por la integridad física y garantizar que las mallas viales estén en óptimas condiciones. El estado es responsable de colisiones de vehículos causados por defectos en la malla vial en la localidad de Puno, ya sea de manera directa o indirecta, es por ello que debe asumir la responsabilidad de los accidentes causados por hecho y omisión, debiendo realizar el pago de perjuicios causados. Por último, en la ciudad de Puno durante los años 2016 – 2019, se encontró fallas en las mallas viales, y por lo mismo se ocasionaron accidentes de tránsito por el mal estado en que se encuentran, hallándose huecos, grietas y faltas de señalización.

Palabras claves:. Accidente, transito, responsabilidad y estado.



ABSTRACT

The investigation entitled "TRANSIT ACCIDENTS FOR FAILURE IN ROAD MESH AGAINST THE RESPONSIBILITY OF THE STATE IN THE CITY OF PUNO - 2016", an investigation that aims to identify and analyze the responsibility of the state in traffic accidents and analyze the damages caused by failures in road meshes, reaching the following conclusions, as a first conclusion, it is clear that the State is responsible for road meshes remain in good condition in the City of Puno, either directly and indirectly, acting with the national and local organizations which are responsible for the maintenance of road meshes. In this sense, the State must protect the rights of people, ensure physical integrity and protect road networks are in optimal condition. The state is responsible for traffic accidents caused by failures in the road network in the city of Puno, either directly or indirectly, which is why it must assume responsibility for accidents caused by fact and omission , having to make the payment of damages caused. Finally, in the city of Puno during the years 2016-2019, failures were found in the road meshes, and therefore traffic accidents were caused by the poor condition they are in, finding gaps, cracks and signaling failures.

Keywords :. Accident, transit, responsibility and status.



INTRODUCCIÓN

En la siguiente investigación, hablaremos de los accidentes de tránsito los cuales se originan debido a algunas fallas que pueden existir en la malla vial, en este sentido también se analizara la obligación del estado frente a la malla vial, ya que el gobierno es el ente encargado de la malla vial que evitara los choques vehiculares.

Las causales de que exista colisión de vehículos en la localidad de Puno, es porque mala mantención de la malla vial, es decir, que las calles de la ciudad de Puno se encuentran en un estado pésimo, ya que por parte de la municipalidad no existe iniciativa para poder repararla.

Para poder realizar este análisis de esta problemática es necesario conocer sobre las señales de tránsito y lo que significan, así como también en que aspecto nos beneficia a cada uno de los ciudadanos el poder respetar las señales de tránsito, como también a los conductores, los cuales deben de conocer las señales de tránsito y la zona en la cual ellos pueden transitar con total normalidad así evitando todo tipo de accidentes.

Ahora bien, teniendo en cuenta el aumento de choques vehiculares en la ciudad de Puno, se toma en interés este tema ya que en ello está en juego la vida tanto de peatones como de transportistas, y todo aquel ser que use las vías de transporte. Por otro lado, se tiene que saber también acerca de la responsabilidad del estado frente a la malla vial y como deberían ser utilizadas, así como también las instrucciones acerca de cómo debería estar el pintado, señalización y demás aspectos para que la malla vial no ocasioné ningún problema a los peatones y transportistas.



Ahora bien, en el ámbito profesional se considera de un gran interés de responsabilidad del estado sobre la malla vial, ya que ellos tienen la responsabilidad de mantener y restaurar la malla vial en todo momento, ya que de ella se depende la seguridad tanto transportistas como peatones.

En este entender, la siguiente investigación se denomina *“colisión de vehículo por fallas en la malla vial frente a la obligación del estado en la ciudad de puno-2016”* en la cual estará desarrollada más a detalle la problemática.



CAPITULO I

EL PROBLEMA

1.1. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN PROBLEMÁTICA.

La problemática desarrollada en la investigación, el cuestionamiento sobre la responsabilidad que maneja el estado en la localidad de Puno, respecto a los choques vehiculares a causa de los conductores o transeúntes, en cuanto a los accidentes o daños en los cuales puede afectar a la seguridad de las personas.

Si bien es cierto, el uso de las vías públicas es muy concurrido tanto por transeúntes, así como también por los transportistas y estos a su vez podrían conllevar a accidentes de tránsito y estos sucesos pueden ser ocasionados por los mismos peatones o conductores, las vías deteriorado o por efecto de algún caso de fuerza mayor, y según su procedencia del accidente se hará la resolución del sujeto que cometió el accidente.

En este aspecto, son algunos autores los cuales se han relacionado acerca del tema, ya que esto se fue descubriendo ya que existió un aumento en lo referido a los accidentes de tránsito del departamento de Puno.

Tenemos pues, es fundamental establecer la obligación del estado en cuanto a las colisiones de vehículos, de la misma manera también los mecanismos y acciones válidas las cuales son oportunos.



1.1.1. Planteamiento del Problema

- ¿Cuál es la responsabilidad del Estado frente a los accidentes de tránsito ocasionados por las fallas en la malla vial en la ciudad de Puno durante los años 2016 -2019?

1.2. OBJETIVOS

1.2.1. Objetivo general.

Analizar la responsabilidad que tiene el estado frente a los accidentes de tránsito ocasionados por las fallas en la malla vial en la ciudad de Puno durante los años 2016 -2019

1.2.2. Objetivos específicos.

- Identificar y analizar la responsabilidad del estado en los accidentes de tránsito
- Analizar los perjuicios que ocasiona las fallas en las mallas viales.

1.3. JUSTIFICACIÓN

En todo trabajo de investigación es elaborado para un fin el cual es obtener el grado de título de Abogado el cual lo otorga la Universidad Andina Néstor Cáceres Velázquez. En la medida que este no es razón para realizar el estudio, para ello se requiere un interés.

La siguiente investigación se lleva a cabo, por la continuidad de los choques vehiculares en el departamento de Puno, en este aspecto resulta un tema importante ya que nos pone en conocimiento la obligación del estado y de los civiles, tanto también los temas viales los cuales son bastantes lejano a la facultad de derecho, deben de ser sabido para poder desarrollar el tema de obligación del Estado en choque de vehículos.



Por consiguiente, la materia de estudio abarca demasiados elementos, los cuales son difícil de tratar ya que resulta ser confusos igual de interesantes.



CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

3.3 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

2.3.1. A nivel internacional

• Los accidentes vehiculares ocurren desde hace muchos siglos atrás siendo estos de gran importancia ya que pone en riesgo la vida humana, es por ello que es de gran interés considerar el mantenimiento de las vías, ya que, al no existir este mantenimiento ni tampoco la señalización, estos accidentes aumentan más y más a medida que no se solucionan las fallas que se tienen en la malla vial.

• En este aspecto podemos observar, que en Colombia los choques vehiculares es una de las primeras consecuencias de muerte en Colombia, sin embargo este fenómeno ha estado en disminución a lo largo de todos estos años, ya que se debe a la innovación de las ciencias tecnológicas, mecánicas y medidas de seguridad que actualmente tienen los automóviles, así como también la conducta de peatones y conductores al momento de desempeñar su función como portador de la vía (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2005, p. 230)



- Por otro lado, según Román (2015) en su investigación acerca "Integración del programa de seguridad vial al modelo Ecuador" se concluyó.

- En los últimos años el estado peruano no ha hecho frente a los accidentes de tránsito, debido a que el gobierno no adoptó las acciones indispensables para disminuir estos accidentes, lo que hace evidencia de que no existe interés alguno y mucho menos intensión de las autoridades competentes en disminuir las tasas de siniestralidad, muy por el contrario las tasa han ido incrementándose, en el 2014, se reportaron 38.658, superando al año 2013, ocurre lo contrario en los países europeos, en los cuales se hace evidente el interés de sus autoridades en sensibilizar a la ciudadanía sobre las consecuencias que ocasionan los accidentes de tránsito, como por ejemplo en el país de Suecia existe un programa de visión cero, dicho programa se fue replicando en otros países (pp. 106-107)

- Tenemos pues, que en sus conclusiones de su trabajo de investigación de Villamizar y Toro (2012) comentan acerca de Colombia que:

- El autor concluyó que el estado tiene la obligación de ver las mallas viales del país, su obligación es de forma directa o indirecta, puesto que existen diferentes entes públicos que se encargan de mantener las mallas viales en buen estado. (p. 91)

- Por ello se tiene que considerar que las fallas en la malla vial son muy perjudiciales para tanto los transeúntes como transportistas, por ello se tiene que considerar que la conservación de la red vial tanto fuera y al interior de la ciudad es de suma importancia, por ello el estado tiene que responsabilizarse ya que él estado tiene el presupuesto por el cual se pueden mantener las vías.



- Por consiguiente, la seguridad vial también es un punto principal a tener en cuenta ya que, gracias a la misma se pueden disminuir las colisiones entre vehículo

- Siendo así las cosas, según Navarro (2013) comenta que en Ecuador:

La falta de conocimiento en educación vial, al no cumplir con la formación necesaria sobre las normas de tránsito, junto con la ausencia de control en la aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre y seguridad vial, dificulta la señalización adecuada. Esto provoca que tanto los vehículos como los peatones generen caos y diferentes formas de accidentes de tráfico. (p. 119)

- En este aspecto en Chile, según Muñoz (2012) comenta que:

- La dirección de viabilidad, incluyo en su proyecto el termino de seguridad vial, esto quiere decir que no solo se considera usuarios a aquellos conductores de vehículos, sino que también se considera usuarios a los ciclistas y peatones. (p. 30)

2.3.2. A nivel nacional

Los accidentes de tránsito en nuestro país se dan a diario ocasionando pérdidas materiales, así como también humanas, por ello se tiene que considerar la seguridad vial como uno el aspecto fundamental a tratar, puesto que los accidentes de tránsito han ido incrementados con el trascurso del tiempo.

Por ello los accidentes de tránsito se tienen que tomar con mayor importancia. "Nuestro país tiene tendencia al alto índices de choque de vehículos motorizados, las medidas utilizadas por el gobierno no son suficientes ya que se revela los altos niveles de víctimas de accidente y la falta de orientación a la seguridad vial " (Villacorta, 2015, p. 36).



- Hasta el presente, la mayoría de choques vehiculares son ocasionados por los mismos peatones como a su vez por los mismos conductores.

- Los funcionarios a cargo de fiscalizar la ejecución de las normativas a los conductores quienes deben acatar las señales de tránsito y exigir implementos de seguridad con el único objetivo de eludir más accidentes de tránsito y así aminorar los altos niveles de accidentes. (Chú, 2014, p. 41)

- En este aspecto se tiene que conocer acerca del tipo de accidente que se dio y las causales del mismo, por ello las vías de seguridad vial tienen que estar bien mantenidas y sin que se varíe o se modifique alguna de ellas, ya que son de suma importancia no tan solo para los transportistas sino también para los peatones.

- En este mismo sentido, Barrera (2016) comenta que en Lima:

- La falta de institucionalidad, trae como consecuencia la falta de cumplimiento de reglas, el consejo nacional de seguridad vial carece de la competencia de reaccionar directamente (p. 76)

2.3.3. A nivel local

Sucede pues que, en la localidad de Puno se suscitan a diario varios choques vehiculares son ocasionados por el propio conductor como a su vez estos ocurren por la falta de señalización que existe o por el deterioro de estas señales las cuales están en mal estado mayormente.

Por otra parte, según Cruz y Ccamapaza (2016) en su estudio denominado "inspección de la vía Puno-Juliaca, para ello se utilizó un sistema de información geográfica para identificar las áreas con mayor ocurrencia de accidentes de tránsito." concluye que:



El numero de accidentes sucedidos en el camino de Puno Juliaca, será mediante la utilización del sistema de información geográfica, según el plan nacional de seguridad vial, señala que, si ocurren más de cuatro accidentes dentro de un año, será considerado como zona peligrosa. (p. 178)

- Cabe considerar que, estas zonas de mayor accidente son las de Caracoto, Paucarcolla, Puno y alto Puno, ya que estas zonas no tienen la señalización correcta así como también las vías están desgastadas y no tienen el mantenimiento adecuado para que se eviten este tipo de accidentes, ya que alguna de estas son zonas rectas en las cuales los trasportistas corren a grandes velocidades incumpliendo la velocidad máxima en que pueden ir, así como también existen curvas peligrosas las cuales tienen una baja señalización.

- Tenemos pues que, en los últimos años la región de Puno incrementó sus casos de accidentes de tránsito. “siendo unos de los departamentos que registraron un importante número de muertes cada cien mil ciudadanos son la región Puno (23), Moquegua (16), Junín (14) y Arequipa (12)” (Barriga, 2014, parr. 1). Por consiguiente se debe de considerar que puno tiene un elevado porcentaje de accidentes de tránsito lo que preocupa a muchos, ya que está en juego muchas vidas y que se tiene que tomar interés en mantener las señalizaciones de vías en perfecto estado para poder evitar todo tipo de accidentes y así también se tiene que educar a las personas sobre la seguridad vial



3.4 BASES TEORICAS

2.4.1. Accidentes de tránsito:

Los choques vehiculares son uno de los problemas más significativos en una ciudad, tanto desde la perspectiva policial como en el ámbito de la seguridad pública.

Por otra parte, los accidentes de tránsito se consideran como sucesos que son generalmente involuntarios, los cuales son generados por vehículos en movimiento el cual ocasiona daños a las personas y a los que estén implicados en él y también perjudica a la norma de tránsito de los vehículos que están transitando en ese momento del accidente, así como también las vías que comprenden la zona del incidente.

En otro aspecto, según Alfaro Alvarez y Díaz Coller (1977) en su artículo comenta que:

Las eventualidades de tránsito ya no componen un capital único de los estados ricos. Se ha considerado en una pandemia de alta magnitud nivel mundial que ocasiona unos 7.000.000.000 de víctimas durante varios años costando la vida de muchas personas a unas 250,000 personas cada año (p. 310).

Cabe considerar que los accidentes ocurrido por lo general se podrían evitar, ya que las circunstancias están condicionadas a las malas condiciones del vehículo son circunstancias intrínsecas al conductor, como la escasa claridad de las carreteras, la ingesta de alcohol, el exceso de velocidad y las malas condiciones de la carretera, como la mala iluminación, carriles estrechos, ausencia de espaldones, pésima señalización y por ultima las condiciones climáticas que influyen en los accidentes (Ramires Muñoz, 2013, p. 5).



Por consiguiente, Garcia (2016) comenta que:

Los accidentes significan hoy en día, es considerado como uno de los mayores dilemas de Salud Pública. Su origen tiene diversas causas y una variedad de fundamentos de datos, además de la falta de estudios analíticos específicos, lo que complica su abordaje y la implementación de posibles planes de prevención. (p. 3).

Es por eso, que Cardona, Molina, Arango, y Pichott (2010) se refiere a que: "El choque de vehículos trae como consecuencia incapacidad, problemas de salud, rehabilitación, pérdidas económicas, gastos en el ámbito legal e incluso la muerte" (p. 226).

Por consiguiente, los accidentes de tránsito se consideran que generan una gran conmoción relevante en el diagnóstico y los tratamientos de las personas que se lesionan, y estos a su vez vienen siendo los niños y los hombres aquellos grupos más vulnerables en cuestión de los accidentes de tránsito (Martínez, Muñoz, y Escobar, 2004). Es por eso que se tienen que tener en caso de los niños una enseñanza sobre la seguridad vial, de igual manera en los hombres se les tiene que implementar normas o leyes las cuales sigan para que no sean afectados con los accidentes de tránsito.

En esta perspectiva, los choques vehiculares suceden mayormente en áreas urbanas y sobre todo en horarios diurnos, con penetrancia en los adultos y jóvenes. Dichos estos accidentes perjudican a los mismo de personas lo cual ocasiona graves lesiones y traumatismos los cuales se dan en la mayoría por la irresponsabilidad del conductor (Piña et al., 2014).

