



**UNIVERSIDAD ANDINA**  
**NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ**  
**ESCUELA DE POSGRADO**  
**MAESTRÍA EN DERECHO**  
**MENCIÓN: DERECHO PROCESAL PENAL**



**ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO  
Y EVOLUCIÓN NORMATIVA EN SU REGULACIÓN,  
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE  
TRÁNSITO-PUNO, PERIODO 2015 AL 2019**

**TESIS PRESENTADA POR:**  
**KARINA LISSETTY VALENCIA MENDOZA**

**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE  
MAESTRO EN DERECHO**

**MENCIÓN: DERECHO PROCESAL PENAL**

**JULIACA – PERÚ**

**2023**



**UNIVERSIDAD ANDINA**  
**NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ**

**ESCUELA DE POSGRADO**  
**MAESTRÍA EN DERECHO**  
**MENCIÓN: DERECHO PROCESAL PENAL**

**ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO  
Y EVOLUCIÓN NORMATIVA EN SU REGULACIÓN,  
UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE  
TRÁNSITO-PUNO, PERIODO 2015 AL 2019**

**TESIS PRESENTADA POR:**  
**KARINA LISSETTY VALENCIA MENDOZA**

**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE  
MAESTRO EN DERECHO**

**MENCIÓN: DERECHO PROCESAL PENAL**

**APROBADA POR:**

**PRESIDENTE**

:   
Dr. JAVIER ROMULO QUISPE ZAPANA

**PRIMER MIEMBRO**

:   
Dr. HUGO NEPTALI CAVERO AYBAR

**SEGUNDO MIEMBRO**

:   
Dr. PERCY ROGELIO CARRASCO REYES

**ASESOR DE TESIS**

:   
Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN** : DERECHO PÚBLICO – P37



TESIS UANCV

# UNIVERSIDAD ANDINA "NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ" ESCUELA DE POSGRADO



VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN

"OFICINA DE INVESTIGACIÓN"



## RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 282-2023-D-EPG-UANCV/J

Juliaca, 17 noviembre del 2023

### VISTOS:

El expediente N° 2023-08583, presentado por el (la) Bachiller **VALENCIA MENDOZA KARINA LISSETTY**, con número de DNI. **44469740**, asignado (a) con código de matrícula **1610100394**, de la **Maestría en DERECHO, Mención: DERECHO PROCESAL PENAL**, de la Escuela de Posgrado de la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez" de la Sede Central Juliaca.

### CONSIDERANDO:

Que, el (a) Bach. **VALENCIA MENDOZA KARINA LISSETTY**, con número de DNI. **44469740**, asignado (a) con código de matrícula **1610100394**, de la **Maestría en DERECHO, Mención: DERECHO PROCESAL PENAL**, ha solicitado fecha, hora y modalidad de sustentación de la Tesis titulada: **ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y EVOLUCIÓN NORMATIVA EN SU REGULACIÓN, UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO-PUNO, PERIODO 2015 AL 2019** La misma que pertenece a la Línea de Investigación: **DERECHO PÚBLICO - P37** y;

Que, el (a) referido (a) Dictamen de Tesis aprobado por los jurados el 20 de octubre del 2021. Establece la fecha de sustentación; habiendo para el efecto cumplido los requisitos establecidos en el reglamento para la Obtención del Grado Académico de Magíster/Maestro y Doctor de la Escuela de Posgrado de la UANCV;

Que, en el Artículo 66 del Reglamento General de la Escuela de Posgrado de la UANCV, establece que la sustentación de Tesis de Postgrado es un trabajo de investigación original y crítico, de actualidad y de alto valor científico;

En uso de las atribuciones conferidas a la Dirección en el inciso "J" del artículo 17° del Reglamento General de la Escuela de Posgrado, y el Art. 76 del Estatuto Universitario;

### SE RESUELVE:

**ARTÍCULO PRIMERO. – DECLARAR EXPEDITO** para la Sustentación de la Tesis titulada: **ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y EVOLUCIÓN NORMATIVA EN SU REGULACIÓN, UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO-PUNO, PERIODO 2015 AL 2019** Elaborado por el (la) Bachiller **VALENCIA MENDOZA KARINA LISSETTY**. Integrado por los siguientes docentes:

|                       |   |                                  |
|-----------------------|---|----------------------------------|
| Presidente del Jurado | : | Dr. JAVIER ROMULO QUISPE ZAPANA  |
| Miembro del Jurado    | : | Dr. HUGO NEPTALI CAVERO AYBAR    |
| Miembro del Jurado    | : | Dr. PERCY ROGELIO CARRASCO REYES |
| Asesor de Tesis       | : | Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ           |

**ARTÍCULO SEGUNDO.** - El proceso de la Sustentación de la Tesis en mención, se llevará a cabo:

|           |   |                                     |
|-----------|---|-------------------------------------|
| Fecha     | : | Miercoles, 22 de noviembre del 2023 |
| Hora      | : | 11:00 a.m.                          |
| Modalidad | : | Aula N° 309 EPG - UANCV – JULIACA   |

A cuya finalización el Jurado registrará los resultados en el Libro de Actas de Sustentación de Tesis de Maestría con el grado **MAESTRO** de los estudiantes que ingresaron posterior a la aprobación de la ley Universitaria N° 30220.

**ARTÍCULO TERCERO.** - Elévese la presente Resolución al Rectorado, Vicerectorado Académico, Vicerectorado Administrativo y Oficina del Órgano de Inspección y Control para conocimiento.

Regístrese, comuníquese y Archívese.



UNIVERSIDAD ANDINA "NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"  
ESCUELA DE POSGRADO

Dr. Leopoldo Venancio Condori Cusi  
DIRECTOR (a)



UNIVERSIDAD ANDINA  
"NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"  
Mg. PERCY GOALO POMA PUMA  
SECRETARIO ACADÉMICO

Cc: Archiv EPG (01)  
Interesado (01)  
Cargo (01)  
Jurados (03)  
Asesor (01)  
Expediente (01)  
LWCC/HMMA



TESIS UANCV

# UNIVERSIDAD ANDINA "NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ" ESCUELA DE POSGRADO



VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN

"OFICINA DE INVESTIGACIÓN"



## RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 1079-2023-USA-EPG/UANCV

Juliaca, 14 de Noviembre del 2023

### VISTOS:

El expediente N° 2023 - 08583, Presentado por el (a) **Bach: KARINA LISSETY VALENCIA MENDOZA** con número de DNI **44469740** y asignado (a) con código de matrícula N° **1610100394**, quien solicita actualización de la resolución del Proyecto de Tesis titulado: **ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y EVOLUCIÓN NORMATIVA EN SU REGULACIÓN, UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO-PUNO, PERIODO 2015 AL 2019** Línea de Investigación: **DERECHO PUBLICO - P37**. Para optar el Grado Académico de **MAESTRO** en **DERECHO** mención en **DERECHO PROCESAL PENAL**, de la Escuela de Posgrado de la Universidad Andina "Néstor Cáceres Velásquez", de la Sede Central Juliaca.

### CONSIDERANDO:

Que, el (a) **Bach: KARINA LISSETY VALENCIA MENDOZA** quien **Solicita la actualización de la RESOLUCION N° 407-2020 USA-EPG/UANCV de fecha 06 noviembre del 2020**.

Que, el referido Dictamen de Tesis fue aprobado por los jurados el **03 de Agosto del 2020**, registrado en el Folio N° **2043** del Libro de Registro de Proyectos de Investigación de Maestría, establece que se encuentra apto para ser desarrollado a lo establecido en el reglamento de Grado de Investigación conducente al Grado Académico de Magister/Maestro y Doctor de la Escuela de Posgrado de la UANCV;

Que, en el Reglamento General de la escuela de Posgrado de la UANCV, establece que la sustentación de Tesis de Posgrado es un trabajo de investigación original y crítico de actualidad y de alto valor científico.

En uso de las atribuciones conferidas a la Dirección en el inciso "j" del artículo 17 del Reglamento General de la Escuela de Posgrado, y el Art. 76 del Estatuto Universitario;

### SE RESUELVE:

**PRIMERO. - ACEPTAR Y ACTUALIZAR EN VÍAS DE REGULARIZACIÓN LA RESOLUCION N° 407-2020 USA-EPG/UANCV de fecha 06 noviembre del 2020**, para su revisión de la Tesis titulada: **ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y EVOLUCIÓN NORMATIVA EN SU REGULACIÓN, UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO-PUNO, PERIODO 2015 AL 2019** Presentado por el (a) **Bach: KARINA LISSETY VALENCIA MENDOZA**, Conformado por los siguientes docentes:

|                 |                                    |
|-----------------|------------------------------------|
| Presidente      | : Dr. JAVIER ROMULO QUISPE ZAPANA  |
| Primer Miembro  | : Dr. HUGO NEPTALI CAVERO AYBAR    |
| Segundo Miembro | : Dr. PERCY ROGELIO CARRASCO REYES |
| Asesor (a)      | : Dr. JIMY HUMPIRI NUÑEZ           |

**SEGUNDO- AUTORIZAR** el desarrollo de Tesis, de acuerdo al Reglamento de Investigación conducente al Grado Académico de **MAESTRO** de la Escuela de Posgrado de la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez.

**TERCERO.- ELEVAR** al Rectorado, Vicerectorado Académico, Vicerectorado Administrativo y Oficina del Órgano de Inspección y Control para conocimiento, así como a la Oficina de Economía, para cumplimiento de la presente Resolución.