Visto de esta forma, "Los accidentes de tránsito son una verdad que influye en la población joven. Los adultos mayores han incrementado proporcionalmente



el aumentado de riesgo a morir en situaciones desastrosas en las vías públicas. Se necesita de medidas de precaución para ser orientada de mejor forma a fin de tener una eficacia y sostenibilidad de las disposiciones de gobierno, intervenciones y proyecto de seguridad vial" (Segura, Cardona, Berbesi, & Agudelo, 2017, p. 7).

Dentro de este orden de ideas, la probabilidad de que suceda una colisión vehicular se relaciona con la eventualidad de que ocurra en una vía pública y a su vez incluya uno o más vehículos.

El principal factor que ocasiona las colisiones de tránsito son la insuficiencia en la educación y conocimientos viales que reciben los menores de los mayores, muy por otro lado muchas naciones y gobiernos las personas están sujetas a un examen teórico lo cual se prueba su aprendizaje en el aspecto del manejo y los componentes de la vía pública. Pero esto no ocurre en todas las naciones; ya que es una carga y esto es uno de los factores por la cual muchos conductores en su mayoría jóvenes ocasionan accidentes.

2.4.1.1. Peatón:

A quien se denomina transeúnte es aquella persona que sin ser chofer circula por las vías. Se estima que los transeúntes se consideran a que impulsan otro vehículo no motorizado de mínimas condiciones o aquellas personas que transitan en sillas de ruedas.

Según la Unidad Nacional de Seguridad Vial (2011) afirma que:

Un transeúnte es aquella persona que circula por las vías. Si bien la definición anterior es general, debemos tener en cuenta los casos particulares y a su vez las diferencias que se dan entre sí. Así también se consideran a los transeúntes, son quienes empujan un vehículo como un vehículo de cualquier



tipo, así como las personas con algún tipo de incapacidad o discapacidad que transitan gracias a través de una silla de ruedas (p. 5).

Es por eso que, “los transeúntes deben caminar por medio de la acera, no deberá caminar al borde de la acera con el fin de evitar accidentes y no debe caminar pegado a las casas por existen entras de garajes y solo deberán hacer uso de la calzada para poder cruzar” (Ministerio del Interior, 2014, p. 7). Por eso es que los peatones deben de caminar o circular por los lugares establecidos para ellos y no hacerlo por lugares que no les corresponden.

Podríamos asumir a continuación, que tan solo la educación y mantenimiento de las estructuras viales, la renovación de nuevas carriles viales así como el restablecimiento de espacio público son insuficientes para evitar las lesiones de tránsito, por el contrario se debe priorizar la concientización y educación del peatón y del conductores así como, para poder lograr la modificación de ciertas conductas y algunas actitudes erróneas que existen en el sistema vial (Echeverry, Mera, Villota, & Zárate, 2005). Es por eso, que se tienen que tener una educación vial desde pequeños para poder evitar accidentes, así como también los conductores que tienen que saber acerca de las normas y aspectos generales a lo que influye la seguridad vial.

En este aspecto, se tiene que considerar que todo peatón tiene que conocer acerca de las normas viales y como usar las vías a las que corresponde. Quistberg, Miranda, & Ebel (2010) comenta que:

En las calles y avenidas, Se percibe la falta de medidas para mejorar la seguridad de los peatones y distanciarlos del flujo de vehículos. En los pueblos jóvenes y áreas residenciales, puede ser crucial llevar a cabo intervenciones que busquen reducir la velocidad del tráfico cerca de las calles y avenidas. Aunque



se han instalado muchos reductores de velocidad o "rompe muelles" en calles cercanas a áreas con alto tráfico, al revisar las estadísticas, queda claro que es necesario tomar más medidas para proteger a los peatones. (p. 253).

Tenemos pues, que los peatones tienen que conocer las normas y reglas de la educación vial, así como también su lugar con respecto a la vía y lo que se tiene que saber, por eso es necesario saber las situaciones en que las personas tienen prioridad sobre vehículos y exigir que respeten las normas, de esta manera las calles y vías comenzaran a ser lugares más ordenados.

2.4.1.2. El conductor:

Es toda aquella persona que maneja o conduce cualquier tipo de vehículo el cual debe de optar las precauciones elementales e imprescindibles para evitar accidentes de tránsito, así como facilitarlos.

En otras palabras, Ministerio del Interior (2014) define que: "Todos los automóviles que circulan por las carreteras requieren de un conductor. El cual se encarga de conducir el mecanismo de mando". (p. 7)

Si bien es cierto, se consideran a los choferes a toda esa persona que maneja un vehículo ya sea este funcione con motor o sin él, en este aspecto, cada uno de los conductores tiene que tener en mente su responsabilidad frente a las colisión de vehículos, ya que es uno de los más importantes factores y causales de los accidentes, ya sea por incumplir las normas viales, o también su automóvil o medio de transporte tenga fallas y de más complicaciones, que son elementos que aumentan la probabilidad de que ocasione una colisión vehicular.



2.4.1.3. El vehículo:

Es aquella maquina la cual te permite desplazarte de un lado a otro, en el cual los vehículos no tan solo transportan tan solo humanos sino también a plantas, animales y cualquier tipo de objeto.

Estos vehículos pueden desplazarse por vía terrestre, marítima y aérea, pero se considera a los vehículos terrestres como los que actúan o circulan en la vía,

Visto de otro modo, Leiva (2003) define que:

La clasificación de los vehículos permitirá transitar de manera ordena y adecuada, ya que por un lado los vehículos livianos transitan y por el otro los vehículos pesados, Las características geométrico de la carretera, debe estar relacionada a los diferentes tipos de automóviles, que prevalecen en el tránsito de la vía. (p. 2)

2.4.1.4. La vía:

El camino es un lugar o zona en el que se desenvuelve o desarrolla la circulación vehicular, es toda aquella calle, carretera o camino que es utilizado por el público y por el privado usado por la sociedad infinita de usuarios.

Estas vías también se denominan como aquel terreno que está destinado a la circulación de vehículos teniendo en cuenta una parte para la circulación de los peatones. Estas vías representan un porcentaje significativo en lo que se refiere a su uso de las carreteras de áreas urbanas, debido a que el crecimiento de los departamentos requieren de estas.

En este aspecto, el transporte vía terrestre se hace por carretera es de gran amplitud para el desarrollo de una ciudad, así como las áreas rurales las cuales se unen a las ciudades mediante estas redes de carreteras, visto de este modo



las vías son una red largas de las zonas urbanas las cuales contribuyen con la infraestructura la cual satisface las exigencias de movilidad de los individuos, también se transportan mercancías de un lugar a otro

Evidentemente, la buena operatividad de las vías es cruciales para el crecimiento íntegro y eficaz con las actividades socioeconómicas de nuestra nación.

Por esto, las carreteras se pueden clasificar según las necesidades que se requieran, así por ejemplo las pistas en las medios urbanos y las trochas carrózables en las zonas rurales, esto también tiene que ver la ubicación de la zona donde este, también se pueden clasificar las vías según el uso que ofrece, las que se nombran a continuación:

- **Vías públicas:** En las cuales pueden transitar peatones y conductores, en esta no hay condicionamiento, es decir, que son del público. Estas engloban una colectividad de vías, su uso y la regulación de las mismas.
- **Vías privadas:** Estas son de utilización exclusiva para los dueños o aquellos que cuentan con algún permiso. En estas vías se establecen normas que ellos mismos imponen. Visto de otra manera, estas vías son de este tipo de carácter ya que tienen conexión a terrenos privados y tengan titularidad del mismo. Así como aquellas carreteras conectadas a dos casas al interior de una misma zona privada.
- **Vías públicas de uso privado:** se considera como vías privadas a aquellas son utilizadas con autorización o permiso. Estas vías tienen un título público, sin embargo, cumple con las condiciones necesarios para acceder a ella, un ejemplo son las autopistas en las cual se necesita de un pago para poder



acceder, así como también aquellas personas que realizan el mantenimiento, reparaciones es decir en otros casos aquellas que tengan permiso.

- **Vías privadas de uso público:** Aquí se consideran a todas aquellas vías que gracias a una colectividad indeterminada son usadas por peatones y vehículos. el acceso a estas es público pero la titularidad es privada, es decir, que la rigen las leyes del titular las cuales de manera general están proporcionado al normal curso del tráfico. por lo demás, estas medidas de acceso limitan a que se regulen de forma normal el tráfico o la circulación de automóviles, un ejemplo claro es el estacionamiento en un establecimiento comercial.

También podemos encontrar su clasificación según sus características, Agudelo (2002) comentan que son:

- Autopistas (AP). Las autopistas son calzadas unidireccionales están constituidas por más de dos carriles, Estas deben garantizar un flujo continuo, sin cruces a nivel, y contar con salidas equipadas con controles.
- Carretera Multicarriles (MC). Es similar a la autopista ya que también se encuentra dividida las vías por carriles y la calzada es unidireccional su diferencia se ubica en los controles parciales en su acceso a salidas
- Vía de 2 carriles (CC). Esta carretera se diferencia de las anteriores, debido a que tiene una sola Calzada y es de doble sentido presta presenta intersecciones nivel y sus accesos no cuentan con restricciones.

En todo caso, también se puede encontrar su clasificación según la administración de red vial, Piñella (2002) los clasifica como:



- **SISTEMA NACIONAL** Las vías del sistema nacional deben evitar cruzarse con zonas pobladas y, en su lugar, conectarse con carreteras de tránsito o vías de evitamiento.
- **SISTEMA DEPARTAMENTAL** Esta vía está bajo la responsabilidad de los Consejos Transitorios de Administración Regional. Se identifica con un distintivo y su respectiva numeración inclusive abarca desde el 100 hasta el 499.
- **SISTEMA VECINAL.** las municipalidades están a cargo de las vías de carácter local, estas se caracterizan por un círculo y su numeración es desde el 500 hacia delante.

2.4.1.5. Sistema vial:

El transporte urbano en su mayoría es considerado de tipo vial. Tanto las instalaciones, así como la congestión ocurrida que ocasiona un detrimento en la economía de la ciudad, y a su vez incrementa la polución ambiental y desfavorece al sector de menor recursos económicos y hace más tardado el traslado público de tipo vial. Esto mayormente sucede en las grandes poblaciones, aunque, puede no es social ni económicamente admisible fluctuar esta oferta y la demanda solo a través del aumento de la suficiencia vial (Banco Mundial, 2005).

También las vías urbanas tienen una particularidad especial por ser multifuncionalidad: son utilizados por los peatones vehículos de todo tipos como motos, bicicletas, vehículos de transporte público, vehículo de carga pesado, vehículos privados, ambulancias, entre otros vehículos (ELSAN-PACSA, 2003, p. 2).



Finalmente, en los últimos años se vio que aumento una inclinación en la que población migra a zonas del centro urbano, lo cual produjo un gran crecimiento de las ciudades en este aspecto también se dio la progresión en aumento de los vehículos.

Por ello, en varios puntos de las zonas urbanas se da la concentración y embotellamiento de los vehículos ocasionando un incremento en la demanda de tránsito, lo cual en las grandes ciudades este hecho contribuye con la disminución del bienestar de vida, los traslados de la ciudadanía en función a causas que sufren atrasos muy importantes.

En este aspecto, un sistema vial busca mejorar mediante las remodelaciones geométricas de las vías urbanas, tratando de mejorar su máximo rendimiento y capacidad.

2.4.1.6. Prevención de accidentes de tránsito:

La mayoría de los choques vehiculares ocurren a diario, al recorrer la autopista, se puede ver que, si es cierto, en este tipo de accidentes se tiene que tener precaución ante todo y también tomar en cuenta que puede suceder cualquier accidente en el momento menos indicado y de la manera menos pensada, por ello se debe considerar las reglas de seguridad vial, así como también un pleno conocimiento de las señales de tránsito.

En este aspecto, Méndez (2014) en las conclusiones de su trabajo de investigación denominado "Accidentes de tránsito y campañas de previsión en Costa Rica 1950-1970" comenta que:

La OMS considera que las colisiones de automóviles son una pandemia, ya que a partir de la década de 1960 incrementaron notablemente convirtieron en la razón principal de muertes, superando las cifras por aquellas muertes a



casusa de enfermedades como la tuberculosis, la polio o difteria entre otras enfermedades (p. 135)

En este aspecto, se tiene que considerar una evaluación empírica de cada uno de los lugares de mayor incidencia en la población, así como la información estadística de las vías y el congestionamiento de las carreteras, así se podría implementar una idea para disminuir los riesgos es la evaluación específica de cada uno de los puntos críticos de congestionamiento que forman parte de los factores de riesgos más relevantes en lo que respecta a los accidentes de tránsito (Pérez & Lastre, 2014).

Dentro de esta perspectiva, Castillo (2012) propone que:

La metodología DREAM 3.0 podría ser una herramienta de análisis muy útil para la policía, ya que permitiría obtener más información sobre las causas de los accidentes en comparación con la situación actual. Su implementación en la investigación de accidentes es económica, ya que solo requiere capacitar previamente al encargado de la investigación, disponer de formatos para analizar las relaciones entre los factores y una interacción adecuada con los involucrados para obtener datos relevantes que ayuden a identificar las causas del accidente. Esto, sumado al entrenamiento y la experiencia del patrullero, mejoraría significativamente el proceso. (p. 45).

En esta facha considerar varias causas de prevención tales como: un factor integral en cuanto a la seguridad vial y personal, así como una gestión táctica para la seguridad vial, también puede abordarse mediante una gestión local orientada a mejorar la seguridad en las vías. (Hernández, 2010). Por ello es necesario tomar en cuenta todo lo mencionado anteriormente.



2.4.2. Seguridad Vial:

Es una sucesión de acciones dirigidas a promover el respeto ante las normas de tránsito de transeúntes y automóviles. En si su principal mira es el de organizar de tránsito de los peatones y vehículos, así evitando el fallecimiento por accidentes e incrementar la comodidad de la ciudadanía en las ciudades y alrededores.

Ahora bien, Naranjo (2015) en su estudio denominada "Comunicación visual y énfasis en la seguridad vial como medida preventiva de accidentes de tránsito enfocada al gobierno descentralizado de Durán" define que:

La seguridad vial es un derecho que fomenta el respeto y la conciencia respecto a las normas de tránsito, las cuales deben ser cumplidas sin excusas, el conductor, peatón o pasajero cumple debe cumplir lo señalado por la norma ya que permitirá la disminución y la previsión de accidentes de tránsito que ocurren a diario (p. 115)

Dentro de esta perspectiva, la seguridad vial es de gran relevancia y trascendencia ya que se busca indagar los precedentes a este problema que además daña a los que usan los conductores sino también a todos aquellos que están en la zona vial.

En las generalizaciones anteriores, el Ministerio de Educación. & Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2008) comenta que:

Es necesario entender que la seguridad vial es una obligación compartida. que corresponde a los pobladores, así como a las instituciones de nivel local, regional y nacional, asumir obligaciones para implementar políticas, estrategias, procedimientos y acciones que ofrezcan soluciones inevitables e inmediatas; y



se reconforta las acciones de las personas, así como la interacción con su entorno. (p. 9)

En este sentido se comprende, que existe una gran diferencia entre algunos países con lo que tiene que ver su ingreso de capital elevado y las naciones de entrada de capital regular, ya que se refiere también a la tasa de mortalidad que le respecta a cada país. Ahora bien, los ingresos elevados de las tasas de muerte por accidentes de tránsito en las naciones de ingresos prominentes está a un promedio de 8.7 muertes por cada 100 000 pobladores mientras que en las naciones de ingresos medios se examinan alrededor de 21.1 muertos por cada 100 000 pobladores, cabe destacar que el Ecuador así como el Perú se encuentran ubicados como marcadores de seguridad vial (Córdova y Paucar, 2014).

De este modo, Malaga (2010) comenta que:

Es importante destacar que, hasta la fecha, en Perú no se ha realizado ninguna evaluación sobre el impacto de las medidas adoptadas, ni en relación con las estrategias nacionales ni locales, en cuanto a la reducción de los accidentes de tránsito. (p. 235)

Dentro de este marco, la seguridad vial es un punto muy importante a tratar ya que se tiene que saber y dar a conocer los aspectos importantes que comprende a esta. Es necesario adoptar medidas que prevengan e incluyan los cambios en la conducta, formación y variaciones estructurales, como normas y sus diversificaciones de su entorno. (pp. 205-206)

Si bien es cierto, Pico Merchan, González Pérez, y Noreña Aristizábal (2011) comenta que:



La seguridad vial es un asunto de atención para los estados y las instituciones a cargo del tránsito y transporte, a razón de los aumentos de fallecimientos y las lesiones ocasionados por los choques o accidentes, que generan un elevado importe personal, familiar y social, en especial para el ámbito político social, económica, salud pública y ambiental. Estos acontecimientos necesitan de la participación del gobierno, a través la puesta en marcha de direcciones gubernamentales que se materialicen las medidas más eficaces con la ayuda de los actores sociales que están involucrados desde las zonas locales como pobladores, integrantes de la familia, maestros, líderes comunitarios, instituciones y organizaciones, así como desde el ámbito del poder legislativo, académico. (p. 200)

2.4.2.1. Elementos de seguridad vial:

Estos son importantes ya que, gracias a ellos se puede evitar los accidentes de tránsito que suceden de manera diaria en las vías, pero no obstante algunos conductores, así como los peatones no respetan las señales de la vía, así como el rol que cumplen en ella.

Es a razón de ello que se nombrará algunos componentes de la vía, eso de acuerdo a que zona esta adecuada como para los peatones, que transitan en la vía y para los automóviles.

Alguno de estos elementos no se encuentra en todas las vías ya que estas necesitan diferente tipo de señales y es más se utilizan otro tipo de medidas de seguridad, a continuación, se nombrarán los elementos de seguridad vial que debe tener una vía.

En lo que se refiere a la circulación en la vía tenemos a los siguientes:



a. Los peatones: en la vía cada individuo es un elemento importante ya que participa de forma activa y directa; a quienes se les llama usuarios de vía y conforme a su rol pueden ser pasajeros, ciclistas, peatones, choferes que conducen los vehículos en la vía pública.

b. Los Vehículos de transporte terrestre: Representan aquellos métodos usados para transportar objetos o personas, y a su vez se dividen en vehículos de transporte motorizados y no motorizados. Los vehículos no motorizados los comprenden los triciclos y bicicletas, vehículos a tracción humana.

Los vehículos motorizados los comprenden automóviles, motocicletas, taxis, camionetas, ómnibus, camiones, etc. Aquí se considera todos aquellos vehículos motorizados que se trasladan a través de la vía terrestre.

Ahora bien, se considera también aquellos elementos que conforman la vía con respecto a la parte destinada para el tránsito de las personas o peatones:

1) Autopista: Aquí se considera a toda vía que fue diseñada para la operación de altas velocidades, con un sentido de flujo que es separado por un separador central, sin relaciones de nivel y control total del ingreso.

2) Bahía: Esta comprende en medio de la transición de la vía y el andén, está destinada para el parqueo provisional de los carros.

3) Berma: Es la parte externa de la vía, la cual está dirigida al apoyo de la calzada lateral para la circulación de los transeúntes semovientes y que alguna vez sirve para el estacionamiento de carros de emergencia.

4) Calzada: Zona que habitualmente está orientada para la circulación de vehículos.

5) Calle o Carrera: se considera a la vía urbana de circulación pública, la cual incorpora a toda la zona respecto a los límites frontales de propiedad.



- 6) **Carril:** Comprendida por la parte de la calzada que está encaminada al tránsito de una sola línea de carros.
- 7) **Ciclovía:** es parte de la vía de la calzada o una fracción de la misma la cual está orientado para el desplazamiento de vehículos no motorizados los cuales exclusivamente las bicicletas.
- 8) **Glorieta:** La intersección en donde no existe cruces a nivel directos, de lo contrario las maniobras entre los cruces y desplazamiento en torno de una isleta o plazoleta central.
- 9) **Paso a nivel:** Es el cruce que existe a un igual nivel con una vía férrea.
- 10) **Paso peatonal a desnivel:** Es aquel túnel exclusivamente orientado para los transeúntes que cruzan una vía.
- 11) **Paso peatonal a nivel:** Comprendida por una calzada definido por mecanismos las cual están hechas para el cruce exclusivo de los peatones.
- 12) **Separador:** Faja la cual autónoma de las dos calzadas de una misma vía.
- 13) **Vía arteria:** Es una vía urbana con la primacía de desplazamiento de tránsito sobre cualquier vía, con dispensa de una autopista o vía férrea.
- 14) **Vía férrea:** Vía que está elaborada para el desplazamiento de vehículos sobre rieles, priorizando esta vía.
- 15) **Vía principal:** Tiene como punto primordial el desplazamiento sobre las vías habituales.
- 16) **Vía privada:** Es aquella que está orientada para el uso especial, ya sea de terrenos privados las cuales sus caminos unan casas de un terreno que no está el acceso al público.
- 17) **Vía ordinaria:** Es aquella vía en donde cuyo desplazamiento está sujeto a las vías primordiales.

2.4.2.2. Clasificación de las mallas viales:

Esta clasificación de mallas viales se da de acuerdo a un tipo de Plan de Ordenamiento Territorial, Esta clasificación de mallas se da gracias a una jerarquización y se relaciona fundamentalmente por las intersecciones que generalmente se da entre ellas, a continuación se detallan las características de cada una de ellas.

a) Malla vial arterial principal (V1): Estas son las vías con mayor jerarquía, es decir que actúan como el soporte de la movilidad y accesibilidad metropolitana, también en el soporte regional.

En este tipo de malla vial la componen tres subsistemas:

- El subsistema del centro tradicional y la ciudad central.
- El subsistema metropolitano.
- El subsistema de integración ciudad-región.

b) La malla arterial complementaria (V2): La articula operacionalmente a la malla vial principal y también a la intermedia; esta permite el tráfico interior de los sectores conformados por esta malla vial principal y a su vez determina la dimensión y también la forma de la malla intermedia, esta a su vez desarrollando a su anterior. Ahora bien. Esta malla es el soporte básico para el transporte privado y para las rutas que alimentan a los sistemas de transporte masivo.

c) La malla vial Intermedia (V3): Está constituida por una gran parte de tramos viales lo cual permite que se conformen las mallas arteriales principales y como la complementaria, estas a su vez sirviendo como una alternativa de circulación a estas. Visto de este modo, permite el acceso a la ciudad así como también la fluidez en la zona.



d) Malla vial local (V4): Son tramos de vías las cuales posibilitan el acceso de las unidades de vivienda, es decir los tramos que están para las cocheras o aparcamientos de vehículos.

2.4.2.3. Mantenimiento de las mallas viales:

La importancia del mantenimiento de las mallas viales se da ya que se quiere prevenir a gran medida los accidentes de tránsito que se dan en cuestión del mantenimiento ya que algunas señalizaciones así como también la vía no están debidamente estructuradas ni tampoco tienen un buen estado en el cual los transeúntes y vehículos puedan desplazarse de manera segura y sin ningún inconveniente.

Por ello, las inversiones que se realizan para la construcción y/o mejoramiento de las vías son transferencias muy elevadas, las cuales son realizadas con los fondos de la nación a través de las instituciones gubernamentales o también privadas, también a través de préstamos de agencias internacionales. En otras palabras, los recursos utilizados en el sistema vial son de la recaudación de los impuestos, tasas de los recursos nacionales y del financiamiento de los organismos internacionales o privados.

En la medida que, conservar las rutas es obligación del gobierno, ya que se trata de cuidar las inversiones que son realizados por los pobladores, los cuales se podría estar utilizando en otros recursos como viviendas, bienes de consumo, etc.

Siendo así las cosas, Magalhaes (2011) comenta que:

En tal sentido se evidencia el interés de aplicar, un sistema de mantenimiento preventivo para aquellas vías que recién se ponen en servicio o que mantienen niveles de servicio adecuados, con el objetivo de prolongar los



mismos durante el máximo de tiempo posible, en el entendido que la aplicación de este tipo de mantenimiento (preventivo), significa, en comparación con otros tipos aplicables (periódico, de rehabilitación y mejoramiento, o de emergencia) inversiones menores cuando se aplica se forma racional (p. 4).

Para realizar el mantenimiento de la malla vial se tiene que considerar de acuerdo con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2013) las siguientes actividades de conservación:

- **Conservación de plataforma y taludes:** Para su conservación se tiene que realizar actividades periódicas las cuales son: Protección de taludes de las erosión, huaycos, derrumbes y limpieza, corrección de la plataforma en puntos críticos, recuperación de la plataforma en puntos críticos.
- **Conservación de Calzada de Afirmado:** En aquí se tiene que realizar el control de polvo haciendo uso del riego de aditivos químicos, imprimación reforzada, mortero, asfáltico y perfilación de la superficie
- **Conservación de Pavimentos flexibles en Calzada y Bermas:** Las actividades de conservación periódica que se realizan son: imprimación reforzada. Sellos asfálticos, rechapados asfálticos, reconfirmación de base granular en bermas, nivelación de bermas con mezcla asfáltica.
- **Conservación de Pavimentos rígidos en Calzada y Bermas:** En aquí se realizan el resellado de juntas de calzada, bermas, losas de calzada, la colocación de barras de transferencia de carga, microfresado superficial, reemplazo de losas en calzada bermas y losas por pavimento flexible.
- **Conservación de Drenaje superficial:** Para la conservación del drenaje superficiales tiene que realizar las siguientes actividades reparación de



alcantarillas de (concreto, metálicas, mampostería), zanjas, cuencas, sardineles, entre otras que permitan mantener la conservación del drenaje

- **Conservación de drenaje subterráneo:** Para realizar las actividades de conservación periódica son la reparación de subdrenes de acuíferas así como su sustitución, la colocación de subdrenes de aguas freáticas, la recuperación de subdrenajes de pavimentos así como su reemplazo y la colocación.
- **Conservación de muros:** Se tiene que realizar la limpieza de barreras, la reparación de barreras de contención, muros secos, muros de mamposterías, de gaviones y también de barreras de material de concreto normal o reforzado.
- **Conservación de la señalización y dispositivos de seguridad vial:** Para la preservación periódica se tiene que realizar el reemplazo y la instalación de delineadores, también la colocación de reductores de velocidad, instalación de elementos de protección repleto de material, así como la reabastecer la dotación de aceras de material concreto.
- **Conservación del derecho de vía:** En aquí se tiene que realizar la depuración de la zona del derecho de vía, así como el rozamiento manual de la vegetación y la gestión de la vegetación.
- **Conservación de túneles y obras complementarias:** Para la preservación rutinaria las obras complementarias y túneles, para ello se requiere realizar limpieza de cuencas, túneles, zanjas de drenaje, sellado de grietas y figuras, parchado, la reconstrucción de pavimentos, la restauración de las barandas, parapetos, la reparación de veredas y/o sardineles, así como el mantenimiento de la iluminación del túnel.






2.4.2.4. Conservación de puentes:





Para realizar la conservación periódica de los puentes, se tiene que realizar el pintado de la superficial de puentes de material concreto, también el resguardo de riberas mediante gaviones y enrocados, se tiene que realizar también las calzaduras de la cimentación, como la sustitución de juntas de dilatación de clase elástico expandible y así también de mecanismo de apoyo y también de concreto de corrosión en el acero de fortalecimiento, reposición de pernos de elevada resistencia, así como también la restauración de estructuras metálicas, restauración de puentes de madera, las sustitución y complementación de mecanismos de drenaje, el pintado de puentes metálicos, la preparación superficial de mayor grado y también el pintado de la estructura metálica, el montaje de nuevos puentes metálicos, y el desmontaje de las estructuras metálicas.







2.4.2.5. Tipo de control vial:






Para el control de la vía se tiene que considerar las siguientes señales:

Figuras	Nombres	Códigos	Observación
	Curva pronunciada	ST-1	Señala cercanía de una curva al lado izquierdo
	Curva pronunciada	ST-2	Señala cercanía de una curva a lado derecho
	Curva peligrosa	ST-3	Indica cercanía de una curva peligrosa
	Curva peligrosa	ST-4	Indica cercanía de una curva peligrosa a lado derecho,
	Camino sinuoso	ST-5	Indica que se aproxima 3 o más curvas sucesivas
	Camino sinuoso	ST-6	Señala cercanía de tramo donde se

			encuentra 3 o más curvas sucesivas
<p>α</p> 	Curva pronunciada en S	ST-7	Señala la proximidad de 2 curvas en sentido opuesto, distante por una tangente de longitud menor.
<p>α</p> 	Curva pronunciada en S	ST-8	Indica aproximación de 2 curvas en sentido opuesto, distanciadas por una tangente de longitud pequeña
<p>α</p> 	Curva y contra curva	ST-9	Advierte Proximidad de 2 curvas suaves que van en sentido opuesto que es distanciadas por una tangente.

	<p>Curva y contracurva</p>	<p>ST-10</p>	<p>Advierte la aproximación de 2 curvas suaves que van en sentido contrario y que se encuentran separada por una tangente de una distancia normal</p>
	<p>Curva de vías</p>	<p>ST-11</p>	<p>Indica la aproximación de un cruce de vías</p>
	<p>Vía lateral</p>	<p>ST-12</p>	<p>señala la aproximación de una vía lateral a lado izquierdo</p>
	<p>Vía lateral</p>	<p>ST-13</p>	<p>Indica la cercanía de una vía lateral a lado derecho</p>

	Bifurcación en T ^α	ST-14 ^α	señala la cercanía de una bifurcación en T ^α
	Bifurcación en Y ^α	ST-15 ^α	señala la aproximación de una bifurcación en Y ^α
	Bifurcación en Y ^α	ST-16 ^α	Indica la cercanía de una bifurcación en Y por el lado izquierdo ^α
	Bifurcación en Y ^α	ST-16 ^α	Señala la cercanía de una bifurcación en Y por el lado derecho ^α
	Cruce de Vías ^α	ST-17 ^α	Símbolo que señala la cercanía de un cruce de vías ^α
	Cruce de vías ^α	ST-18 ^α	Señal que indica la aproximación de un cruce de vías ^α


<p>α</p> 	<p>Cruce de vías α</p>	<p>ST-19 α</p>	<p>Señal que indica la cercanía de un cruce de vías α</p>
<p>α</p> 	<p>Cruce de vías α</p>	<p>ST-20 α</p>	<p>Señal que indica la cercanía de un cruce de vías ¶ α</p>
<p>α</p> 	<p>Cruce de vías α</p>	<p>ST-21 α</p>	<p>Símbolo que señala la aproximación de un cruce de vías α</p>
<p>α</p> 	<p>Cruce de vías α</p>	<p>ST-22 α</p>	<p>Señal que indica la cercanía de un cruce de vías α</p>
<p>α</p> 	<p>Cruce de vías α</p>	<p>ST-23 α</p>	<p>Símbolo que indica la aproximación de un cruce de vías α</p>
<p>α</p> 	<p>Cruce de vías α</p>	<p>ST-24 α</p>	<p>Señal que refiere la proximidad de un cruce de vías α</p>
<p>α</p> 	<p>Cruce de vías ¶ α</p>	<p>ST-25 α</p>	<p>Señal que indica cruce de vías α</p>

α		Cruce de víasα	ST-26α	Señal que indica cruce de víasα
α		Camino ásperoα	ST-27α	Símbolo que indica camino peligrosoα
α		Resalto o lomaα	ST-28α	α
α		Depresiónα	ST-29α	α
α		Pendiente peligrosaα	ST-30α	Señala la aproximación de una subida o bajada peligrosaα
α		Pendiente peligrosaα	ST-31α	Indica una subida o bajada peligrosaα
α		Calle estrechaα	ST-32α	Indica que <u>esta</u> cerca un estrechamiento de calle que puede ser peligro al tránsitoα


α		Puente angostoα	ST-33α	α
α		Puente móvilα	ST-34α	α
α		Obrasα	ST-35α	Advierte la existencia de obras en ejecución en la carreteraα
α		Zona de Derrumbesα	ST-36α	Indica la posibilidad de encontrar derrumbesα
α		Calle resbaladizaα	ST-37α	α
α		Cruce de peatonesα	ST-38α	α
α		Zona escolarα	ST-39α	α
α		Niñosα	ST-40α	Indica la presencia de jardines de niños y campos de juegosα