Regístrese, Comuníquese y Archívese



UNIVERSIDAD ANDINA "NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ"  
ESCUELA DE POSGRADO

Dr. Leopoldo Wenceslao González Carl  
DIRECTOR (a)



UNIVERSIDAD ANDINA  
NÉSTOR CÁCERES VELÁSQUEZ

Dr. Percy Rogelio Puma Puma  
SECRETARIO ACADÉMICO

ARCHIVO EPG -- 2023 (01)  
INTERESADO (01)  
LCC(e)JVCH



## ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y EVOLUCIÓN NORMATIVA EN SU REGULACIÓN, UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO-PUNO, PERIODO 2015 AL 2019

### INFORME DE ORIGINALIDAD

21%

INDICE DE SIMILITUD

20%

FUENTES DE INTERNET

6%

PUBLICACIONES

10%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

### FUENTES PRIMARIAS

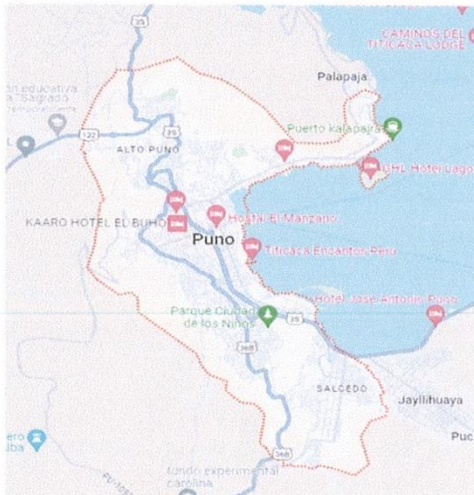
|   |  |     |
|---|--|-----|
| 1 | <a href="http://hdl.handle.net">hdl.handle.net</a><br>Fuente de Internet                     | 3%  |
| 2 | Submitted to Universidad Católica de Santa María<br>Trabajo del estudiante                   | 3%  |
| 3 | <a href="http://tesis.ucsm.edu.pe">tesis.ucsm.edu.pe</a><br>Fuente de Internet               | 2%  |
| 4 | Submitted to Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez<br>Trabajo del estudiante           | 1%  |
| 5 | <a href="http://repositorio.uancv.edu.pe">repositorio.uancv.edu.pe</a><br>Fuente de Internet | 1%  |
| 6 | <a href="http://renati.sunedu.gob.pe">renati.sunedu.gob.pe</a><br>Fuente de Internet         | 1%  |
| 7 | <a href="http://www.scielo.sa.cr">www.scielo.sa.cr</a><br>Fuente de Internet                 | <1% |



## Metadatos complementarios - UANCV

| <b>TITULO</b>   |   |
|---|---|
| ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y EVOLUCIÓN NORMATIVA EN SU REGULACIÓN, UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO-PUNO, PERIODO 2015 AL 2019 |   |
| <b>Datos de autor</b>   |   |
| Nombres y Apellidos   | Karina Lissetty Valencia Mendoza  |
| Tipo de documento de identidad  | DNI   |
| Número de documento de identidad  | 44469740  |
| URL de ORCID  | <a href="https://orcid.org/0009-0002-0481-109X">https://orcid.org/0009-0002-0481-109X</a> |
| <b>Datos de asesor</b>  |   |
| Nombres y apellidos   | Jimmy Humpiri Nuñez   |
| Tipo de documento de identidad  | DNI   |
| Número de documento de identidad  | 02436114  |
| URL de ORCID  | <a href="https://orcid.org/0000-0003-0655-8403">https://orcid.org/0000-0003-0655-8403</a> |
| <b>Datos del jurado</b>   |   |
| <b>Presidente del jurado</b>  |   |
| Nombres Y Apellidos   | Javier Romulo Quispe Zapana   |
| Tipo de documento   | DNI   |
| Número de documento de identidad  | 01324996  |
| URL de ORCID  | <a href="https://orcid.org/0000-0002-2532-8921">https://orcid.org/0000-0002-2532-8921</a> |
| <b>Miembro del jurado 1</b>   |   |
| Nombres Y Apellidos   | Hugo Neptali Cavero Aybar   |
| Tipo de documento   | DNI   |
| Número de documento de identidad  | 01332589  |
| URL de ORCID  | <a href="https://orcid.org/0000-0003-2161-4514">https://orcid.org/0000-0003-2161-4514</a> |



| Miembro del jurado 2                                   |  |
|--|--|
| Nombres Y Apellidos                                    | Percy Rogelio Carrasco Reyes   |
| Tipo de documento                                      | DNI  |
| Número de documento de identidad                       | 02363034   |
| URL de ORCID   | <a href="https://orcid.org/0000-0003-0311-9130">https://orcid.org/0000-0003-0311-9130</a>  |
| <b>Datos de investigación</b>                          |  |
| Línea de investigación                                 | DERECHO PÚBLICO – P37  |
| Grupo de investigación                                 | No aplica.   |
| Agencia de financiamiento                              | Sin financiamiento.  |
| Ubicación geográfica de la investigación               | <p>Dirección: Puno<br/>-15.84009, -70.02272</p> <p>País: Perú</p> <p>Departamento: Puno</p> <p>Provincia: Puno</p> <p>Distrito: Puno</p> <p><a href="https://goo.su/HJZKNnN">https://goo.su/HJZKNnN</a></p>  |
| Año o rango de años en que se realizó la investigación | 2015 - 2019  |
| URL de disciplinas OCDE                                | <p>Derecho</p> <p><a href="https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.00">https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.00</a></p> <p>Derecho</p> <p><a href="https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.01">https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.01</a></p>  |
| - Librería   |  |



UNIVERSIDAD ANDINA "NESTOR CERÓN VELÁSQUEZ"  
ESCUELA DE POSTGRADO

Dr. Segundo Ortiz Cansaya  
DIRECTOR

## DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo Karina Lissetty Valencia Mendoza, identificado con DNI Nro. 44469940 en mi condición de egresado de:

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

Maestría en Derecho

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

"ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES DE TRANSITO Y EVOLUCIÓN NORMATIVA EN SU REGULACIÓN, UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRANSITO-PUNO, PERIODO 2015 AL 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 30 de enero del 20 24



FIRMA (ASESOR)



FIRMA (obligatoria)



Huella



## DEDICATORIA

A la profesión, mi hermoso  
proyecto de vida que nació con  
un sueño.



## AGRADECIMIENTO

A mi esposo José Luis LLANOS  
LOPEZ, quien motivo que siguiera  
con este proyecto de vida.



## ÍNDICE GENERAL

|                      |      |
|----------------------|------|
| DEDICATORIA.....     | iii  |
| AGRADECIMIENTO ..... | iv   |
| RESUMEN .....        | vii  |
| ABSTRACT .....       | viii |
| INTRODUCCIÓN .....   | ix   |

### CAPÍTULO I

#### ASPECTOS GENERALES

|   |                               |
|---|-------------------------------|
| 1.2. Formulación del Problema.....      | 2                             |
| 1.2.1. Problema general.....            | 2                             |
| 1.2.2. Problema específico.....         | 3                             |
| 1.3. Objetivos de la investigación..... | 3                             |
| 1.3.1. Objetivo general .....           | 3                             |
| 1.3.2. Objetivo específico.....         | 3                             |
| 1.4. Justificación del estudio .....    | 4                             |
| 1.5. Hipótesis .....                    | 4                             |
| 1.5.1. Hipótesis general .....          | 4                             |
| 1.5.2. Hipótesis específica .....       | ¡Error! Marcador no definido. |
| 1.6. Variables .....                    | 5                             |

### CAPÍTULO II

#### MARCO TEÓRICO

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| 2.1. Antecedentes del estudio ..... | 6 |
| 2.1.1. A nivel internacional.....   | 6 |
| 2.1.2. A nivel nacional.....        | 8 |
| 2.1.3. A nivel local.....           | 9 |



|  |    |
|--|----|
| 2.2. Bases Teóricas.....                           | 10 |
| 2.2.1. Accidente de transito .....                 | 10 |
| 2.2.2. Normatividad de accidente de transito ..... | 44 |

## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN**

|  |    |
|--|----|
| 3.1. Tipo y nivel de investigación .....                       | 45 |
| 3.2. Descripción del ámbito de investigación .....             | 45 |
| 3.3. Población y muestra.....                                  | 46 |
| 3.4. Técnicas e instrumentos para la recolección de datos..... | 46 |

## **CAPÍTULO VI**

### **RESULTADOS Y DISCUSION**

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| CONCLUSIONES .....               | 71 |
| SUGERENCIAS .....                | 72 |
| REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS ..... | 73 |
| REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS ..... | 89 |



## RESUMEN

El estudio comprende como tema de investigación si hay una relación entre los accidentes de tránsito y la regulación de la normatividad, en la unidad de investigación de accidentes de tránsito-Puno, para ello nos hemos planteado como principal objetivo identificar regulación de normatividad 2015 al 2019. La investigación se desarrolló mediante el enfoque cuantitativo, de nivel descriptivo, de tipo básico, de temporalidad longitudinal al realizar un análisis de 5 años, esto es 2015 al 2019 sobre accidentes de tránsito, la población enfocada es la región de Puno, las técnicas utilizadas son el análisis de documentos, instrumentos utilizados tenemos la ficha de registro documental. El resultado arribado indica los accidentes de tránsito en Puno han sufrido un incremento, y que la normativa reguladora de tránsito no está acorde a la realidad de la región. Se concluye en que el incremento de los accidentes de tránsito se debe a múltiples factores que influyen, sean determinantes o contributivos, no regulados, asimismo el no cumplimiento de la normatividad por parte de la autoridad y del peatón o chofer ocasiona el incremento de accidentes vehiculares.