	Cuidado con los animales	ST-41	
	Altura limitada	ST-42	señala límite de altura permitida para el paso de vehículos
	Ancho limitada	ST-43	Indica el límite de ancho permitido del vehículo para que circule por el carril
	Paso a nivel sin barrera	ST-44	
	Paso a nivel con barrera	ST-45	
	Paso a nivel cruz de San Andrés	ST-46	Señal el nivel sin barrera y paso a nivel con barrera
	Intersección de rotonda	ST-47	señala la cercanía de una intersección de tipo rotatorio

α		Paso de maquinaria agrícolaα	ST-48α	α	α
α		Incorporación de tránsitoα	ST-49α	α	α
α		Incorporación de tránsitoα	ST-50α	α	α
α		Aeropuertoα	ST-51α	α	α
α		Proximidad a un semáforoα	ST-52α	α	α
α		Doble circulaciónα	ST-53α	α	α
α		Flecha direccionalα	ST-54α	Previene un cambio brusco de direcciónα	α
α		Doble flecha direccionalα	ST-55α	Indica un cambio brusco de dirección en los 2 sentidosα	α
α		Comienzo de camino divididoα	ST-56α	Señal que indica que el camino tiene dos	α

			sentidos o puestos del tránsito no están separados por una isla central
xx 	Fin de camino dividido	ST-56	señala un camino con los dos sentidos o puestos del tránsito no están separados por una isla central

En esta perspectiva, también tenemos las señales restrictivas o reglamentarias las cuales señalan algunas etapas de lo establecido en el reglamento de tránsito y también para su ejecución por parte de los usuarios. Estas pueden tener fondo blanco, letra, símbolo y orla o ribete de color negro, círculo rojo

Figura	Nombre	Código	Observación
xx 	Alto	SNT-1	señala al conductor que deberá ceder el paso a los vehículos que






			transitan por la carretera
	Ceda el paso	SNT-2	Advierte al conductor que debe ceder el paso a los carros que transitan por la vía
	No hay paso	SNT-3	Símbolo indica que está Prohibido entrar el vehículo en una sección restringida o prohibida
	Prohibido circular maquinarias agrícolas	SNT-4	Señal opcional

	<p>Prohibido estacionarse</p>	<p>SNT-5</p>	<p>xx</p>
	<p>No adelantar</p>	<p>SNT-6</p>	<p>xx</p>
	<p>Prohibido el cambio de carril</p>	<p>SNT-7</p>	<p>xx</p>
	<p>Prohibido el paso de bicicleta</p>	<p>SNT-8</p>	<p>xx</p>
	<p>Carga máxima permitida</p>	<p>SNT-9</p>	<p>Indica cual es el peso máximo permitido llevar en el vehículo</p>
	<p>Circulación</p>	<p>SNT-10</p>	<p>Indica que se debe transitar en</p>

			el sentido de circulación indicado
	Sentido obligatorio de circulación	SNT-11	Indica el sentido de circulación por la calle
	Giro a la izquierda solamente	SNT-12	
	Giro a la derecha solamente	SNT-13	
	Siga de frente	SNT-14	
	Tránsito pesado	SNT-15	

 <p>NO PEATONES</p>	<p>Prohibido el paso a los peatones</p>	<p>SNT-16</p>	<p>α</p>
 <p>PEATONES POR LA IZQUIERDA</p>	<p>Peatones a la izquierda</p>	<p>SNT-17</p>	<p>α</p>
 <p>NO CAMINE POR LA TIERRA</p>	<p>No camine por la tierra</p>	<p>SNT-18</p>	<p>α</p>
 <p>NO VIRAR A LA IZQUIERDA</p>	<p>No girar a la izquierda</p>	<p>SNT-19</p>	<p>α</p>
 <p>NO VIRAR A LA DERECHA</p>	<p>Prohibido girar a la derecha</p>	<p>SNT-20</p>	<p>α</p>
 <p>NO VIRAR EN U</p>	<p>Prohibido girar en U</p>	<p>SNT-21</p>	<p>α</p>

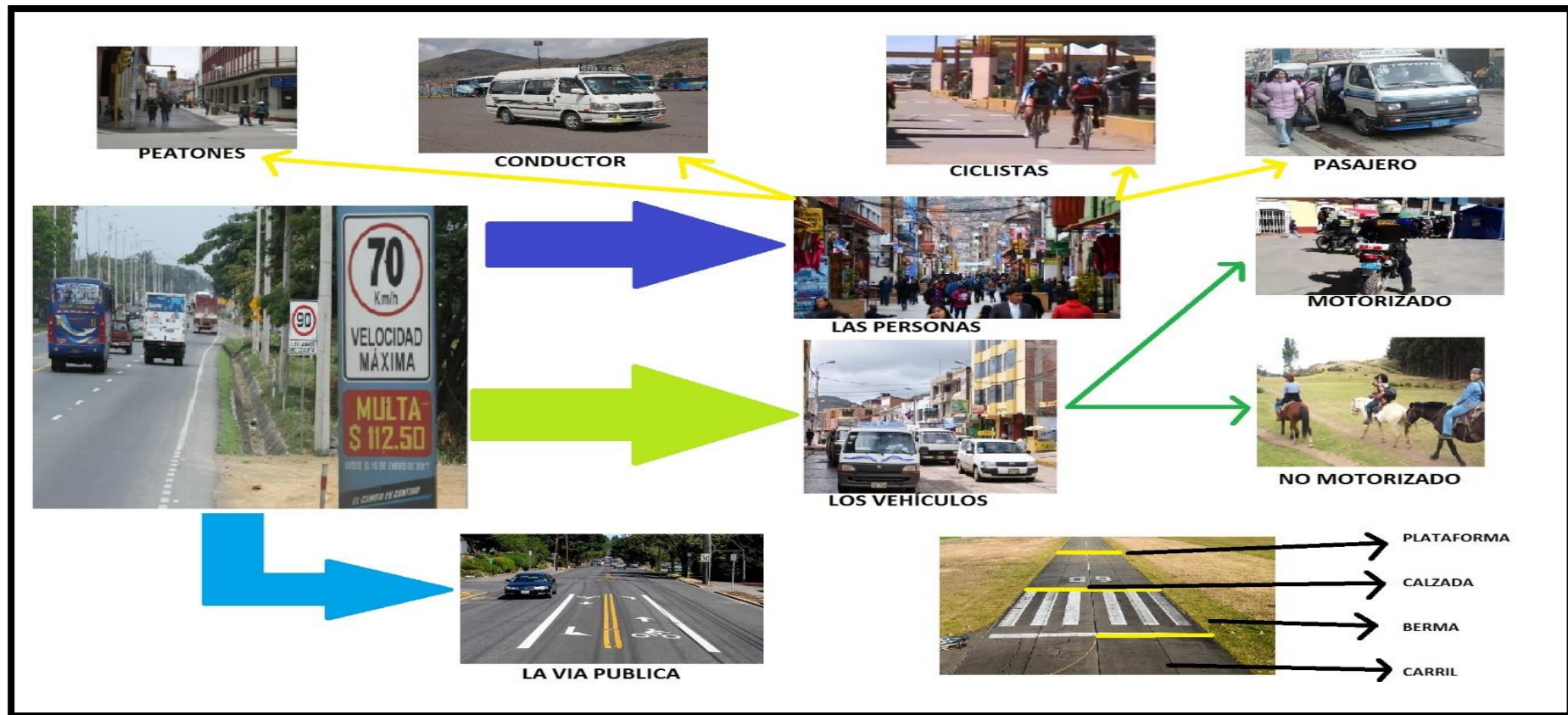
	Prohibido el paso de vehículos de carga ^α	SNT-22 ^α	^α
	Prohibido el paso de vehículos automotores ^α	SNT-23 ^α	^α
	No carreteras ^α	SNT-24 ^α	^α
	silencio ^α	SNT-25 ^α	^α
	Altura máxima permitida ^α	SNT-26 ^α	^α
	Ancho máximo ^α	SNT-27 ^α	^α

 <p>ADUANA</p>	Aduana	SNT-28	X
 <p>MANTENGA SU DERECHA</p>	Mantenga su derecha	SNT-29	X
 <p>MANTENGA SU DERECHA</p>	Doble vía	SNT-30	X
 <p>USE CAMBIO DE LUCES</p>	Cambio de luces	SNT-31	X
 <p>USE SOLO LUCES BAJAS</p>	Use luces bajas	SNT-32	X

¶

Figura 1

Componentes de la vía pública



Nota: Elaboración propia.



2.4.3. Responsabilidad del Estado:

Primeramente, antes de conocer acerca de la responsabilidad del estado, se tiene que definir primeramente lo que es la responsabilidad, lo cual se refiere que es una virtud la cual se puede ver en uno mismo o en el prójimo. Visto de esta forma, una persona responsable es aquella que es consciente de sus actos, es por ello que conoce acerca de las causas ya sean directas o indirectas de cualquier hecho causado.

Villey, citado por Roca (2016), describió:

Del latín *respondere*, *responder*, *contestar* de palabra o por escrito, que está ligado al *sponsio*, institución que tuvo un lugar cardinal en el Derecho romano arcaico, y a *spondere* (de donde se deriva *sponsus*, esposo, novio). El *sponsor* es un deudor, esto es, el hombre que en el diálogo de la *stipulation* y mediante una respuesta afirmativa a la propuesta formulada por el *stipulant*, futuro acreedor, se compromete a realizar una prestación. Por ejemplo, a contraer nupcias con una determinada mujer. El *responsor* constituía especialmente el *fiador* (*caution*), así pues, se obligaba a responder por la deuda principal de otro. (p. 54)

En este orden de ideas, la responsabilidad es aquella obligación de reparar algo como una obligación o deuda la cual visto desde un ámbito jurídico se tiene que considerar dos conceptos. Primeramente considerar que se tiene que buscar la capacidad de responder algunos actos en abstracto, en este aspecto se considera la obligación de realizar los actos de las personas adultos mayores; por otro lado se debe considerar la necesidad de contestar a los hechos imputados los cual ha establecido el sujeto, en cuyo caso se hace alusión como



resultado de los hechos consumados por una persona adulta (Villamizar y Toro, 2012, p. 61).

Visto de este modo, La obligación, hace referencia al cumplimiento de un compromiso y hacerse cargo de las consecuencias que ocasiona tomar un decisión, para ello se debe prevenir los futuros resultados, de tal manera que tenga beneficios para la persona como para el resto de la sociedad, como se señaló la responsabilidad incrementa la confianza y se debe ser consciente de las consecuencia de los resultados y hacerse cargo de ellos.

(Ministerio de Educación de Chile, 2011, p. 1).

Ahora bien, Febres (2007) en su artículo “la importancia de la responsabilidad” da a comprender que: “Responsabilidad implica dar una respuesta a la solicitud de otro. Está relacionado a la vocación, palabra proveniente del latín vocativo o acción de llamar” (p. 119). En este modo, la responsabilidad tiene que ver con lo que se asume en consecuencia de nuestras acciones o decisiones, es decir una persona responsable es aquella que respondiendo a lo que le dice su conciencia, los semejantes esta cumple plenamente las obligaciones que se le designan bien en cuando tomando en cuenta sus talentos, capacidades y del nivel de responsabilidad social que tiene.

Dicho de otro modo, la responsabilidad se puede clasificar en varios tipos y esto depende a que se refiere y hacia quienes esta designado este tipo de responsabilidad, en este aspecto se considera los siguientes:

- **Responsabilidad Social:** Es aquella carga, obligación o compromiso que tienen los integrantes de una sociedad, como individuos de un grupo social, que se tiene unos a otros, en otras palabras, la responsabilidad social está fundada en alguna doctrina, además de la norma interna alguna entidad



Ahora bien, según Gilli (2006) en las conclusiones de su artículo comenta que: "La discusión sobre la responsabilidad social ha estado ligada al desarrollo mismo de la empresa; tradicionalmente asociada a los conceptos de ética del empresario, de buen trato al personal y, principalmente, con la filantropía" (p. 16). En este aspecto la obligación social aparece como un asunto central para aquellas grandes empresas y en la mayoría de foros, así que la responsabilidad en su mayoría es un nuevo tema exigido por las empresas ya que están vinculados al aspecto social.

Visto de esta manera, la responsabilidad social no se centra tan solo en las personas sino también en las empresas, mercados y en diferentes actividades en las cuales se repercute lo que es la responsabilidad, pero visto desde un punto de vista diferente para cada una de esas actividades. De esta manera, Restrepo (2008) en sus conclusiones comenta que: "Para finalizar, puede indicar que la definición de "responsabilidad social empresarial" tapa todo este extenso universo de deberes éticos que están más allá de las limitaciones que se establecen en las normas positivas" (p. 9). Es por ello, que la responsabilidad social de una empresa aumento con la globalización ya que hoy en día se tienen que proyectar con los modelos éticos de una conducta empresarial adecuado, para el área de integración y cercano a la globalización mundial.

- **Responsabilidad civil:** Esta es aquella responsabilidad que tiene cualquier individuo en resarcir el daño ocasionado contra otro individuo. Este tipo de obligación podría ser asumida a través de un contrato o puede estar estipulada en la ley. Ahora pues, si la persona a la cual lesiono a este hecho se le considera como una responsabilidad por hechos ajenos.

De allí pues, Ramírez (2001) enfatiza:



Creemos que la responsabilidad civil como teoría y como sistema no puede aún resumirse únicamente en el daño, pese a que éste sea el factor determinante que obliga a su reparación. El daño causado por la inejecución de obligaciones, si bien es también el factor determinante de la obligación de repararlo, en ésta, que configura también una responsabilidad civil, la codificación no desliga los factores subjetivos del dolo y de la culpa. (p. 396)

Por ello, la responsabilidad civil tiene 2 regímenes que están diferentes por uno el cual el resarcimiento de un daño causado por una inyección de obligaciones contractuales las cuales lo vinculan al autor y también la víctima, el que regula la indemnización por cualquier evento que es dañino entre el autor y la víctima.

Ahora bien, se considera también la responsabilidad civil, es el sistema el cual también engloba dos regímenes más, por ello, se tiene más énfasis en lo que se trata de su referencia a la obligación extracontractual el cual es considerado como el único en la responsabilidad civil.

En todo caso, teniendo en cuenta la diferencia legislativa que se tiene del procedimiento que se usa por la codificación, en ella se indaga la unificación y esto se da gracias a que se robustece la responsabilidad civil como teoría y como un sistema. (Ramírez, 2001)

- **Responsabilidad solidaria:** Es aquella responsabilidad en aquel que se compromete con responder por una empresa, esto ya sea la deuda de un contratista o un sub, respecto a sus colaboradores, Por lo tanto, esta responsabilidad corresponde a varias personas ante una sola obligación que se contrae sin necesidad de cualquier manifestación la deuda del agente,



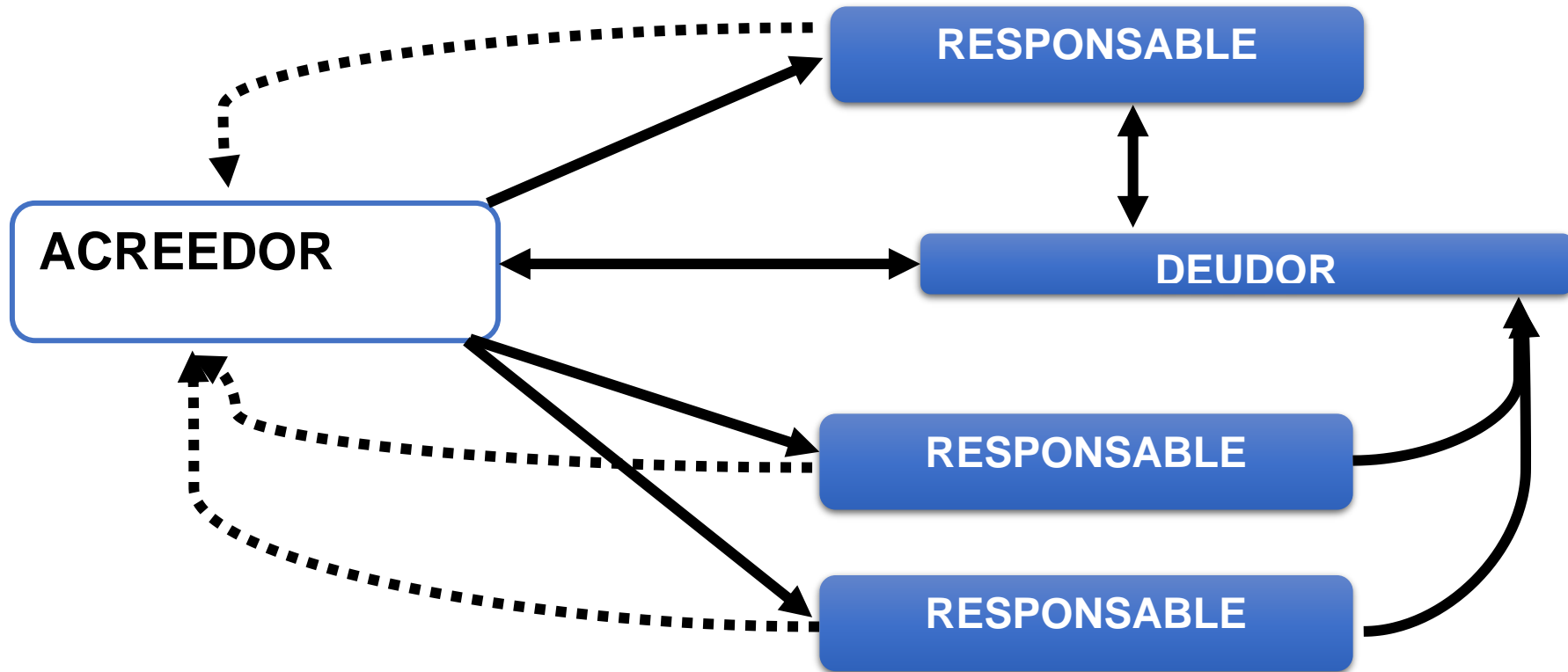
como consecuencia el acreedor tiene el derecho ha ejercer su derecho al reclamo contra la deuda contraída y las partes,

También visto de otro modo, las obligaciones solidarias son aquellas las cuales concurren en varios acreedores o también a varios deudores, o varios acreedores de manera en la cual cada uno de los acreedores puede pedir y cada uno de los deudores debe de prestar obligatoriamente e íntegramente las cosas objeto de la investigación.

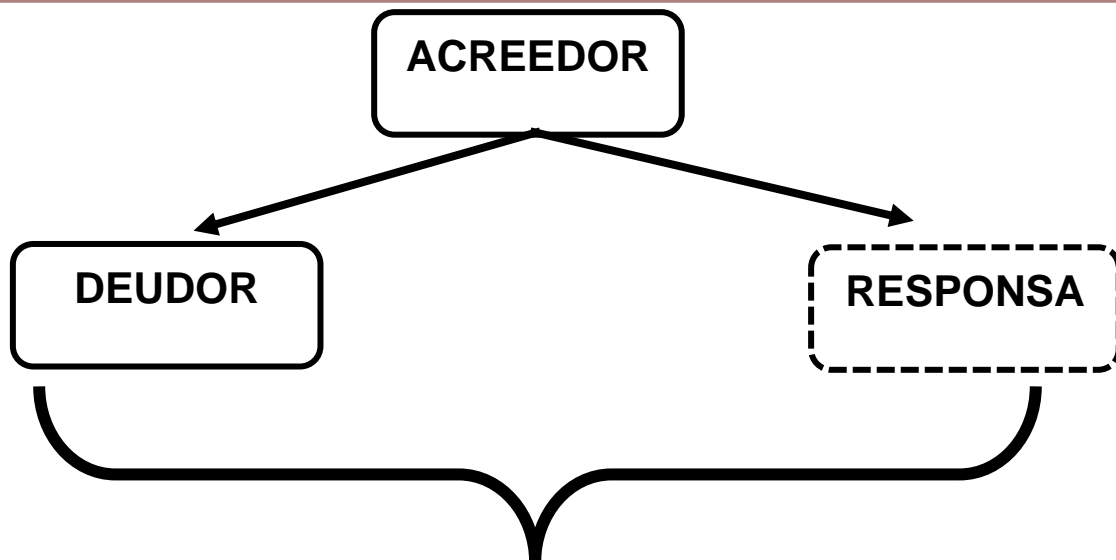
De esta manera, también se considera la responsabilidad solidaria en el ámbito de las empresas, ya que se piensa que es aquel compromiso en el contorno el cual operan, no obstante, el término utilizado cuenta con una segunda interpretación dentro del campo jurídico-legal en el sector empresarial. Por lo demás, la responsabilidad solidaria entre empresas es aquella que se establece en un nivel marco, en otras palabras las empresas grandes o grupos de empresas, existe una figura a la cual se denomina responsabilidad solidaria en la cual se hace referencia a una obligación compartida. (Retos Directivos, 2016)

Figura 2

Ciclo de la responsabilidad solidaria.



Nota: Elaboración propia.



Dentro de esta idea, la responsabilidad solidaria tiene el siguiente efecto el cual es:

Se tiene que cobrar el 100% de la deuda o la parte que se dio con o sin beneficio de excusión.

Responsabilidad limitada: Es considerado una sociedad de responsabilidad limitada (SLR) o simple la cual es un modelo de sociedad, el cual que se considera mercantil, la responsabilidad se limita, cuando el dinero aportado, Por lo tanto, existiese deuda La obligación, hace referencia al cumplimiento de un compromiso y hacerse cargo de las consecuencias que ocasiona tomar un decisión, para ello se debe prevenir los futuros resultados, de tal manera que tenga beneficios para la persona como para el resto de la sociedad, como se señaló la responsabilidad incrementa la confianza y se debe ser consciente de las consecuencia de los resultados y hacerse cargo de ellos.

- los accionistas de la organización no se debe garantizar con su patrimonio.

Dentro esta perspectiva, la obligación limitada es el principio de una norma, la cual se encarga de regular los negocios en la cual protegen a los propietarios de los negocios y sus responsabilidades, en este aspecto los propietarios de los



negocios tienen la obligación limitada en donde pueden perder lo invertido dentro del negocio, esto quiere decir que los acreedores, no podrán hacer uso de activos personales, puesto que los propietarios deben cubrir las pérdidas generadas.

Visto de otra forma, esta responsabilidad limitada se da en una sociedad la cual tiene un carácter mercantil la cual estará faccionado en intervenciones sociales, acumulables e invisibles, se integrarán por aportaciones de todos los socios, a los cuales no responderán directamente a las deudas sociales.

Por lo demás, el Ministerio de Industria, Energía y Turismo del país de España (2014) comenta acerca de las características sociales de una responsabilidad limitada, las cuales se nombran a continuación:

- Carácter mercantil, cualquiera que sea la naturaleza de su objeto y personalidad jurídica propia.
- El capital social, constituido por las aportaciones de los socios, no podrá ser inferior a 3.000 euros. Deberá estar íntegramente suscrito y desembolsado en el momento de la constitución.
- Sólo podrán ser objeto de aportación social los bienes o derechos patrimoniales susceptibles de valoración económica, pero en ningún caso trabajo o servicios.
- Las participaciones sociales no tendrán el carácter de valores, no podrán estar representadas por medio de títulos o de anotaciones en cuenta, ni denominarse acciones.
- La transmisión de las participaciones sociales se formalizará en documento público. » Dos formas de constitución: telemática y presencial.



N° de Socios	Responsabilidad	Capital	Fiscalía
Mínimo 1	Limitada al capital aportado	Mínimo S/ 2580	Impuesto sobre Sociedades

En este cuadro se muestra como es lo que se hace o realiza en una sociedad limitada ya que se basa en su responsabilidad social, integra del capital que se tiene.

2.4.3.1. Responsabilidad del estado frente a la malla vial:

En este punto se debe de establecer criterios en los cuales se establece los deberes del estado frente a la colisión de vehículos los cuales ocurren debido a los inconvenientes de una vía la cual no están debidamente señalizadas y también se hace la omisión o inactividad en el cumplimiento de las obligaciones del estado en el mantenimiento, conservación y la recuperación de dichas vías.

Ahora bien, Díaz (2014) en su trabajo de investigación "Análisis del estado de la malla vial local del sector Pinar de Suba" concluye que:

La disponibilidad de recursos como limitante y un sistema de contratación irregular, representan problemas de gran magnitud que requieren mayor atención y vigilancia, pues de aquí se deriva la calidad en cuanto a la construcción de los mismos, que como fin aporten beneficios concretos para el bienestar de los habitantes de la ciudad. (p. 72)

Por consiguiente, se podría plantear el uso de concesiones viales las cual se podrían implementar, ya que significaría algo importante para el desarrollo en la conectividad que existe, ya que se tendría buenas instalaciones, también estarían presentes en el ámbito de su normativa, también habría algunos vacíos o pasajes poco claros. (Aliaga & Venegas, 2011)



2.4.3.2. Políticas públicas:

Las políticas públicas son todas aquellas normas las cuales reflejan la voluntad pública y a su vez estas tienen un objetivo o finalidad específica, visto de otra manera se considera pública ya que en ella intervienen los diferentes sectores o grupos sociales, tan solo no se considera solo a las entidades del gobierno, es una democracia.

Evidentemente, las políticas públicas son un acto del gobierno por el cual busca cambiar o transformar la realidad social que existe en el país. Estas políticas públicas se basan en leyes, reglamentos, directivas, prácticas y ordenanzas, en la cual la participación ciudadana es la clave para la formulación y el éxito de las políticas públicas.

Ruiz López y Cadenas Ayala, citado por Gonza (2016), comenta que:

Una política es un comportamiento propositivo, intencional, planeado, no simplemente reactivo, casual. Se pone en movimiento con la decisión de alcanzar ciertos objetivos a través de ciertos medios, es una acción con sentido. Es un proceso, un curso de acción que involucra todo un conjunto complejo de decisiones. La política también es una actividad de comunicación pública. (p. 58)

Por consiguiente, según Gonza (2016) las políticas públicas son aquellas alternativas, formas o modelos de organizar las relaciones sociales, económicas y otras que van siendo vigentes en nuestra sociedad, estas se pueden expresar a través de normas, bloques normativos, y acciones que adopta el estado.

Por ende, todas estas políticas públicas se dan a través de varios poderes de gobierno del estado, así como los poderes del estado, ya sea judicial ejecutivo y legislativo, también se debe de contar con la ayuda de los gobiernos locales y regionales.



En este orden de ideas, las políticas públicas es aquella manera especial de tomar una decisión y ejecutar las acciones que tome el gobierno, así como su puesta en marcha.

Según Emilio Cragalia y Vargas, como se cita en Flores (2014) escribió:

Las políticas públicas son aquellas en las que convergen el Estado y la sociedad, esto permite definir que no todo lo estatal es necesariamente público, ni que todo lo social es público; luego las políticas públicas se ubican en la intersección de lo estatal con lo social. (p. 9)

Flores (2014) define que: "Señala que los problemas públicos se deben hacer frente con las políticas públicas, que no es más que acciones u omisiones dentro de un estado, todo ello se da con la decisión de cualquier gubernamental" (p. 10).

2.4.3.3. Instituciones de seguridad vial:

En este aspecto, se considera que el gobierno peruano mediante el Decreto Supremo 010-96-MTC, el cual cambia, mediante D.S. 024-2001-MTC y 027-2002-MTC, en el último D.S. 023-2008-MTC, indica que el Consejo Nacional de Seguridad Vial estará compuesto por un representante de las siguientes instituciones:

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones:

Es aquel órgano del Estado Peruano el cual busca lograr un racional ordenamiento territorial es cual vincula a las áreas de recursos. Mercado y centros poblados, esto se da a través de la regulación, ejecución, promoción y supervisión de la infraestructura de comunicaciones y transportes.

Las funciones que cumple el Ministerio de Transportes y Comunicaciones son:

- Formular planes nacionales sectoriales para el desarrollo.



- Reconocer y otorgar los derechos a través de autorizaciones, licencias, concesiones y permisos.
- Ejecutar, diseñar y normar la política de promoción y desarrollo en la materia de transportes y comunicaciones.
- Supervisar y fiscalizar el cumplimiento del marco normativo que está relacionado con su ámbito de competencia.
- Administrar, planificar y promover la prestación y provisión de servicios públicos, de acuerdo a las leyes establecidas en la materia.
- Orientar el funcionamiento de los Organismos Públicos Descentralizados, Multisectoriales y Comisiones Sectoriales o alguna entidad similar la cual los constituyan.
- Realizar las funciones ejecutivas en todo el territorio nacional el cual debe ser realizado directamente o mediante los proyectos especiales o entidades similares.
- Ejecutar las actividades las cuales se señalan en su Reglamento de Organización y Funciones.

En este aspecto, tiene responsabilidad de seguir instructores, los cuales son responsables de poner en práctica las actividades que garanticen la seguridad vial en los diferentes centros de estudio

- Ministerio de Educación:

Es aquel órgano rector de las policías educativas nacionales las cuales ejerce su rectoría a través de la coordinación y articulación intergubernamental la cual está coordinada con los Gobiernos Regionales y Locales, lo cual propicia mecanismos de participación y dialogo.



Los principales objetivos del ministerio son el de generar oportunidades y resultados los cuales sean educativos y de igual calidad para todos los estudiantes, así garantizando que todos los estudiantes e instituciones educativas logren sus aprendizajes de calidad.

Ahora bien, entre las funciones generales del Ministerio de Educación se encuentran regular, definir, evaluar y dirigir, así mismo en coordinación de los Gobiernos Regionales, La pedagogía nacional, la política educativa y establecer políticas específicas las cuales estén equilibradas; por otro lado también debe de aprobar, ejecutar, formular y evaluar, de manera concentrada.

- Ministerio de Salud

Este lo comprende el sector del Poder Ejecutivo el cual está encargado del área de salud, en la cual la misión de este Ministerio de salud, tiene como principal objetivo salvaguardar la dignidad personal y promover la salud, asegurando una adecuada atención integral a la salud y previniendo las enfermedades de todos los habitantes del país; conduciendo y proponiendo los lineamientos de políticas sanitarias en concentración con todos los sectores públicos y los actores sociales.

Ahora bien el Ministerio de Salud es la Autoridad de Salud a nivel nacional, la cual es como un organismo de Poder Ejecutivo, el cual tiene a su cargo la dirección, gestión y formulación de la política de salud y actúa como la máxima autoridad en materia de salud.

Por otro lado, el Ministerio de Salud es competente en las siguientes materias la cual compete:

- Salud Ambiental.



- Inocuidad Alimentaria.
- Epidemias.
- Emergencias Sanitarias.
- Salud de los pobladores.
- Productos Farmacéuticos.
- Productos Sanitarios.
- Dispositivos Médicos y Establecimientos Farmacéuticos.
- Recursos Humanos de Salud.
- Aseguramientos de Salud.
- Investigación y Equipamiento de Salud.
- Recursos Humanos en Salud.
- Las que le competen por ley.

Por consiguiente, también el Ministerio de Salud tiene las siguientes funciones generales:

- Plantear una organización, de acuerdo con las infracciones y las sanciones impuesta por el incumplimiento de las normas sanitarias.
- Regular la organización y prestación de servicios de salud.
- ofrecer asistencia técnica a los gobiernos locales y regionales, a fin de que cumplan de manera adecuada las funciones descentralizadas.
- Realizar una evaluación las políticas de salud en las instituciones y todo aquel que este vinculados a este.
- Coordinar con las instituciones que estén bajo su competencia.
- Otras funciones que la señales la ley.
- Ministerio Interior (Policía Nacional del Perú):



La Policía Nacional del Perú es aquella institución del Estado la cual esta con calidad de órgano ejecutor, el cual depende del _Ministerio del Interior, con autonomía operativa y la competencia administrativa para su ejercicio de la función policial en todo el Perú.