**Palabras clave:** accidente de tránsito, consecuencias, causas, derecho.



## ABSTRACT

The study includes as a research topic whether there is a relationship between traffic accidents and the regulation of regulations, in the traffic accident investigation unit-Puno, for this we have set ourselves as the main objective to identify the evolution of traffic accidents. and the regulation of regulations, traffic accident investigation unit-Puno, period 2015 to 2019. The research was developed through a quantitative approach, descriptive level, basic type, longitudinal temporality by carrying out a 5-year analysis, this es 2015 to 2019 on traffic accidents, the focused population is the Puno region, the techniques used are the analysis of documents, instruments used we have the documentary record sheet. The result obtained is that: traffic accidents in the Puno region between 2015 and 2019 have increased, and that the traffic regulations are not in accordance with the reality of the region. It is concluded that the increase in traffic accidents is due to multiple factors that influence, whether determining or contributory, unregulated, also the non-compliance with regulations by the authority and the pedestrian or driver causes the increase in vehicular accidents.

.

**Keywords:** traffic accident, consequences, causes, law.



## INTRODUCCIÓN

El trabajo presentado específicamente aborda sobre la situación de la evolución de accidente de tránsito, asimismo trata sobre la evolución de la normativa que surge a partir de los primeros accidentes, por ello, al hablar del accidente de tránsito es hablar de un problema grave, ya que hasta la actualidad no se tiene control sobre ello, día a día se incrementa accidentes de tránsito, el cual es la causa más frecuente de accidente durante la vida activa y a ello se enfrentan a diario las personas, de la misma forma el interés del trabajo viene incrementando afectando graves consecuencias como la pérdida de vidas humanas.

La evolución del accidente de tránsito dio inicio a las primeras personas fallecidas, ya que cada año que pasaba fallecían más personas, para poder generar un registro sobre los sucesos se fue informando a la Organización Mundial de la Salud de cada accidente ocurrido en los diferentes países del mundo, de esa forma se tiene la evolución y se contabilizaban la cantidad de accidentes por países. A partir de lo sucedido se crearon normativas de regulación en la unidad de investigación de accidentes de tránsito, en la cual muchas de ellas no fueron tomadas en consideración, no fueron respetada por los usuarios estas normativas, pues si bien es cierto que la vida y la libertad son derechos importantes, muchos de ellos terminan convirtiéndose en clichés periodísticos.

Lo esencial es que los factores para establecer el desarrollo de las ciudades, regiones, comunidades, etc., es considerado como un factor positivo



dado que la infraestructura vial es la que favorece una ágil movilidad efectuando la medición del crecimiento económico, constituyen como el progreso y el desarrollo propio, así como se considera a la infraestructura vial como positiva, también tiene su lado negativo, ya que provoca accidentes en los diversos lugares. Los accidentes de tránsito generan graves consecuencias y daños perjudiciales al bienestar de la persona, viendo su evolución social con el pasar de los años desembocaron nuevos retos para así proteger en mayor medida a las personas, analizando nuevas acciones positivas para regular la ciudad para la prevención de los usuarios buscando mejorar la sociedad.

De este modo el presente trabajo se divide en capítulos específicos, y en cada una de ellas se detalla un tema en particular, siempre teniendo en cuenta el proceso que sigue la investigación, para ello se muestran los siguientes rubros:

En el I capítulo, desarrollamos aspectos generales, estas son considerados como el proceso, más forma y sistemático que se da en una investigación, ello con el fin de conocer la realidad objetiva, por tanto se toma en cuenta inicialmente el análisis de la situación problemática del ámbito de investigación, seguido de formular el problema de investigación, seguidamente los objetivos generales y específicos que nos sirven como modo de guía para saber en lo que nos enfocamos con la investigación, igualmente se desarrolla la justificación del problema teniendo en cuenta que, porque y para qué del problema, asimismo se desarrolla la hipótesis.



En el II capítulo, hemos presentado el Marco Teórico, los antecedentes relacionados al tema de investigación, seguidamente las Bases Teóricas, estas son consideradas como el corazón del trabajo, estas bases nos ayudan a presentar una estructura del estudio.

En el III capítulo, el Marco Metodológico, nos permite descubrir, analizar y reconstruir los datos de la investigación, detalla el tipo, enfoque, diseño, técnica e instrumentos.

En el IV capítulo, los resultados obtenidos en base a la tablas y gráficos. Seguidamente efectuamos las conclusiones, sugerencias, referencia bibliográfica y anexos.



## CAPÍTULO I

### ASPECTOS GENERALES

#### 1.1. EL PROBLEMA

Los accidentes de tránsito o accidentes automovilísticos comprenden un fenómeno social por las causas y consecuencias que genera, según el reporte de la OMS se estima en 2015 1 250 000 fallecidos a nivel mundial, en el año 2019 existió 1350000 muertes por accidente de tránsito en todo el mundo, lo cual supone que existe en el mundo 3700 muertes por día.

En el Perú los datos estadísticos confirman que durante el año 2015 existió 2965 accidentes, en el año 2016 se registró 2696, en el año 2019 fue 3110 accidentes de tránsito (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2020). Mientras en 2020 a consecuencia del fenómeno COVID-19 la tasa de accidentes ha disminuido por la ausencia de movilidad de vehículos, en el mismo sentido, la cantidad de fallecidos y lesiones desde el 2015 hasta el 2020 tuvo disminución (Rojas, 2020). Por otro lado, las regiones con mayor incidencia en accidentes de tránsito son Lima, Cusco, Puno, Arequipa, Cajamarca y Ancash, el resto de regiones posee menos incidencia en accidentes (Instituto Nacional de Estadística e Informática, 2020). Los accidentes de tránsito están asociados a diversas causas que generan consecuencias negativas para las personas y aún más para los pasajeros u ocupantes del vehículo.



La región de Puno no posee las características de vías de circulación de la región de Arequipa o de Lima que presenta mayor tráfico vehicular por la capacidad y amplitud de la ciudad, pero las zonas geográficas en la que se ubica la Región de Puno hacen que sean accidentales, en otras palabras, la altura, esto es, 3500 m.s.n.m y presencia de montañas genera que las vías de circulación tengan constantes curvas. La construcción de vías de circulación en las zonas alto andinas es más peligrosa. Sin embargo, a ello se suma otras causas humanas o mecanismos que genera accidentes de tránsito.

De otro lado, es necesario señalar que la evolución progresiva de accidentes de tránsito obedece a la ausencia de control en las carreteras o vías de circulación, es decir, la ausencia de policía de tránsito. Por otro lado, las medidas que se adoptan en el Perú ante este fenómeno no ayudan a combatir o prevenir los accidentes de tránsito, debido a la ausencia de metodologías adecuadas, puesto que existen puntos negros como la presencia de muchas curvas cerradas y vías de un solo carril.

## 1.2. FORMULACIÓN

### 1.2.1. Problema general

- ¿Por qué ocurre accidentes de tránsito y cuál es la relación entre regulación de la normatividad y la unidad de control para prevenir más accidentes de tránsito-Puno, 2015 - 2019?



## 1.2.2. Problema específico

- ¿Qué aspectos influyen en la situación evolutiva de accidente de tránsito en la región de Puno?
- ¿Qué estrategias se prevé para controlar accidentes de tránsito y pérdidas de vidas humanas en la región de Puno?
- ¿Qué criterios se debe tomar en cuenta para regular en forma efectiva las normativas que regulan accidentes de tránsito?

## 1.3. OBJETIVOS

### 1.3.1. Objetivo general

Determinar las causas que acarrearán accidentes de tránsito y la relación entre la regulación de la normatividad y la unidad de investigación en la región de Puno, 2015 - 2019.

### 1.3.2. Objetivos específicos

Determinar los aspectos que influyen en la situación evolutiva de accidente de tránsito en la región de Puno.

Identificar las estrategias adecuadas para prevenir en control de accidentes de tránsito a fin de controlar pérdidas humanas en la región de Puno

Cohesionar criterios para regular en forma efectiva las normativas para prevenir accidentes de tránsito.



## 1.4. JUSTIFICACIÓN

La investigación es importante para conocer el grado de evolución en la región de Puno entre 2015 - 2019, puesto que permitirá identificar la tasa evolutiva de accidentes y sus causas, esto permitirá plantear nuevos métodos de regulación sobre el reglamento de tránsito. Asimismo, posee importancia por los datos que se recopilaron para medir la incidencia de accidentes de tránsito. De esta forma, los accidentes de tránsito a partir de bases de datos estadísticas permitieron realizar un análisis sobre la frecuencia de accidentes de tránsito en la Región de Puno.

Por lo tanto, el estudio posee importancia, porque mediante los resultados obtenidos, se realizó una comparación de la evolución de accidentes vehiculares, esta comparación permitió determinar si es idóneo la normatividad aplicada en la Región de Puno a fin de reducir accidentes de tránsito que trae muchas desgracias en las familias.

Desde el aspecto metodológico se empleó la base de datos de DIRTTSV-Policía Nacional del Perú, del año 2015 a 2019, se tuvo como referencia los tipos de accidentes y los factores que producen, ello sirvió para el análisis del estudio.

## 1.5. HIPÓTESIS

### 1.5.1. Hipótesis general



No hay relación entre la evolución de accidentes de tránsito y la regulación normativa por no diferenciar áreas geográficas.

### **1.5.2. Hipótesis específicas**

La evolución de accidentes de tránsito es progresiva debido a la concurrencia de diversos factores humanos y mecánicos.

El incremento de muertes y lesiones posee una relación directa con el incremento de accidentes de tránsito en la región de Puno.

La normativa referente a los accidentes de tránsito en la región de Puno no ha evolucionado en los últimos 5 años.

### **1.6. VARIABLES**

#### **Variable 1**

- Accidentes de tránsitos

#### **Variable 2**

- Normatividad sobre tránsito



## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO

#### 2.1. ANTECEDENTES

##### 2.1.1. A nivel internacional

**Cesán (2011)** investigación: “Análisis de accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa, 2000-2004”. **Conclusión:** que: los accidentes de tránsito tuvieron una decadencia los años 2000-2002. Las lesiones por accidentes de tránsito tuvieron descenso; en cambio en 2001, se ha incrementado hasta 2004. Aquí mencionamos que accidentes de tránsito son más frecuentes en la zona urbana donde siempre existe fallecimiento.

**Pulgarin (2014)** investigación: “Análisis de los accidentes de tránsito en la ciudad de Cuenca, Ecuador 2010 - 2011 – 2012”. **Conclusión:** 85% de accidentes de tránsito es entre dos automóviles. Para prever disminución de accidentes de tránsito es la educación, orientación de conductores y cumplimiento de señalizaciones. 95% es factor humano, son los conductor, el peatón por diversos factores son atropellados en vía pública.



**Constante (2017)** trabajo: “Accidentes de tránsito producidos por imprudencia y negligencia de conductores y peatones, Avenida Simón Bolívar, Venezuela, 2016”. **conclusión:** los accidentes de tránsito son ocasionados por el exceso de velocidad en caso de conductores, no respetar las normativas establecidas, existe estadísticas de aumento de heridos y fallecidos.

**Castillo (2012)**, trabajo titulado: “Adaptación de la metodología DREAM 3.0 para accidentes de tránsito en la ciudad de Bogotá”. **conclusión:** los accidentes de tránsito son una epidemia social en la ciudad de Bogotá. En 2010 y 2011 hubo 220 accidentes, 30% han muerto; por otro lado, la DREAM 3.0 se ha convertido como una herramienta donde la policía de tránsito toma en práctica esta Ley para prevenir accidentes de tránsito en las calles para la prevención de heridos y fallecidos.

**Ruiz y Herrera (2016)** investigación titulada: “Accidentes de tránsito en Colombia con tipologías de heridos”. **Conclusión:** información obtenida de los accidentes viales permite diseñar políticas de prevención realista para contribuir a las prevenciones con datos que permita identificar tipologías de accidentes por la vulnerabilidad de los usuarios.

**Vázquez (2014)**, trabajo de investigación: “Desconocimiento de las normas de tránsito incrementa índices de accidentabilidad en la ciudad de Ibarra, Ecuador”. **Conclusión:** existe preocupación de la población por la conducta



de conductores y peatones por la compostura de cruzar las vías y no cumplir las normas y reglamento de Transporte por falta de cultura de conducir cualquier tipo de movilidad.

## 2.1.2. A nivel nacional

**Loja (2016)**, trabajo de investigación: Evaluación comparativa de accidentes de tránsito en la Red Vial 2005-2004, Perú, **Conclusión:** la tendencia de accidente de tránsito más reciente es en la carretera panamericana norte en 2005, en el panamericano sur en 2007, en la carretera central en los años 2005-2004. El número promedio de accidentes de tránsito aumentó 93% por año

**Alayo (2017)**, investigación. Evaluación comparativa de las clases de accidentes de tránsito por regresión en el Perú 2001-2015. **Conclusión:** existe independencia de valores observados entre las variables en la evaluación comparativa de accidentes de tránsito.

**Narizo (2020)**, investigación: Determinar los factores determinantes de diferentes tipos de accidentes de tránsito fatales, provincias de Caylloma e Ilay, Arequipa. **Conclusión:** los accidentes de tránsito se ha identificado diferentes tipos: choque por imprudencia del conductor 92.8%, atropello 37.2%, despiste 30.8%. Los factores más influyentes son tipo atropello y exceso de velocidad.

**Mori (2015)**, trabajo de investigación: Incumplimiento de normas de transporte terrestre en usuarios de la Red Vial Nacional por accidente de



tránsito. **Conclusión:** existen evidencias del incumplimiento de normas de transporte terrestre de los usuarios de la Red Vial Nacional que ocasionan accidentes de Tránsito provocando pérdida de vidas humanas. En la investigación existe correlación entre la fiscalización de transporte terrestre y los accidentes de tránsito.

**Ramírez (2018)**, investigación: "Determinar alcances jurídicos por consumo de drogas del conductor que presenta accidentes de tránsito en el Perú".

**Conclusión:** los alcances jurídicos relacionados del consumo de drogas por conductores traen accidentes de tránsito ocasionando daños patrimoniales, pérdida de vidas humanas, siendo un acto ilícito irreconciliable.

### 2.1.3. A nivel local

**Tintaya (2015)**, estudio. "Identificar criterios jurídicos para determinar la responsabilidad civil de los accidentes de tránsito, 2013-2014. **Conclusión:** el tema de responsabilidad posee importantes discusiones que ha generado evolución para adecuarse a las nuevas realidades y proceso industrial.

**Mendoza (2020)**, estudio de investigación: "Estimar el costo económico que ocasionan accidentes de tránsito en el departamento de Puno 2013-2017. **Conclusión:** los accidentes de tránsito en la ciudad de Puno con pérdida de vidas humanas son a consecuencia de varios criterios: choques



de vehículos fueron 40%, exceso de velocidad 32%. Los accidentes de tránsito con mayor frecuencia son los días viernes (17%).

## 2.2. BASES TEÓRICAS

### 2.2.1. Evolución de accidentes de tránsito

Son conocidos como un problema, porque ocasiona grandes consecuencias, de este modo es que sus antecedentes datan desde los años 1300, en la ciudad de Vaticano, ello se afecta a los peregrinos que presenciaban eran muchos y es ahí donde ocurrieron numerosos accidentes, por ende se decidió tomar medidas adecuadas para prevenir unas líneas y así dividir en dos secciones, igualmente se pusieron reglas con el fin de facilitar el tránsito y poder generar mayor seguridad (Vilchis y Iturrioz, 1986).

Otro hecho importante se dio cuando los vehículos de motor se produjeron en el año 1896, se efectuó por tema accidente de tránsito en los Estados Unidos de Norteamérica el primer muerto por la misma causa en 1899 (Piedrola, 1970). Según la revista Turbo (2018) menciona que el primer accidente automovilístico de la historia se dio en el año 1896, por este hecho se impuso la primera multa a un automóvil, este hecho se registró un día 17 de agosto, un señor de nombre Bridget fue arrollado cuando paseaba con su hija y como resultado de ello murió a los 45 años, fue ese entonces un hecho importante fue fallecidos por accidente de tránsito y que hoy es un problema grave a nivel mundial.



De esta forma es como se presenciaron los primeros accidentes de tránsito, generando grandes consecuencias a los ciudadanos, para lo cual según Defensoría del Pueblo (2012) se menciona lograr desempeño estratégico que les permite contribuir en el desarrollo económico del país con el crecimiento de la población en zonas urbanas.

### **2.2.1.1. Accidente de tránsito**

Se constituye como un problema grave que afecta directamente la salud que producen daños con pérdida de vida humana prematura, alteraciones psicológicas que requiere la curación con altos costos de dinero. García et al. (2011) menciona, los accidentes de tránsito son concebidas como problema social, deja graves consecuencias y origina altos costos económicos. Las causas principales es el exceso de velocidad, distracción del conductor y falla mecánica de los vehículos.

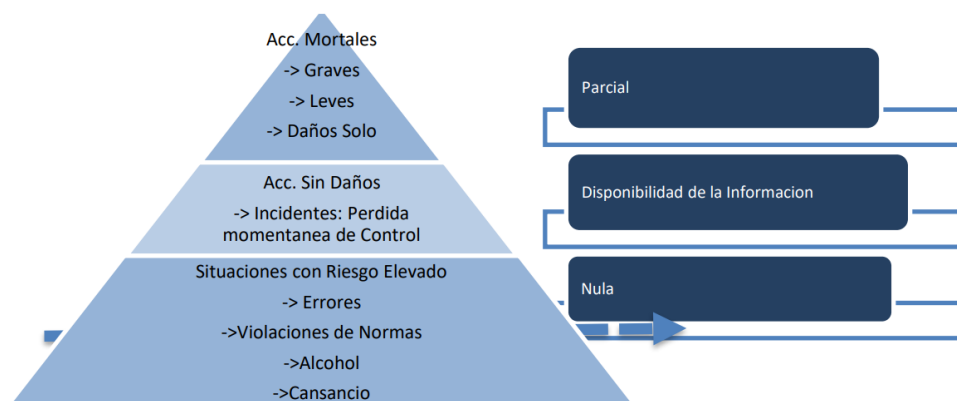
Se logra entender que los accidentes de tránsito suele denominarse como una distensión del vehículo que toma como consecuencia grandes daños materiales y personales. Generalmente los accidentes de tránsito son por factor humano, bien por el conductor o el peatón considerados como causantes. (Matamoros, s.f. y Hernández et al., 2014 indican, los accidentes de tránsito causa la muerte más violenta después de los homicidios en el Perú.

Hernando y Calvo (1999) señalan “un accidente de tránsito debe ser socorrido rápidamente para activar el sistema asistencial de emergencia” (p. 8).

El accidente de tránsito es un suceso o acontecimiento eventual que ocurre con riesgos no previsto, tiene consecuencias indeseables, desafortunadas y fatales que trae consigo encontrar culpable o responsabilidad la imprudencia, negligencia del conductor.