Es un integrante más del Consejo Nacional de Seguridad Vial y entre sus funciones se tiene las de: Investigar, prevenir y poner en evidencia todos los choques vehiculares que ocurran.

En el aspecto de la prevención, está orientado a fortalecer la seguridad vial. Ahora bien, la Dirección Ejecutiva de Tránsito y Seguridad Vial, quienes son responsables ejecutar los conversatorios de sensibilización en las diversas instituciones educativas.

En todo caso, la policía tiene la función de:

- Brindar protección a la ciudadanía, ya sea al niño, adolescente, anciano y a la mujer que se encuentra en riesgo de su libertad e integridad.
- Mantener la tranquilidad y seguridad pública.
- Permitir el libre ejercicio de los derechos fundamentales de la persona que están consagrados en la Constitución Política del Perú.
- Garantizar la seguridad Ciudadana.
- Investigar la desaparición de personas naturales.
- Capacitar en esta materia a las entidades vecinales organizadas.
- Vigilar y controlar las fronteras, así como velar por el cumplimiento de las disposiciones legales sobre control migratorio de nacionales y extranjeros.
- Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo:



El ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo del Perú se centra en la rama del empleo, es una entidad independiente de otros ministerios, ya que está acorde a nuestra realidad.

Su misión es ser la institución rectora de la administración de Trabajo y la Promoción del Empleo, con las capacidades desarrolladas para poder liderar la implementación de políticas y programas de generación y mejora de los empleos, también en contribuir al desarrollo de las micro y pequeñas empresas, como también fomentar la previsión social, promover la formación profesional, así como velar por el cumplimiento de las Normas Legales y la mejora de las condiciones laborales, en un contexto de concentración y dialogo entre los actores sociales y el estado

- Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales:

La Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales es una organización plural la cual promueve las prácticas del buen gobierno, la transparencia y la lucha contra la corrupción, que apoya de manera eficaz las iniciativas de integración regional y desarrolla propuestas para avanzar en la descentralización del país. También en la alianza de las asociaciones de otros niveles de gobierno, articulado y concentrado políticas sectoriales y territoriales, consolidándose como un lugar de reflexión e interlocución para la mejora de la gestión regional y la coordinación intra e intergubernamental, así mismo contribuyendo al fortalecimiento del Estado de Derecho, la descentralización y la democracia, con la finalidad de contribuir con el desarrollo humano del país.

- Superintendencia Nacional de Administración Tributaria- SUNAT:

Es también denominado como la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria quienes se encarga de administra los tributos



internos y aduaneros como el Impuesto a la Renta, Impuesto General a las Ventas, Impuesto Selectivo al Consumo, Impuesto Especial a la minería, Régimen Único Simplificado y los derechos arancelarios derivados de la importación de bienes.

A través de la ley N° 27334 aumento las funciones de la SUNAT , con el fin de que administre las aportaciones de ESSALUD y la ONP.

La SUNAT se encarga de administrar otros conceptos no tributarios como Gravamen Especial a la Minería y las Regalías Mineras.

- Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual-INDECOPI

El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual fue creado en noviembre de 1992 a través del Decreto Ley N° 25868.

Ahora bien, tiene como funciones la de promocionar el mercado y la protección de los derechos de los consumidores. Además, esta fomenta en la economía peruana una cultura de leal y honesta competencia, resguardando las formas de propiedad intelectual desde los signos distintivos y los derechos de autor hasta las patentes y la biotecnología.

Por otro lado, es un Organismo Público Especializado adscrito a la Presidencia del Consejo de Ministros, con personería jurídica de derecho público interno. En consecuencia, goza de autonomía funcional, económica, técnica, presupuestal y administrativa según el Decreto Legislativo N° 1033, Ahora bien esta entidad brinda servicios con marcada preocupación por impulsar una cultura de calidad para poder lograr una plena satisfacción de sus clientes, la ciudadanía, el empresario y el Estado.



3.5 MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL.

2.5.1. Transito:

Desde la perspectiva de Velázquez (2009) el transito es:

Acción de transitar. Sitios por donde se pasa de un lugar a otro. Se dice que la cantidad de vehículos que se trasladan de un lugar a otro. Ir de un lugar a otro por vías o parajes públicos. Acción de desplazarse personas, vehículo y animales por vías públicas. (p. 91)

Ahora bien, según el Instituto de Seguridad y Educación Vial (2006) define al tránsito como:

Se sabe que toda acción que permita a la persona moverse de un lugar a otro

Se entiende por tal "la acción de desplazarse o trasladarse de un lugar a otro". (p. 5)

Dentro de este orden de ideas, el termino de transito se refiere a la acción de desplazarse de un sitio a otro, esto pues ya sea a pie, bicicleta o automóvil, por las diferentes arterias de una ciudad, en este aspecto quienes transitan pueden ser objetos, personas o animales. En este aspecto las personas transitan por diferentes motivos, ya sea para trabajar, estudiar o desplazarse por otros motivos, y mientras que los objetos suelen transitar por otras razones como mudanza o para ser comercializados.

2.5.2. Responsabilidad:

Según Gallo (2015) en su libro "*Mis Valores Adultos*" conceptualiza como:

La responsabilidad consiste en tal coherencia, mientras que irresponsable, como calidad negativa, sería la persona que no se motiva con este valor. Para



apreciarlo es necesario que la persona tenga consciencia de su valor por la decisión del espíritu libremente motivado. (p. 43)

Por otra parte, Wester como se cita en Hirigoyen (2012) argumenta que:

El concepto de responsabilidad incluye, además, una dimensión psicosociológica, en tanto tiene en cuenta el sentimiento de responsabilidad como resorte emocional individual del sentirse afectado por el otro y como capacidad culturalmente construida de evaluar consecuencias de las propias acciones y de atribuirse la obligación de hacerse cargo. (p. 3)

De este modo, la responsabilidad es aquella obligación de la cual un individuo repara un error que cometió y trata de compensar las dificultades y males ocasionados en cualquier situación que la persona este inmiscuida. En otro aspecto la responsabilidad también se considera como aquella habilidad del ser humano en poder medir y reconocer todas las consecuencias que existen al realizar algún acto que se llevó a cabo en pleno juicio y completa libertad de sus acciones.

2.5.3. Accidentes:

Los accidentes son todos aquellos sucesos que ocurren de improviso o son aquellos indeseados los cuales afectan negativamente a las personas, estos tipos de daño pueden repercutir sobre la salud, mental y física, a si también generar contratiempos a través de los cuales se requieran de alguna solución en un corto tiempo, mediano o largo plazo.

2.5.4. Colectividad:

Hace referencia a aquel grupo de personas que puede ser variable, pero significativa, en la cual se unen con la conciencia de tener entre ellas algún tipo de elemento homogéneo o también una finalidad que sea común entre todas,

para poder apoyarse y defender de manera tenaz sus intereses o alcanzar y conquistar sus metas o intereses de igual forma.

2.5.5. Multifuncionalidad:

Es aquella capacidad de alguna estructura o sistema el cual puede realizar más de una función.

2.5.6. Sinuoso:

Es toda estructura ya sea vías o carreteras, que tiene curvas, elevaciones, senos, entre otras características las cuales las relacionan con términos de curvas, a las cuales se les denomina senoide, lo cual significa que es la representación gráfica de una función curva.

3.6 HIPÓTESIS

2.6.1. Hipótesis de trabajo.

- Dentro de nuestra sociedad estamos conscientes y somos responsables de que cuando ocurre un accidente de tránsito en el cual generalmente se causan daños materiales o muchas veces personas son las que resultan heridas o pierden la vida, pero lo que realmente importa es que la mayoría de personas en la Ciudad de Puno no tiene conocimiento respecto al deber que tiene el estado sobre las diferentes colisiones vehicular, en algunos casos son causados a causa del mal estado de las mallas viales en la localidad de Puno.

2.6.2. Análisis de Variables e Indicadores

- Variable independiente: Responsabilidad del estado
- Variable dependiente : Accidentes de transito



CAPITULO III

METODO DE INVESTIGACION

3.1. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

La investigación se realizó bajo el análisis de documental, analizando desde la situación en las que se encuentran las vías en las principales arterias de la ciudad de Puno 2016 – 2019.

De la misma manera esta investigación es de carácter descriptivo, ya que no se comprueba la hipótesis, sino la narración de los hechos o documentos de acuerdo a la normatividad vial del país en especial en la ciudad de Puno.

3.2. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Se realizó bajo el paradigma cualitativo, según Blasco y Pérez (2007:25), indican que la investigación cualitativa, pretende estudiar la realidad en su contexto natural y cómo se desarrolla, interpretando fenómenos participantes, para ello utiliza diferentes instrumentos, que permita recoger información, entrevistas, historias, descripciones y situaciones problemáticas.

3.3. POBLACIÓN Y MUESTRA.

- **Población:**
- La población que se investigará está conformada por las principales vías de la Ciudad de Puno.



- **Muestra:**

La muestra utilizada se determinó por las fotografías e imágenes que se realizaron en la lapso de la presente investigación, lo cual nos permitirá determinar la causa de choques vehiculares en relación a las fallas en las mallas viales de las principales arterias de la localidad de Puno.

3.4. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS

- **Técnica.**

Se hizo uso de fotos e imágenes, las cuales fueron recabadas en la ciudad de Puno, permitiendo hacer un análisis de las mallas viales.

- **Instrumentos.**

El instrumento utilizado fue la fotografías e imágenes, de las principales arterias de la ciudad de Puno.

- **Estilo o normas de redacción utilizado**

Este estilo se utiliza en APA versión 7.



CAPITULO IV

RESULTADOS

4.1. OBSERVACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LAS FALENCIAS EN LA MALLA VIAL DE LA CIUDAD DE PUNO.

Primeramente, para poder realizar la observación y el reconocimiento de las posibles falencias en la malla vial de la ciudad de Puno, las cuales posiblemente provoquen accidentes de tránsito, se tuvo que ir a hacer un estudio de campo, en el cual se observó distintas falencias en cada una de las principales arterias de la ciudad de Puno.

En este aspecto, estas fallas en la malla vial de la ciudad de Puno ocasionan indistintamente accidentes de tránsito, estos ya sean por culpa del transportista o por la irresponsabilidad del transeúnte, o por el poco interés del estado en el mantenimiento de la malla vial.

Dentro de este aspecto, se tiene que considerar las normas legales que propone el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en la Directiva N° 02-2007-MTC/14, y también el Manual de Seguridad Vial MSV-2016, así también se considera el manual de dispositivos de control del tránsito automotor para calles y carreteras.

4.2. MALLAS VIALES EN PUNO:

Primeramente, se considerarán las mallas viales de las principales arterias de la ciudad de Puno las cuales se mencionan a continuación.

4.2.1. Malla vial de la Av. Sesquicentenario (Barrio Huaje):

Esta zona de la ciudad de Puno se encuentra al lado este de la ciudad, en la cual cerca de donde se ubican los restaurantes conocidos "Quinta Sombreritos" y la "Quinta playa azul" se observó la presencia de dos rompemuelleres los cuales están con una elevación alta, más de lo que se requiere.

Tabla 1

Rompemuelleres del barrio Huaje.

ROMPEMUELLES NORMAL

ROMPEMUELLES EN EL BARRIO HUAJE



OBSERVACIÓN DE ROMPEMUELLES

ROMPEMUELLES NORMAL	ROMPEMUELLES EN EL BARRIO HUAJE
<ul style="list-style-type: none"> • Las velocidades que deben tener los vehículos del lugar deben ser de 25 km/h. • El radio del rompemueller debe ser de 15 cm. • La longitud del rompemueller debe ser de 3.5 m. • El pintado del rompemueller debe de contener franjas blancas o estar pintado de negro y con franjas amarillas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los vehículos que transitan en la zona pasan a velocidades rápidas llegando a 35 km/h de esta manera excediendo la velocidad permitida en la zona. • El radio de este rompemueller excede la altura que se permite en los rompemuelleres de zonas urbanas,

	<p>la cual es de 0.10 m y en este caso la altura del rompemuelleres del barrio Huaje esta por los 0.19 m excediéndose en el resalto máximo requerido.</p> <ul style="list-style-type: none">• La longitud del rompemuelleres es de 3.2 m que no excede con respecto a la longitud permitida.• Este rompemuelleres no se encuentra con el pintado requerido.
--	--

Nota: Elaboración propia

Tabla 2

Rompemuelleres del barrio Huaje.



ROMPEMUELLES EN EL BARRIO HUAJE



OBSERVACIÓN DE ROMPEMUELLES

ROMPEMUELLES NORMAL	ROMPEMUELLES EN EL BARRIO HUAJE
<ul style="list-style-type: none"> • Las velocidades que deben tener los vehículos del lugar deben ser de 25 km/h. • El radio del rompemuelleres debe ser de 15 cm. • La longitud del rompemuelleres debe ser de 3.5 m. • El pintado del rompemuelleres debe de contener franjas blancas o estar pintado de negro y con franjas amarillas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los vehículos que transitan en la zona pasan a velocidades rápidas llegando a 35 km/h de esta manera excediendo la velocidad permitida en la zona. • El radio de este rompemuelleres excede la altura que se permite en los



	<p>rompemuelles de zonas urbanas, la cual es de 0.10 m y en este caso la altura del rompemuelles del barrio Huaje esta por los 0.23 m excediéndose en el resalto máximo requerido y excediendo también la altura del rompemuella que está cerca de este.</p> <ul style="list-style-type: none">• La longitud del rompemuella es de 3.2 m que no excede con respecto a la longitud permitida.• El rompemuella no se encuentra pintado.
--	--

Nota: Elaboración propia

4.2.2. Malla vial de la Av. Sesquicentenario (Frente a la Universidad Nacional del Altiplano):

La zona de la Universidad es muy transitada a diario y sobre todo por los estudiantes de la misma universidad, en la cual se observaron los siguientes fallos en la malla vial.

Tabla 3

Rompemuelles ubicado en la UNA Puno.

ROMPEMUELLES NORMAL

ROMPEMUELLES DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO PUNO

OBSERVACIÓN DE ROMPEMUELLES



ROMPEMUELLES NORMAL	ROMPEMUELLES EN LA UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO PUNO
<ul style="list-style-type: none"> • Las velocidades que deben tener los vehículos del lugar deben ser de 40 km/h. • El radio del rompemueller debe ser de 15 cm. • La longitud del rompemueller debe ser de 6.5 m. • El pintado del rompemueller debe de contener franjas blancas o estar pintado de negro y con franjas amarillas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los vehículos que transitan en la zona pasan a velocidades rápidas llegando a 35 km/h de esta manera no exceden la velocidad máxima. • El radio de este rompemueller no excede la altura que se permite en los rompemuelleres de zonas urbanas, la cual es de 0.10 m y en este caso la altura del rompemueller ubicado en la UNA Puno esta por los 0.10 m no excediéndose en la altura máxima requerida. • La longitud del rompemueller es de 7 m que excede con respecto a la longitud permitida. • El rompemueller no se encuentra pintado y no tiene mantenimiento.

Nota: Elaboración propia

Ahora también veremos la zona del cruce peatonal el cual se encuentra en el frontis de la UNA Puno.

Tabla 4

Rompemuelles de la Universidad Nacional del Altiplano Puno.

CRUCE PEATONAL NORMAL
CRUCE PEATONAL DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO PUNO
OBSERVACIÓN DE CRUCES PEATONALES



CRUCE PEATONAL NORMAL	CRUCE PEATONAL DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO PUNO
<ul style="list-style-type: none"> • Los cruces peatonales deben de tener un ancho de 0.30 m hasta 0.50 m como máximo. • En la separación de los cruces peatonales debe de ir entre 0.6 m a 1 m como máximo. • El largo del cruce peatonal debe de ser de 2 m como mínimo. • Los cruces peatonales deben de estar pintados de color blanco. 	<ul style="list-style-type: none"> • No se puede apreciar los cruces peatonales a falta de mantenimiento. • El pintado de estos cruces peatonales del frontis de la Universidad Nacional del Altiplano no tienen mantenimiento. • La falta de señalización hace que los estudiantes de la universidad así como los estudiantes del colegio que se encuentra ahí también corren un gran peligro ante posibles accidentes de tránsito. •

Nota: Elaboración propia

4.2.3. Malla vial de la Av. Costanera con la Av. Floral:

Esta zona de la ciudad es transitada por distintos vehículos, estos ya sean de transporte o carga pesada, por lo general hay bastante movimiento tanto por vehículos como por peatones durante el día.