Para lo cual, con el fin de entender mejor el termino se tiene en conocimiento que el termino propio de tránsito se utiliza generalmente para la acción de transitar, para poder desplazarse de un lugar a otro, ya sea en automóvil, ómnibus, bicicleta, motocicleta o a pie, desplazándose por los diferentes tipos de camino, de igual manera el transito se suele utilizar tanto las personas, animales u objetos (Policía Nacional del Perú, 2020). Este problema social trae consecuencias como pérdida de recursos económicos, vidas humanas (ver figura 1).

Figura 1 El accidente de transito



**Nota:** la figura muestra la gravedad que origina los accidentes de tránsito, empezando desde lo más leve hasta situaciones de alto riesgo que vendría la muerte. Tomado de (Ccoya, 2019).

Aparicio et al., (2002) menciona, los accidentes de tránsito se manifiesta como un hechos inesperado que provoca daños de alto riesgo, son producidos por exceso de confianza del chofer, en ocasiones sucede por desperfectos inesperado del automóvil (Cambiazó, 2008).

Cabe mencionar también, las causas que ocurra un accidente de tránsito es factor humana, es decir, el chofer, el transeúnte, etc., ellos son considerados como agentes operantes de los accidentes (Izquierdo, 2002).

#### **2.2.1.2. El atropellamiento automovilístico**

Como mencionamos en párrafos precedentes, existen varios tipos de accidentes de tránsito, las causantes, son por una parte los conductores, peatones, falla mecánica y la muerte de personas son a causa de atropellamientos, desbarranco de vehículos, chique entre vehículos, etc.

(Vargas y Solano, 2008) en sus estudios, de este tipo de accidente de tránsito describen las fases donde se produce el atropellamiento de seres humanos, animales. Vamos a reproducir sus conclusiones:



1. **Primera fase: choque:** esta primera fase se presenta como impacto entre vehículos ocasionando al peatón, las lesiones se encuentran en la mitad inferior del cuerpo y las extremidades inferiores, los traumatismos se producen las fracturas transversales de los huesos largos de los miembros inferiores. El vehículo debe desplazarse a una velocidad mayor a los 20 kilómetros por hora.
2. **Segunda fase: la caída:** es la fase en donde la víctima se resbala por la cubierta del motor y luego cae, estos casos son lanzada a gran altura y cae, presenta trauma en el cráneo encefálico, es decir, recibe un golpe y contragolpe ocasionando fractura pélvica.
3. **Tercera fase: arrastre:** es donde el peatón atropellado sufre por el impacto vehicular, se encuentra con heridas en saltar a la vereda.
4. **Cuarta fase: aplastamiento:** es la fase donde el vehículo pasa por encima del cuerpo de la víctima, como huellas son las marcas de llanta en la piel y en la banda de rodamiento. Es el desprendimiento del cuerpo con lesiones internas del tórax, fracturas de los arcos costales, producen laceraciones que afectan la salud de la persona (Ramírez, 2013).

### 2.2.1.3. Tipos de accidente de tránsito

Los accidentes de tránsito generan daños materiales y lesiones humanas. Se clasifican según el área geográfica, tipo de vehículos y accidentes urbanos o interurbanos. López (2004) los accidentes de tránsito tienen a

clasificarse en razón al resultado final, de esta forma se puede dividir en accidentes simples y múltiples. Siendo estas:

a) **Accidentes de tránsito simples:** Marizo (2020) este tipo de accidentes es donde el vehículo cae sobre una vía de circulación. El vehículo se recuesta sobre una vía en relación directa o indirecta con el elemento humano. Dentro de este tipo existen varios subtipos, Veamos:

1) **Choque:** comprende aquel impacto de un vehículo en movimiento contra otro vehículo, esta último vehículo puede o no estar en movimiento (García, 2017). Para Toledo et al. (2013) el chocar constituye que dos cuerpos se deformen, considerando que la cantidad de movimientos antes del choque es igual al que se presenta después del choque. López (2004) precisa que el choque constituye la colisión vehicular sea contra un vehículo inmóvil o sea un objeto. Muñoz (2013) considerada como una sub fase primaria, donde el vehículo atesta contra otro. Según la Academia de Tráfico de la Guardia Civil (1999) señala que el choque es cuando un vehículo topa contra un elemento fijo, sea esta muro, árbol u otro objeto. El choque vehicular se sitúa en la acción de impactar contra un elemento estático (ver figura 2).

*Figura 2 Choque de vehículos*



En este rubro se sub clasifican según en:

- **Frontal:** esta comprende la colisión del vehículo, esta lo hace con su parte anterior (ver figura 3).
- **Angular:** constituye cuando la colisión vehicular impacta contra otro, ya sea esta posterior o anterior (ver figura 4).
- **Lateral:** comprende la colisión del vehículo cuando esta impacta con otro de cualquier de sus lados, sea derecho o izquierdo (ver figura 5).
- **Posterior:** cuando el vehículo colisiona por la parte trasera (ver figura 6).

*Figura 3 Choque frontal entre dos vehículos*



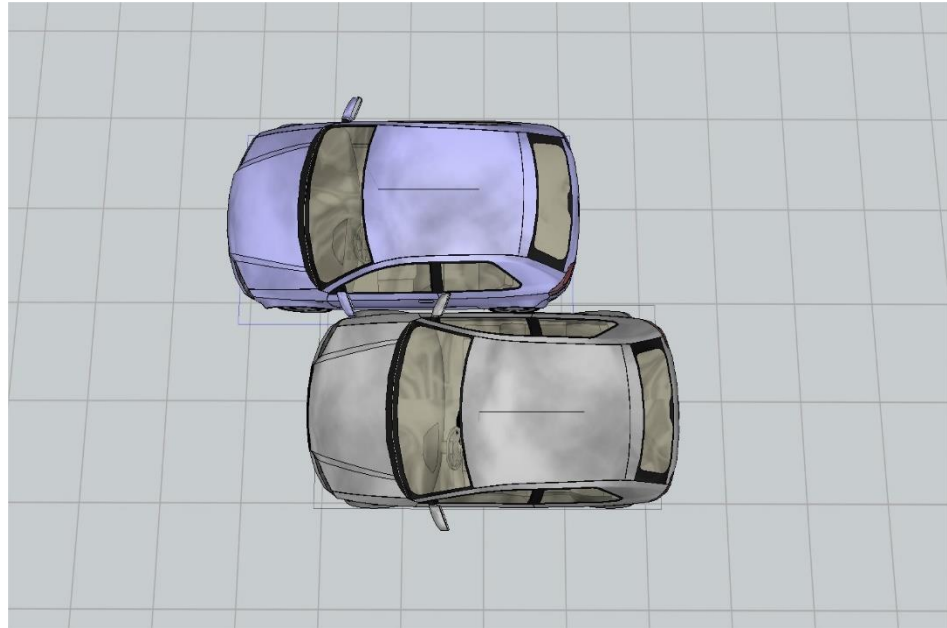
Nota: visualización de choque frontal de dos vehículos de forma frontal, es decir con la parte anterior. (Rosales, 2015).

*Figura 4 Choque angular de dos vehículos*



Nota: visualización de choque angular de dos vehículos, produciéndose en cualquier de sus vértices sea anterior o posterior (Silva, s. f.)

*Figura 5 Choque lateral de vehículos*



Nota: Visualización de choque lateral de dos vehículos, esta se produce de cualquier lado, sea izquierdo o derecho (IPSUN, 2019)

*Figura 6 Choque posterior de vehículos*



Nota: visualización de choque posterior de dos vehículos, esto genera cuando el vehículo lo hace con la parte trasera (Limited, s. f.).

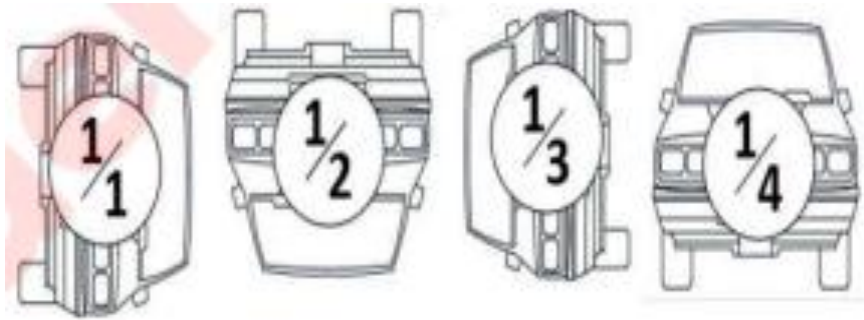
2) **Volcadura:** PNP (2020) el vuelco del vehículo es sobre sus lados o hacia adelante. Flores (2005) la volcadura de un vehículo se desliza sobre cualquier parte de su carrocería dando vueltas. Ruiz (s. f.) considera al voltear de forma lateral o frontal un vehículo. Academia de Trafico de la Guardia Civil (1999) es cuando el vehículo sale de la calzada apoyándose sobre las ruedas de un lado para dar vuelcos de campana. Este accidente de tránsito acorde a PNP (2020) se divide en:

- **Tonel:** vuelco del vehículo en traslación. Esta acción comprende cuando un vehículo se vuelca sobre su eje de equilibrio. Boiso (2007) el vehículo se vuelca dando un giro transversal ocasionado por exceso de velocidad. (ver figura 8).
- **Campana:** el vuelco del vehículo se produce sobre su eje de equilibrio. Según Boiso (2007) es considerado el vuelco en sentido longitudinal. (ver figura 9).

*Figura 7 Vuelco por tonel*

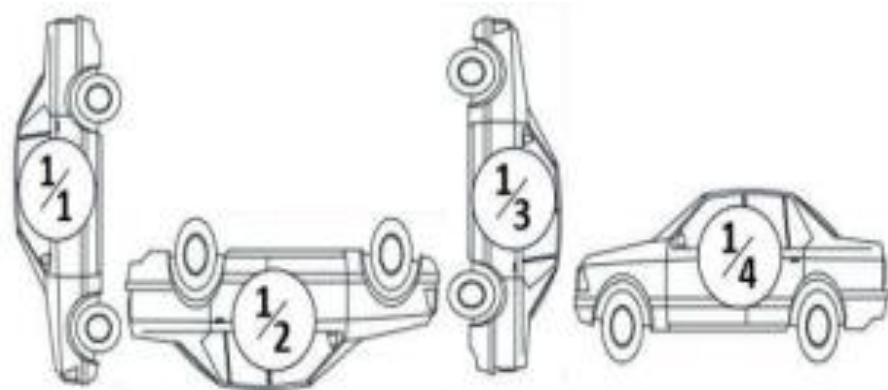


*Vuelco en tonel*



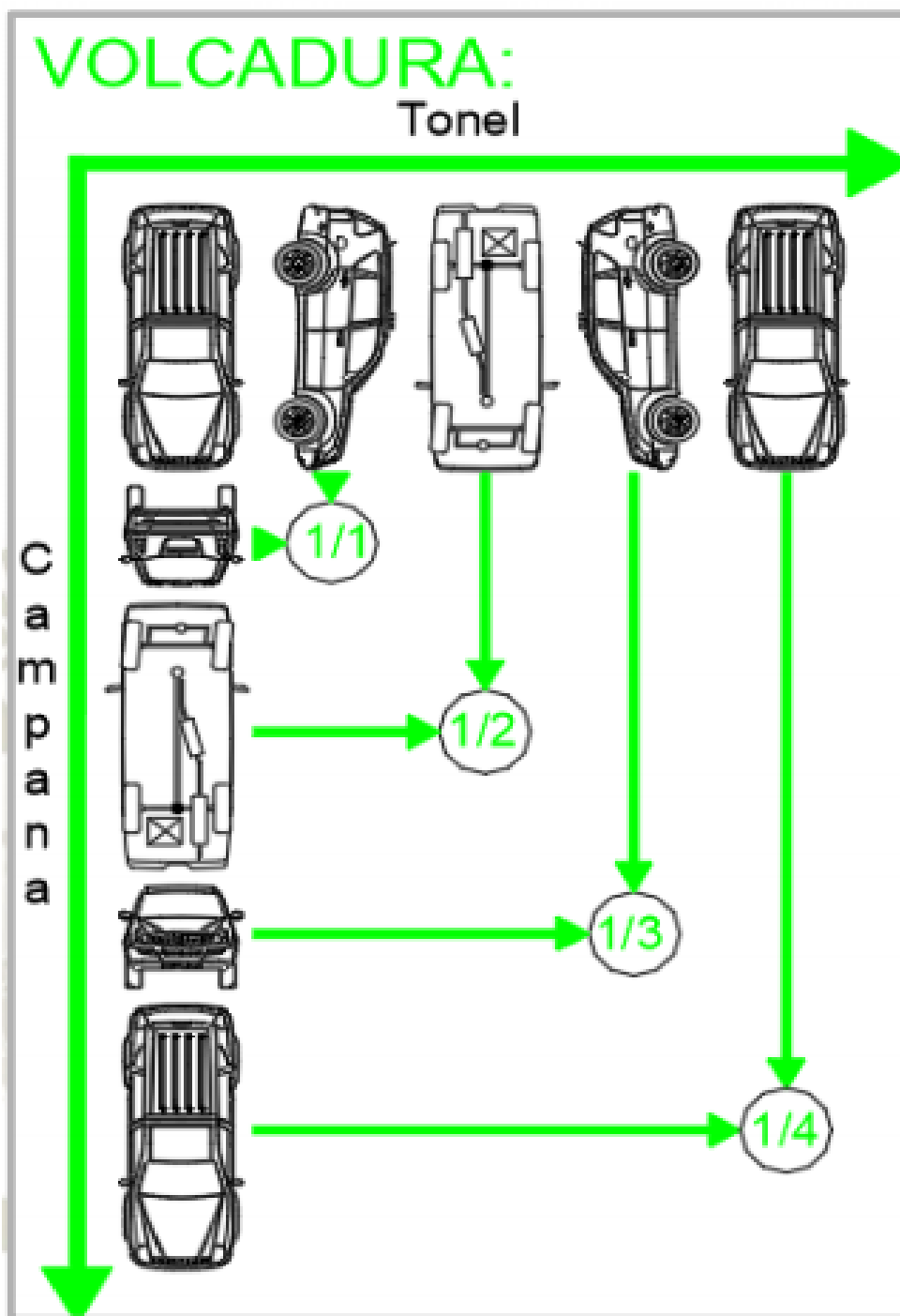
Nota: visualiza volcadura vehicular de tipo tonel, cuando gira en translación (Policia Nacional del Peru, 2019; Posadas, 2012)

Figura 8 volcadura de tipo campana



Nota: visualización de vuelco de tipo campana generado a partir de translación sobre su eje equilibrio (Ferreiro, 2012; Policía Nacional del Perú, 2020).

Figura 9 volcadura vehicular de tipo tonel y campana



**Nota:** diferencia de volcadura vehicular en su translación sea de tipo tonel y campana. (Narizo, 2020).

- 3) **Incendio:** según la PNP (2020) cuando el vehículo se encuentra en traslación y por una falla de orden mecánico. Narizo (2020) señala que el vehículo cuando se encuentra en movimiento se genera una falla que ocasiona explosión por la expulsión de gasolina, mientras Quispe (2020) precisa es por la inflación parcial o total de un vehículo en movimiento. Sin embargo, Boiso (2007) considera no como accidente de tránsito, sino esta suele generarse posterior a un accidente de tránsito, como resultado se propaga el fuego (ver figura 10).

Acosta (2020) señala que una de las principales causas que genera a que el vehículo se incendie se debe a la batería y el motor, siendo que la batería no está colocada bien, es decir que las tapas de plástico no cubren los polos de la batería.

*Figura 10 Accidente vehicular con consecuencia de incendio*





**Nota:** Accidente de tránsito con consecuencia posterior de incendio (Cordova, 2013)

4) **Despiste:** según la Policía Nacional del Perú (2020) esta comprende cuando el vehículo en movimiento pierde el contacto con la superficie que circula, en otras palabras, es salir de la vía de tránsito. Quispe (2020) en cambio señala como accidente de tránsito donde recibe daños, así como los pasajeros. Según la Academia de Trafico de la Guardia Civil (1999) refiere al vehículo que sale en parte o total de la calzadera por causa ajenas a la voluntad del conductor, asimismo, esta puede ser con consecuencia de vuelco o no. Lopez (2004) precisa que es la acción y efecto de salir de la pista de tránsito, el vehículo queda abandona en la carretera. Este tipo de accidente se subdivide en:

- **Parcial:** no abandono de todo la pista de tránsito, las ruedas del vehículo no pierden el contacto con la vía de circulación (Quispe, 2020) (ver figura 11).
- **Total:** el vehículo pierde en totalidad contacto con la vía de circulación, las ruedas de traslación no se encuentran en la parte de la vía de circulación vehicular (Quispe, 2020) (ver figura 12).

*Figura 11 despiste vehicular de forma parcial*



Nota: accidente de tránsito de forma de despiste parcial donde el vehículo no pierde contacto con la vía de circulación (Asencio, 2017).

*Figura 12 despiste vehicular por completo*



Nota: accidente de tránsito de tipo despiste por completo al no tener contacto con la carretera (Correo, 2014).

b) **Accidentes de tránsito múltiples:** esta comprende cuando participan dos o más vehículos en el accidente, estas pueden encontrarse la pista tránsito correspondencia. (Narizo, 2020), el desarrollo de accidentes de tránsito realiza la Policía Nacional del Perú (2020) estas pueden clasificarse en:

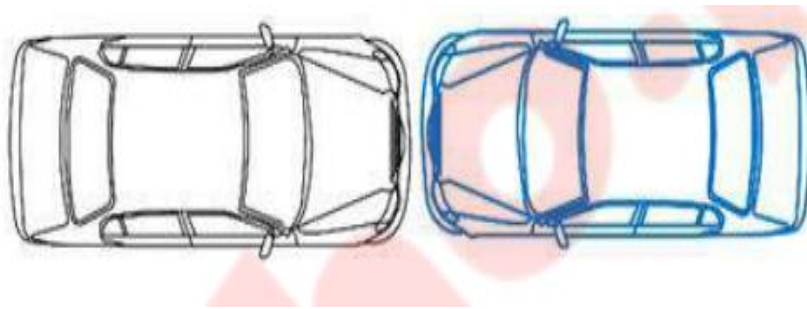
1) **Choques:** estas se sub clasifican en:

(a) **Frontal:** este tipo de accidentes se produce entre los vehículos en línea.

Narizo (2020) se produce en forma genérica, es decir, las partes exteriores de los vehículos entran en contacto entre sí. Estas pueden dividirse en:

- **Céntrico:** estas se generan cuando los vehículos que colisionan sus ejes se alinean de forma longitudinal (ver figura 13).