Tabla 5

Comparación de cruce peatonal de la Av. Costanera con l Av. Floral.

CRUCE PEATONAL NORMAL	
CRUCE PEATONAL DE LA AV. COSTANERA CON LA AV. FLORAL	
OBSERVACIÓN DE CRUCES PEATONALES	
CRUCE PEATONAL NORMAL	CRUCE PEATONAL DE LA AV. COSTANERA CON LA AV. FLORAL



<ul style="list-style-type: none">• Los cruces peatonales deben de tener un ancho de 0.50 m como máximo.• En la separación de los cruces peatonales debe de ir entre 0.5 como máximo.• El largo del cruce peatonal debe de ser de 3 m como mínimo.• Los cruces peatonales deben de estar pintados de color blanco.	<ul style="list-style-type: none">• No se encuentra en mantenimiento el cruce peatonal.• La separación entre las líneas de los cruces peatonales está a 0.50 m cada una.• El largo del cruce peatonal es de 3 m.• Una pequeña parte de los cruces peatonales se encuentra pintada, pero se denota el desgaste en el cruce peatonal.
---	--

Nota: Elaboración propia

4.2.4. Malla vial de la Av. El Sol con la Av. Los Incas:

Las avenidas mencionadas son las que contienen mayor tránsito en la ciudad, también en esas calles y sobre todo el cruce de ellas existe una malla vial la cual se describirá en las siguientes tablas.

Tabla 6

Rompemuelles de la Av. El Sol con Av. Los Incas

ROMPEMUELLES NORMAL	
	
ROMPEMUELLES DE LA AV. EL SOL CON LA AV. LOS INCAS	
	
OBSERVACIÓN DE ROMPEMUELLES	
ROMPEMUELLES NORMAL	ROMPEMUELLES EN LA AV. EL SOL CON LA AV. LOS INCAS



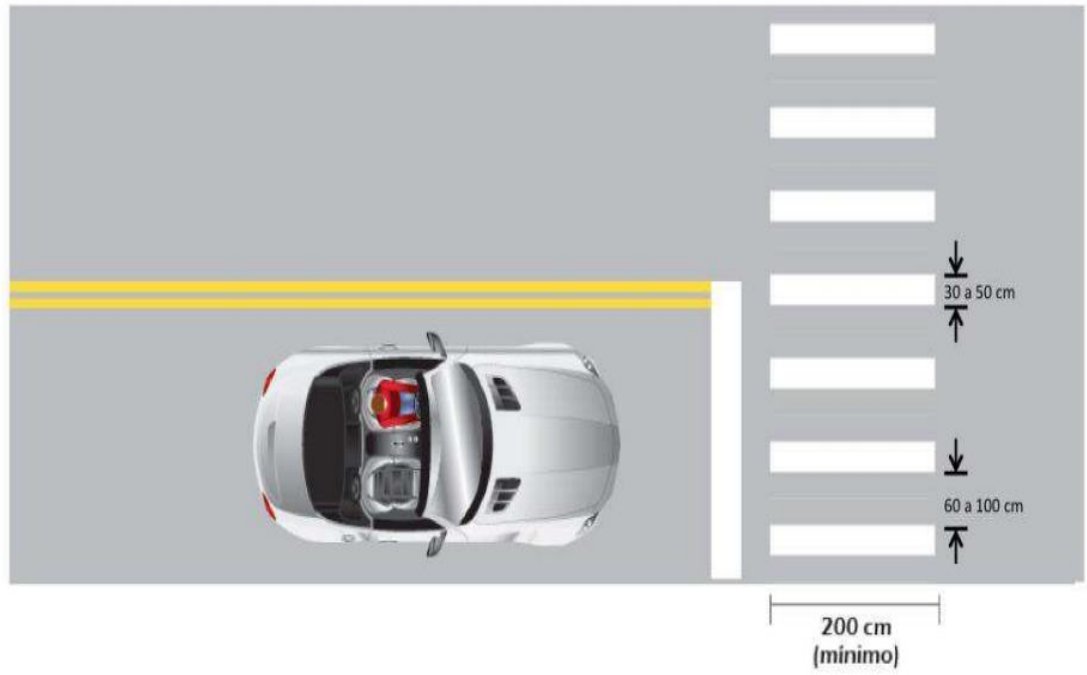
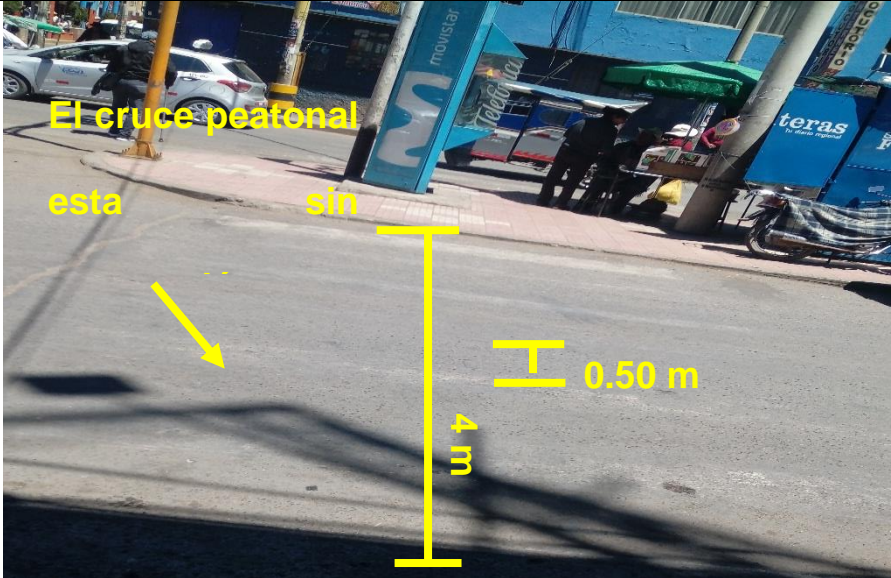
<ul style="list-style-type: none">• Las velocidades que deben tener los vehículos del lugar deben ser de 40 km/h.• El radio del rompemueller debe ser de 15 cm.• La longitud del rompemueller debe ser de 6.5 m.• El pintado del rompemueller debe de contener franjas blancas o estar pintado de negro y con franjas amarillas.	<ul style="list-style-type: none">• Los vehículos que transitan en la zona pasan a velocidades de 20 km/h.• La altura del rompemueller es de la altura adecuada de 0.15 m.• La longitud del rompemueller es de 4 m.• El rompemueller no se encuentra pintado y no tiene mantenimiento, pero aún conserva sus colores.• Las franjas del rompemueller están pintadas de negro y amarillo.
---	---

Nota: Elaboración propia

Ahora también veremos la zona del cruce peatonal el cual se encuentra en el frontis de la Av. El Sol con Av. Los Incas.

Tabla 7

Cruce peatonal de la Av. El Sol con Av. Los Incas.

CRUCE PEATONAL NORMAL

CRUCE PEATONAL DE LA AV. EL SOL CON AV. LOS INCAS

OBSERVACIÓN DE CRUCES PEATONALES



CRUCE PEATONAL NORMAL	CRUCE PEATONAL DE LA AV. EL SOL CON AV. LOS INCAS
<ul style="list-style-type: none">• Los cruces peatonales deben de tener un ancho de 0.30 m hasta 0.50 m como máximo.• En la separación de los cruces peatonales debe de ser 0.5 m como máximo.• El largo del cruce peatonal debe de ser de 2 m como mínimo.• Los cruces peatonales deben de estar pintados de color blanco.	<ul style="list-style-type: none">• No se puede apreciar los cruces peatonales a falta de mantenimiento.• Se denota de forma baja que tiene alguna presencia el cruce peatonal.• Las franjas se encuentran separadas entre sí a una distancia de 0.50 m.• El largo del cruce peatonal es de 4 m.•

Nota: Elaboración propia



CONCLUSIONES

PRIMERA: Como primera conclusión, es evidente que el Estado es responsable de que las mallas viales se mantengan en buen Estado en la Ciudad de Puno, ya sea de manera directa e indirecta, actuando con los organismos nacionales y locales las cuales están encargadas del mantenimiento de las mallas viales. En este sentido, el Estado debe proteger los derechos de las personas, velar por la integridad física y garantizar que las mallas viales estén en óptimas condiciones.

SEGUNDA: El estado es responsable de los choques vehiculares causados por los desperfectos en la malla vial en la ciudad de Puno, ya sea de manera directa o indirecta, es por ello que debe asumir la responsabilidad de los accidentes causados por hecho y omisión, debiendo realizar el pago de perjuicios causados.

TERCERA: Por último, en la ciudad de Puno durante los años 2016 – 2019, se encontró fallas en las mallas viales, y por lo mismo se ocasionaron accidentes de tránsito por el mal estado en que se encuentran, hallándose huecos, grietas y faltas de señalización.



SUGERENCIAS

PRIMERA: A la Municipalidad Distrital de Puno y al Ministerio de Transportes, detectar las fallas y deterioros existentes en las mallas viales de las arterias de la ciudad de Puno, las cuales son parte de los bienes públicos, tomar las debidas precauciones y hacer el reparo inmediato de aquellas falencias existentes, para poder evitar que ocurran choques vehículos motorizados.

SEGUNDA: A la Policía Nacional del Perú, a los agentes que trabajan en tránsito, prevenir a los conductores de vehículos el conducir por vías que se encuentran en deterioro, indicar el peligro y tomar precauciones para evitar accidentes contra los peatones y conductores de vehículos al circular por dichos sectores.

TERCERA: A los choferes de vehículos y peatones, tener en cuenta las señalizaciones e indicaciones, respetar las disposiciones tomadas por la Municipalidad y el Ministerio de Transporte, así como también, tomar precauciones al circular por aquellas vías que se encuentran en deterioro, para así poder prevenir que ocurra algún accidente.



REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Agudelo, J. (2002). *Diseño Geometrico de Vías Ajustado al Manual Colombiano*. (trabajo de especializacion) Universidad Nacional de Colombia. Retrieved from <https://sjnavarro.files.wordpress.com/2011/08/disec3b1o-geomc3a9trico-de-vc3adas-john-jairo-agudelo.pdf>
- Alfaro Alvarez, C., & Díaz Coller, C. (1977). Los accidentes de tránsito: creciente problema para la salud pública. *Boletín de La Oficina Sanitaria Panamericana*, 83(4), 310–318. Retrieved from <http://iris.paho.org/xmlui/handle/123456789/16146>
- Aliaga, O., & Venegas, S. (2011). *De la responsabilidad en las vías concesionadas por daños causados a particulares*. (tesis de pregrado) Universidad de Chile. Retrieved from http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/111010/de-Aliaga-Osorio_osvaldo.pdf?sequence=3
- Banco Mundial. (2005). *Ciudades en movimiento: Revision de la Estrategia de Transporte Urbano del Banco Mundial*. Disclosure Authorized. Retrieved from <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd63/ciudades/cap6.pdf>
- Barrera, J. (2016). *La coordinación entre las instituciones estatales para la implementación de acciones de prevención de accidentes de tránsito: un estudio de caso de las instituciones educativas de Lima metropolitana, durante el 2014-2015*. (tesis de maestria) Pontifica Universidad Católica del Perú. Retrieved from <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/7561/B>



ARRERA_CUEVA_JORGE_ALDO_COORDINACION.pdf?sequence=1

Barriga, M. (2014, October 23). Puno lidera muertes por accidentes de tránsito.

Diario CORREO. Retrieved from <https://diariocorreo.pe/ciudad/puno-lidera-muertes-por-accidentes-de-transito-521413/>

Cardona, S., Molina, C., Arango, C., & Pichott, J. (2010). Caracterización de

accidentes de tránsito y valoración tarifaria de la atención médica en el

servicio de urgencias , Caldas-Antioquia Characterization of traffic

Accidents and tariff rating of the medical Attention in the emergency

Caracterização de acide. *Revista Gerencia Políticas de Salud*, 9(19),

216–228.

Retrieved

from

<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=54519045012>

Castillo, J. (2012). *Adaptación De La Metodología Dream 3.0 Para El Análisis E*

Investigación De Accidentes De Tránsito En La Ciudad De Bogotá.

(trabajo de investigacion) Pontifica Universidad Javeriana. Retrieved

from

<http://repository.javeriana.edu.co/bitstream/10554/2704/1/CastilloMaradiagaJosueFrancisco2012.pdf>

Chile, M. de E. (2011). *La responsabilidad* (Vol. 5). Lima, Perú.: Ministerio de

Educación.

Retrieved

from

<http://lauravaraspineda.blogspot.com.co/?m=1>

Chú, M. (2014). *Características de los accidentes de tránsito terrestres y sus*

consecuencias médicas físicas inmediatas en las personas involucradas

que son atendidas en el hospital de emergencias José Casimiro Ulloa.

Ministerio de Salud Enero a diciembre del 2010. (tesis de maestria)

Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Retrieved from



http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/cybertesis/3996/Chú_gm.pdf?sequence=1

Córdova, L., & Paucar, C. (2014). *Análisis de los indicadores de seguridad vial para la disminución de accidentes de tránsito en el Ecuador*. (tesis de pregrado) Universidad Politecnica Salesiana. Retrieved from <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/8927/1/UPS-CT005171.pdf%0A>

Cruz, B., & Ccamapaza, W. (2016). *Evaluación de la vía Puno Juliaca aplicando el sistema de información geográfica para la detección de zonas de accidentes de tránsito*. (tesis de pregrado) Universidad Nacional del Altiplano.

Díaz, J. (2014). *Análisis del estado de la malla vial local del sector Pinar de Suba*. (tesis de pregrado) Universidad Santo Tomás. Retrieved from <http://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/3920/Diazjuan2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Echeverry, A., Mera, J., Villota, J., & Zárate, L. (2005). Actitudes y comportamientos de los peatones en los sitios de alta accidentalidad en Cali Colombia Médica. *Colombia Medica*, 36(2). Retrieved from <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28336204>

ELSAN-PACSA. (2003). *Las vías urbanas*. España. Retrieved from http://acm2.elsan.es/ACM2_upload/SalaDePrensa/publicaciones/LAS VIAS URBANAS.pdf

España, M. de industria energía y turismo. (2014). *Empresa: Creación y puesta en marcha*. España: Ministerio de Industria, Energía y turismo.