*Figura 13 Choque céntrico*

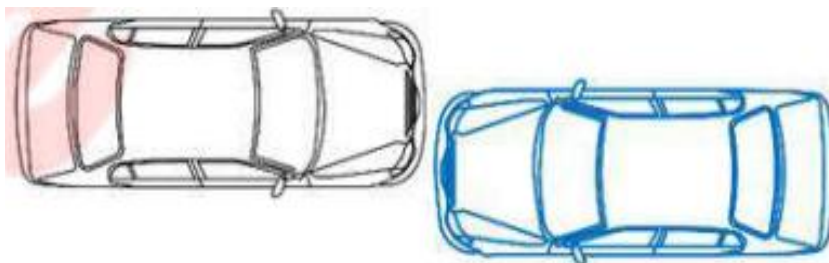


**Nota:** Choque vehicular de forma céntrica al alinear sus ejes (2020).

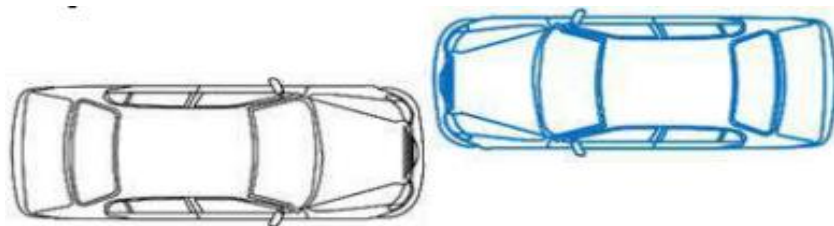
- **Excéntrico:** se origina ante la no alienación de los ejes, estas pueden ser de lado derecho o izquierdo (ver figura 14).

*Figura 14 Choque excentrico derecho e izquierdo*

Derecho



Izquierdo



**Nota:** Choque vehicular de tipo excéntrico de lado derecho e izquierdo. (Policia Nacional del Peru, 2020).

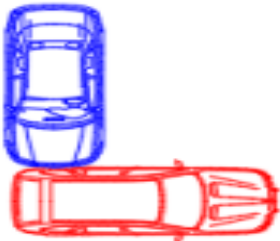
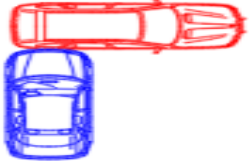
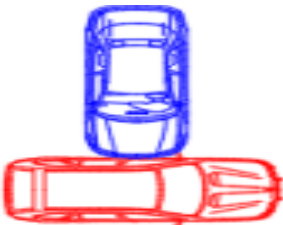
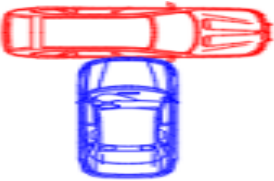
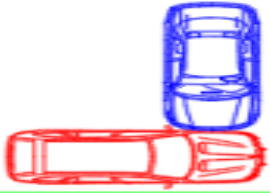
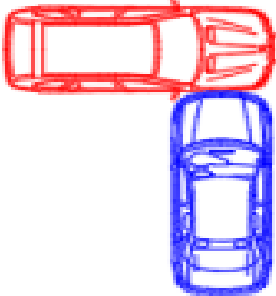
(b) **Embiste:** los vehículos que colisionan lo realizan con la parte lateral del otro vehículo, esto es, la alineación del eje longitudinal del primer vehículo con el segundo dando una forma de "T". Según Quispe (2020) este tipo de choque pueden ser de forma lateral derecho o izquierdo. Según PNP (2020) y Narizo (2020) se dividen en:

- **Lateral derecho:** el impacto de embiste se genera el embiste por el lado derecho (ver figura 15).
- **Lateral izquierdo:** el impacto de embiste se produce por el lado izquierdo (ver figura 15).

Acorde al alineamiento o no de los ejes estas son:

- **Céntrico:** el accidente ocasionado entre dos vehículos se genera impacta con el eje transversal del vehículo impactado (ver figura 15).
- **Excéntrico:** el accidente es ocasionado entre dos vehículos, los ejes de equilibrio longitudinal son impactados con el transversal lateral anterior, posterior (derecho o izquierdo) (ver figura 15).

Figura 15 embiste vehicular en forma de "T"

|  |  |
|--|--|
| Embiste excéntrico lateral posterior izquierdo |    |
| Embiste excéntrico lateral posterior derecho   |    |
| Embiste céntrico lateral izquierdo             |   |
| Embiste céntrico lateral derecho               |  |
| Embiste excéntrico anterior izquierdo          |  |
| Embiste excéntrico lateral anterior derecho    |  |

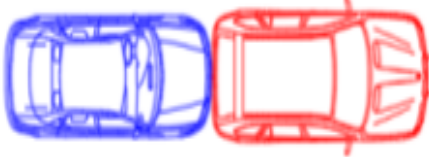
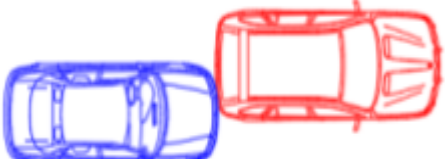
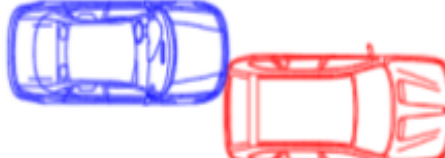
**Nota:** visualización de accidente de vehicular de tipo embiste en forma de "T", el impacto de produce al colisionar dos vehículos, esta se caracteriza por su forma de colisión. (Narizo, 2020).

(c) **Alcance:** el accidente vehicular se produce entre dos vehículos en movimiento, el impacto se genera al colisionar su parte frontal contra la posterior del vehículo, esta puede ser céntrico y excéntrico (Quispe, 2020).

Narizo (2020) divide en:

- Céntrico: en la colisión vehicular concuerdan en el impacto (ver figura 16).
- Excéntrico: en la colisión de los vehículos no concuerdan (ver figura 16), estas pueden ser:
  - Derecho: el vehículo colisionaste recibe alcance por la parte posterior.
  - Izquierdo: el vehículo colisionaste recibe alcance por la parte posterior izquierdo.

*Figura 16 Accidente vehicular por alcance*

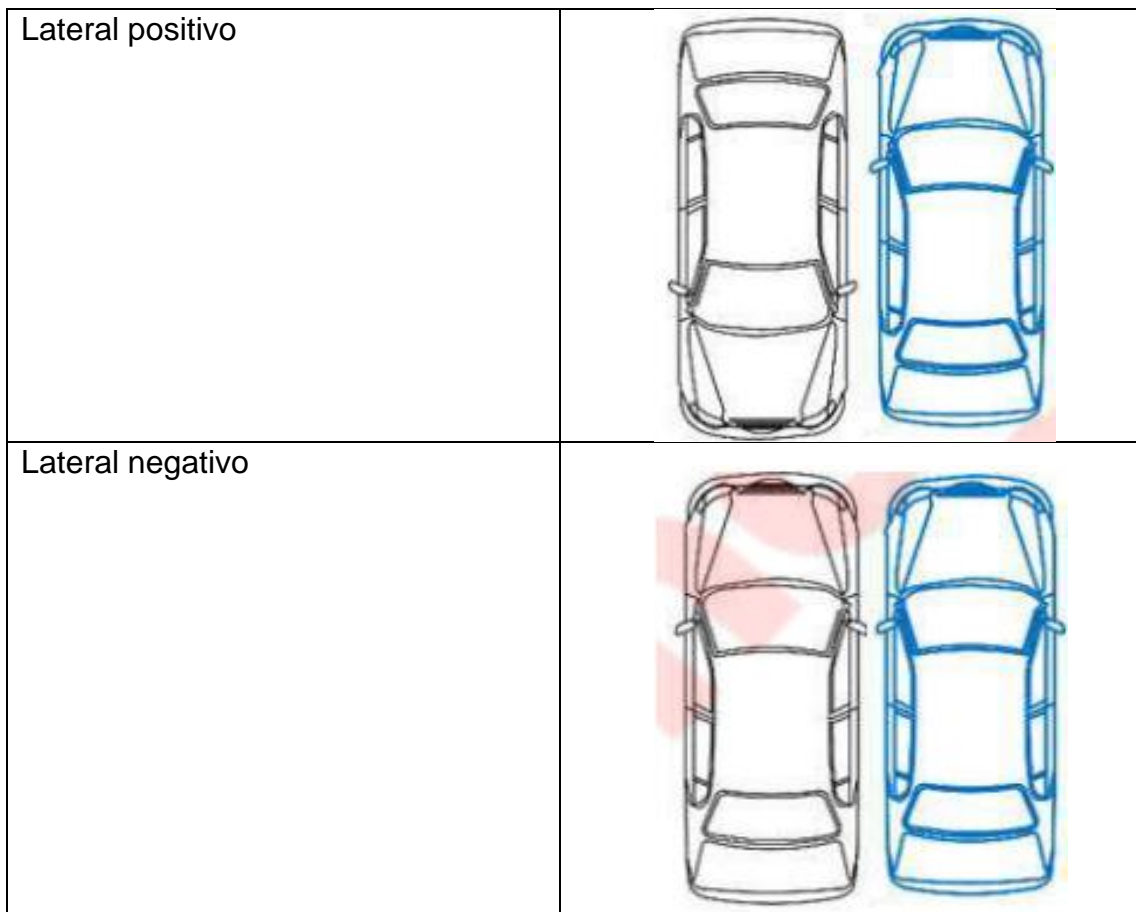
|                              |  |
|------------------------------|--|
| Alcance por céntrico         |  |
| Alcance excéntrico derecho   |  |
| Alcance excéntrico izquierdo |  |