Febres, R. (2007). El valor de la responsabilidad. *Revista Educación En Valores*,



- 1(7), 119–121. Retrieved from
<http://servicio.bc.uc.edu.ve/multidisciplinarias/educacion-en-valores/v1n7/v1n72007-14.pdf>
- Flores, M. (2014). *Formulacion De Politicas Publicas De Seguridad Vial Referidos a Transportes Alternativos(Motos Y Bicicletas). Recomendaciones Para La Gestion Local.* (tesis de maestria) Universidad Católica del Perú. Retrieved from
http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/7210/FLORES_PONCE_MARLON_ALBERTO_FORMULACION.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Gallo, A. (2015). Mi tercer valor: La responsabilidad. In *Mis Valores Adultos* (pp. 40–73). Guatemala, Mexico.: Cara Parens de la Universidad Rafael Landívar. Retrieved from
<http://recursosbiblio.url.edu.gt/Publi/Libros/MisValores/06.pdf>
- Garcia, R. (2016). Cómo ayudar a prevenir lesiones por accidentes de tráfico. *Dirección General de Tráfico*, 5. <https://doi.org/351-00-053-9>
- Gilli, J. J. (2006). Responsabilidad Social. *Revista Científica "Visión de Futuro,"* 5(1), 7. <https://doi.org/10.4090/juee.2008.v2n2.033040>
- Gonza, J. (2016). *Políticas Públicas Del Estado Para La Reintegración De Victimas De Trata De Personas Con Fines De Explotación Sexual En La Region Puno - 2015.* (tesis de pregrado) Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez.
- Hernández, V. (2010). *Evaluación y gestión estratégica para la seguridad vial: ciudad Juárez, México, 2008-2010.* (tesis de doctorado) El Colegio de la Frontera Norte. Retrieved from



<https://colef.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1014/142/1/TESES - Hernández Hernández Vladimir.pdf>

Hirigoyen, M. (2012). La educación para la responsabilidad, cuestiones a considerar en las aulas. Una aproximación desde la ética del discurso. *Revista de Didáctica*, 9(1988–5911), 1–13. Retrieved from http://www.ehu.es/ikastorratza/9_alea/etica4.pdf

Instituto de Seguridad y Educación Vial. (2006). *Seguridad Vial*. Buenos Aires, Argentina. Retrieved from <http://www.isev.com.ar>

Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2005). *Muertes y lesiones por accidentes de Tránsito en Colombia 2004* (Vol. XXXIII). <https://doi.org/10.1007/s13398-014-0173-7.2>

Leiva, J. (2003). *Análisis de accidentes viales aplicando la ingeniería de tránsito*. (tesis de pregrado) Universidad San Carlos de Guatemala. Retrieved from http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/08/08_2324_C.pdf

Magalhaes, M. (2011). *Programa de mejoramiento, gestión y mantenimiento de la red vial del Paraguay – Ñamopora Ñanderapé*. Paraguay. Retrieved from <https://www.mopc.gov.py/mopcweb/userfiles/files/MANTENIMIENTO VIAL.pdf>

Malaga, H. (2010). Medidas Y Estrategias Para La Prevención Y Control De Los Accidentes De Tránsito: Experiencia Peruana Por Niveles De Prevención. *Revista Peruana de Medicina Experimental Y Salud Publica*, 27(2), 231–236. Retrieved from <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36319368011>

Martínez, J., Muñoz, L., & Escobar, M. (2004). Lesiones por accidentes de



tránsito en Risaralda. *Investigaciones Andina*, 9.

<https://doi.org/10.4270/ruc.2010216>

Méndez, V. (2014). *Accidentes de tránsito y campañas de prevención en Costa Rica 1950-1970*. (tesis de pregrado) Universidad de Costa Rica. Retrieved from <http://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/bitstream/123456789/2215/1/36178.pdf>

Ministerio de Educación., & Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2008). *Guía de educación en seguridad vial para profesores y tutores de primaria*. Retrieved from <https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/GuiaEd.VialPrimaria.pdf>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2013). *Manual de Carreteras - Conservación Vial*. Perú. Retrieved from http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/P_recientes/4877.pdf

Ministerio del Interior. (2014a). *Los conductores Principios Fundamentales del Tráfico*. Madrid, España. Retrieved from http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_a_dultas/conductores.pdf

Ministerio del Interior. (2014b). *Los peatones*. Madrid, España. Retrieved from http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_a_dultas/peatones.pdf

Muñoz, K. (2012). *Implementación de los manuales para realizar auditorías en seguridad vial en un tramo de la ruta 257 CH en la región de Magallanes y Antártica Chilena*. (tesis de pregrado) Universidad de Magallanes. Retrieved from

from



http://www.umag.cl/biblioteca/tesis/munoz_raicahuin_2012.pdf

Naranjo, A. (2016). *Comunicación visual y su influencia en la seguridad vial como prevención de accidentes de tránsito dirigido al gobierno autónomo descentralizado de Duran*. (tesis de pregrado) Universidad de Guayaquil. Retrieved from [http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/13941/1/Alejandro corre.pdf](http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/13941/1/Alejandro_corre.pdf) tesis

Navarro, M. (2013). *La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los vehículos de tracción humana en los accidentes*. (tesis de pregrado) Universidad Técnica de Babahoyo. Retrieved from <http://dspace.utb.edu.ec/bitstream/49000/1022/1/T-UTB-FCJSE-JURISP-000137.pdf>

Pérez, E., & Lastre, J. (2014). *Evaluación De Puntos Críticos De Accidentalidad Vial En La Ciudad De Sincelejo*. (tesis de pregrado) Universidad de Cartagena. Retrieved from [http://190.242.62.234:8080/jspui/bitstream/11227/1220/1/TESIS FINAL.pdf](http://190.242.62.234:8080/jspui/bitstream/11227/1220/1/TESIS_FINAL.pdf)

Pico Merchan, M. E., González Pérez, R. E., & Noreña Aristizábal, O. P. (2011). Seguridad Vial Y Peatonal : Una Aproximación Teórica Desde La Política Pública. *Hacia La Promocion de La Salud*, 16(2), 190–204. Retrieved from <http://www.scielo.org.co/pdf/hpsal/v16n2/v16n2a14.pdf>

Piña, A., Gonzales, L., Gonzales, S., Acosta, A., Vintimilla, P., & Paspues, S. (2014). Mortalidad por accidentes de transito en Bayamo, Cuba 2011. *Revista Peruana de Medicina Experimental Y Salud Publica*, 90, 445–451. <https://doi.org/10.4321/S1135-57272014000500009>



- Piñella, E. (2002). *Diseño De Carreteras*. Retrieved from <https://sjnavarro.files.wordpress.com/2011/08/manual-de-diseno-de-carreteras.pdf>
- Quistberg, D. A., Miranda, J. J., & Ebel, B. (2010). Reduciendo El Trauma Y La Mortalidad Asociada a Los Accidentes De Tránsito En Los Peatones En El Perú : Reducing Pedestrian Deaths and Injuries Due To Road Traffic Injuries in Peru : Interventions That Can Work. *Medicina Experimentalis*, 27(2), 248–254.
- Ramires Muñoz, J. E. (2013). Accidentes De Tránsito. *Medicina Legal de Costa Rica*, 30(Septiembre), 6. <https://doi.org/ISSN 1409-0090>
- Ramírez, F. V. (2001). La Responsabilidad Civil. *Revista Derecho PUCP*, 54, 389–399.
- Restrepo, J. C. (2008). Apuntes sobre la Responsabilidad social empresarial. *Derecho Privado*, 40(40), 2–10. Retrieved from <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=360033195004%0ACómo>
- Retos Directivos. (2016). ¿En qué consiste la responsabilidad solidaria entre empresas? Retrieved from <https://retos-directivos.eae.es/en-que-consiste-la-responsabilidad-solidaria-entre-empresas/>
- Roca, O. (2016). *Nuevo enfoque de la responsabilidad civil aquiliana del estado ejecutivo y hacia una configuración sostenible del criterio de imputación*. (tesis de maestria) Pontifica Universidad Católica del Perú. Retrieved from http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/8631/Roca_Oreste_Nuevo.pdf?sequence=1
- Román, D. (2015). *Integración de un programa de seguridad vial al modelo*



- Ecuador.* (tesis de maestria) Universidad San Francisco de Quito- Ecuador. Retrieved from <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/4030/1/110442.pdf>
- Segura, A., Cardona, D., Berbesi, D., & Agudelo, A. (2017). Mortalidad por accidente de tránsito en el adulto mayor en Colombia. *Revista de Saúde Pública*, 51(21), 1–8. <https://doi.org/10.1590/S1518-8787.2017051006405>
- Unidad Nacional de Seguridad Vial. (2011). *Guías de Orientacion en Seguridad Vial.* Uruguay. Retrieved from http://unasev.gub.uy/wps/wcm/connect/unasev/1dfbac76-8b5c-4e75-9fbe-8510924fc837/Guía+Peatón.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=1dfbac76-8b5c-4e75-9fbe-8510924fc837
- Velázquez, M. (2009). *Diccionario vial.* Terra.
- Villacorta, M. (2015). *Limitaciones en la recopilación y uso de la información de accidentes de tránsito en la Policía Nacional del Perú.* (tesis de maestria) Pontifica Universidad Catolica del Perú. Retrieved from http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/6689/VILLACORTA_RUIZ_MARIO_GUIDO_LIMITACIONES.pdf?sequence=1
- Villamizar, L., & Toro, M. (2012). *Responsabilidad del estado en accidentes de transito por fallas en la malla vial de Bucaramanga durante los años 2004-2008.* (tesis de pregrado) Universida Industrial de Sntander. Retrieved from <http://tangara.uis.edu.co/biblioweb/tesis/2012/144275.pdf>



ESCUELA DE POSGRADO

UNIDAD DE INVESTIGACION

VALIDEZ DEL INSTRUMENTO

TÍTULO DE TESIS:

ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL FRENTE A LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE PUNO 2016 - 2019

I. REFERENCIAS

- EXPERTO NOMBRES Y APELLIDOS: Hugo Neptali CAVERO AYBAR
- PROFESIÓN : ABOGADO
- GRADO ACADÉMICO: DOCTOR EN DERECHO

II. ASPECTO DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
11. CLARIDAD	Está redactado con lenguaje apropiado	1	2	3	4	5
12. CREATIVIDAD	Está expresado en capacidades observables	1	2	3	4	5
13. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia	1	2	3	4	5
14. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica de los ítems con las variables	1	2	3	4	5
15. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad suficientes.	1	2	3	4	5
16. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir los objetivos de la investigación.	1	2	3	4	5
17. CONSISTENCIA	Está basado en aspectos teóricos y científicos	1	2	3	4	5
18. COHERENCIA	Entre las dimensiones, indicadores, ítems e índices.	1	2	3	4	5
19. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación.	1	2	3	4	5
20. PERTENENCIA	El instrumento es útil y adecuado para la investigación.	1	2	3	4	5

Fuente:

III. OBSERVACIÓN Y RECOMENDACIÓN

IV. RESOLUCIÓN

a. Aprobado (C ≥ 75% = 0.75)

b. Desaprobado (C < 75% = 0.75)

Lugar y fecha:


 Firma del experto
 DNI N° 01332589
 N° celular: 951965379



VALIDEZ DEL INSTRUMENTO

TÍTULO DE TESIS:

ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL FRENTE A LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE PUNO 2016 - 2019

I. REFERENCIAS

- EXPERTO NOMBRES Y APELLIDOS: Néstor BARRANTES SANCHEZ
- PROFESIÓN : ABOGADO
- GRADO ACADÉMICO: DOCTOR EN DERECHO

II. ASPECTO DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE	REGULAR	BUENA	MUY BUENA	EXCELENTE
51. CLARIDAD	Está redactado con lenguaje apropiado	1	2	3	4	5
52. CREATIVIDAD	Está expresado en capacidades observables	1	2	3	4	5
53. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia	1	2	3	4	5
54. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica de los ítems con las variables	1	2	3	4	5
55. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad suficientes.	1	2	3	4	5
56. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir los objetivos de la investigación.	1	2	3	4	5
57. CONSISTENCIA	Está basado en aspectos teóricos y científicos	1	2	3	4	5
58. COHERENCIA	Entre las dimensiones, indicadores, ítems e índices.	1	2	3	4	5
59. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación.	1	2	3	4	5
60. PERTENENCIA	El instrumento es útil y adecuado para la investigación.	1	2	3	4	5

Fuente:

III. OBSERVACIÓN Y RECOMENDACIÓN

IV. RESOLUCIÓN

a. Aprobado

(C ≥ 75% = 0.75)

b. Desaprobado

(C < 75% = 0.75)

Lugar y fecha:



Firma del experto
DNI N° 02389922
N° celular: 999776613



ANEXO 1
FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN

AUTORIZACIÓN PARA LA INCORPORACIÓN DE LOS
TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN
EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL UANCV

Formato digital

Fecha de entrega: 28 - 11 - 24

1. Datos del autor (es):

Nombres y Apellidos: MARLON ABEL COILA ARCE

Dirección: URB. CHANU CHANU II ETAPA MZ. A6 L-12 - PUNO

DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: 42451022

Teléfono: 966407613 email: matt.tiernito.agcl@hotmail.com

Nombres y Apellidos: _____

Dirección: _____

DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: _____

Teléfono: _____ email: _____

Facultad y/o Escuela de Posgrado: FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS

Escuela Profesional o Mención: ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

Título o Grado Académico a optar: ABOGADO

Asesor: Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ

Esta obra se encuentra dentro de las siguientes denominaciones:

Trabajo de Investigación Tesis Trabajo de Suficiencia Profesional Trabajo Académico

Título: ACCIDENTES DE TRANSITO POR FALLAS EN LA MALLA VIAL FRENTE A LA
RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE PUNO 2016 - 2019

Palabras claves, (3 a 5 términos): Accidente, transito, responsabilidad y estado.

¿Esta obra se desarrolló en la UANCV ^{1, 2}?

1

¹ Indicar si su producción intelectual ha empleado recursos tales como, instalaciones, laboratorios, insumos, equipos, bases de datos, asesoría técnica por parte del personal de la UANCV, financiamiento, entre otros relacionados.

² Si su producción intelectual se desarrolló en la UANCV totalmente o parcialmente, deberá autorizar el depósito en el Repositorio de manera obligatoria.



2. Referencia de tesis:

Bachiller Título 2da Especialidad Maestría Doctorado

3. Licencias:

a) Licencia estándar:

Bajo los siguientes términos, autorizo el depósito de mi tesis en el Repositorio Digital de la UANCV.

Con la autorización de depósito de mi producción Intelectual, otorgo a la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" una licencia no exclusiva para reproducir, distribuir, comunicar al público, transformar (únicamente mediante su traducción a otros idiomas) y poner a disposición del público mi producción intelectual (incluido el resumen), en formato físico o digital, en cualquier medio, conocido o por conocerse, a través de los diversos servicios por la Universidad, creados o por crearse, tales como el Repositorio Digital de tesis UANCV, colección de producción intelectual, entre otros, en el Perú y en el extranjero por el tiempo y veces que considere necesarias, y libres de remuneraciones.

En virtud de dicha licencia, la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" podrá reproducir mi producción intelectual en cualquier tipo de soporte y en más de un ejemplar, sin modificar su contenido, solo con propósitos de seguridad, respaldo y preservación.

Declaro que la producción intelectual es una creación de mi autoría y exclusiva titularidad, coautoría con titularidad compartida, y me encuentro facultado a conceder la presente licencia y, asimismo, garantizo que dicha producción intelectual no infringe derechos de autor de terceras personas.

La Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" consignará el nombre del y/o los autor(es) de la producción intelectual, y no le hará ninguna modificación más que la permitida en la licencia.

Autorizo su publicación (marque con una X)

- Sí, autorizo que se deposite inmediatamente.
- Sí, autorizo que se deposite a partir de la fecha (d/m/a): _____
- No autorizo.

b) Licencia CREATIVE COMMONS 4.0 INTERNACIONAL:

Si usted concede una licencia CREATIVE COMMONS sobre su producción intelectual, mantiene la titularidad de los derechos de autor de esta y, a la vez, permite que otras personas puedan reproducirla, comunicarla al público y distribuir ejemplares de esta, bajo las condiciones siguientes:

¿Quiere permitir usos comerciales de su producción intelectual?

Sí: significa que usted permite la reproducción, distribución y comunicación pública de la producción intelectual incluso con fines comerciales.

No: significa que usted permite la reproducción, y comunicación pública de la producción intelectual, pero sin fines comerciales.

- Sí autorizo
- No autorizo



Jurisdicción de su Licencia

Todas las licencias CREATIVE COMMONS son de ámbito mundial, sin embargo, usted puede elegir entre la opción "internacional" o una adaptada a su jurisdicción, como para el caso peruano.

La opción "internacional" emplea el lenguaje y la terminología de los tratados internacionales; en cambio, la adaptada a su jurisdicción, recoge las particularidades de la legislación peruana.

En consecuencia, **la opción "internacional" goza de una mayor eficacia a nivel mundial, gracias a que tiene jurisdicción neutral.** Mientras que la opción adaptada a la jurisdicción del Perú goza de una mayor eficacia ante los tribunales peruanos.

Internacional

Nacional

Línea de investigación: DERECHO PÚBLICO – P05

Firma de Autor



huella digital

28 - 11 - 24

Fecha