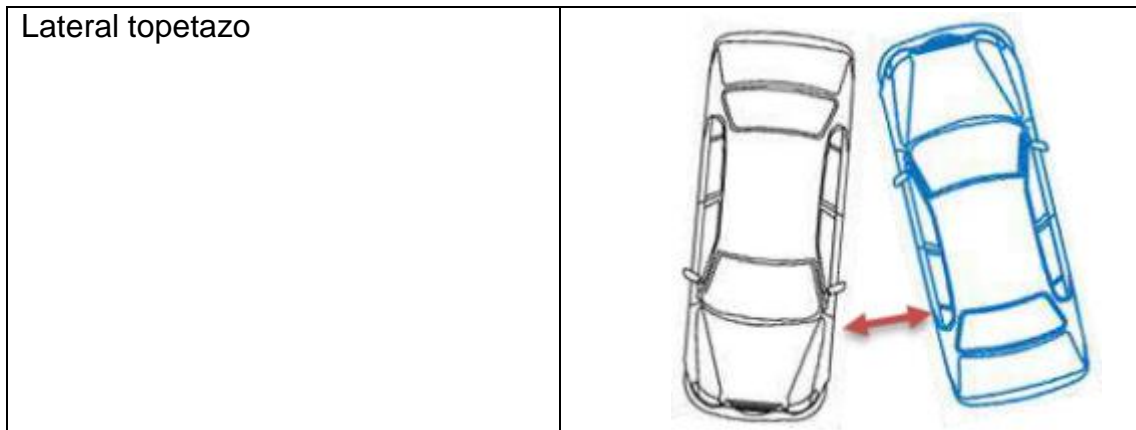
**Nota:** Accidente de tránsito vehicular por alcance, donde el vehículo de color azul colisiona contra el vehículo de color rojo. (Narizo, 2020).

(d) Lateral: este tipo se colisionan dos vehículos en movimiento, por sus partes laterales entre sí. Acorde al impacto esta puede clasificarse en:

- Positivo: se produce cuando los vehículos que están en movimiento en sentido opuesto (ver figura17).
- Negativo: es cuando los vehículos se encuentran en movimiento en mismo sentido (ver figura 17).
- Topetazo: el accidente se produce cuando dos vehículos que circulan en mismo sentido contacto entre sí (ver figura 17).

*Figura 17 Accidente vehicular por choque de forma lateral*



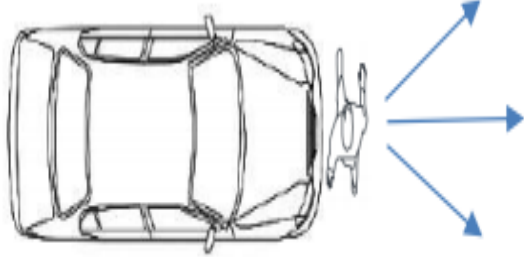
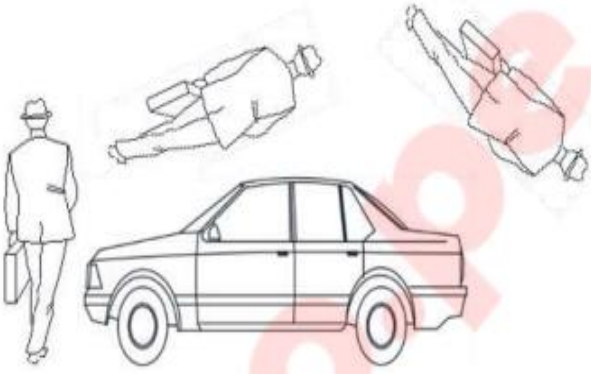
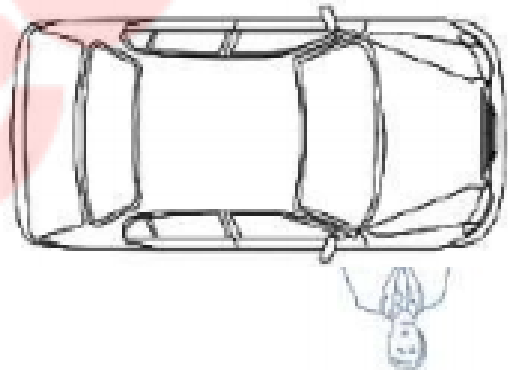
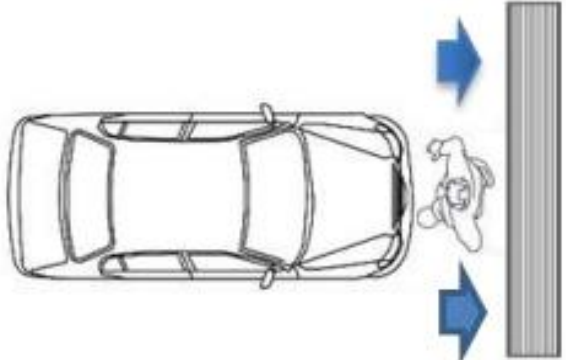



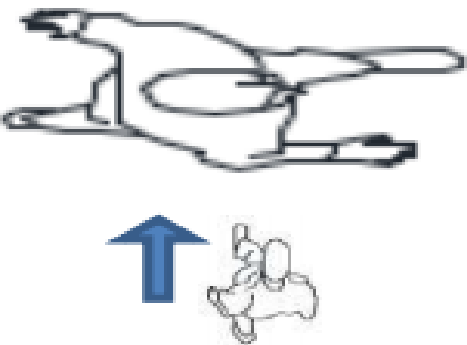
Nota: accidente de tránsito vehicular por choque de forma lateral, donde el vehículo de color azul ocasiona el choque por la lateral. (Policia Nacional del Peru, 2020).

2) Atropello: para Quispe (2020) señala que el sujeto o transeúnte recibe el impacto por un vehículo, este tipo de accidentes son más frecuentes en áreas urbanas y registran incidencia en mortalidad. PNP (2020). Según PNP (2020) posee la siguiente clasificación:

- (a) Con protección: esta se genera cuando el vehículo impacta al peatón hacia adelante o los lados (ver figura 18).
- (b) Volteo: se produce cuando el vehículo impacta al peatón haciendo sobre el vehículo y hacer rodar hacia atrás (ver figura 18).
- (c) Aplastamiento: el vehículo en movimiento pasa encima del peatón (ver figura 18).
- (d) Con compresión: este accidente produce como consecuencia de la traslación contra un objeto o pared (ver figura 18).
- (e) Por arrastramiento: se produce cuando el vehículo arrastra al peatón, engancha al sujeto de su vestimenta para luego arrastrarlo (ver figura 18).
- (f) Por encontronazo: cuando el peatón impacta contra el vehículo (ver figura 18).

Figura 18 Atropello a peatón

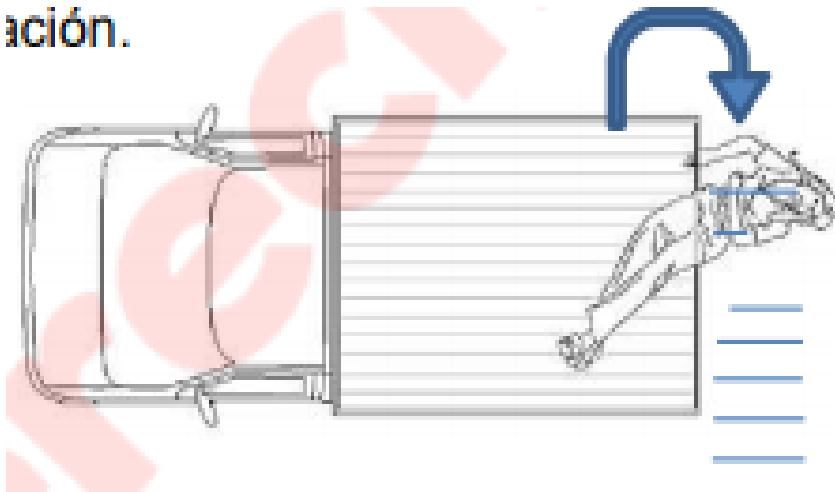
|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| <p>Atropello con proyección</p>    |    |
| <p>Atropello con volteo</p>        |   |
| <p>Atropello con aplastamiento</p> |  |
| <p>Atropello con comprensión</p>   |  |

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Atropello con arrastramiento |   |
| Atropello con encontronazo   |  |

**Nota:** Accidente de tránsito por atropello se genera entre un vehículo y un peatón, esta se configura con la colisión del vehículo al sujeto. (Policia Nacional del Peru, 2020).

- 3) Caída: se genera por caída dentro o fuera del vehículo, pero como consecuencia de movimiento (Policia Nacional del Peru, 2020), (ver figura 19)

*Figura 19 Accidente de tránsito por caída  
ción.*



Nota: el tipo de accidente se origina a partir del movimiento del vehículo que produce caída del sujeto. (PNP, 2020).

- c) Accidentes mixtos: es cuando ocurre simple y uno múltiple. En palabras de Quispe (2020) considera cuando colisionan por los menos dos vehículos en movimiento y un peatón (ver figura 20). En una verbigracia puede concurrir el despiste de un vehículo que vendría a ser un accidente simple, luego de ocurre el atropello que vendría ser múltiple.

*Figura 20 accidente de tránsito mixto*



**Nota:** se visualiza un accidente de tipo múltiple donde dos vehículos y un peatón colisionan con diversas consecuencias.

d) Accidente en cadena: según PNP (2020) el accidente es considerado en cadena deberá de ocurrir en la misma vía de circulación y que estas deberán de estar en movimiento. Los vehículos que colisionan tienen la caracteriza de estar detrás de otro en un mismo sentido dentro de una vía de circulación, asimismo, el primer vehículo deberá estar parado, mientras que los siguientes vehículos deberán encontrarse en movimiento para impactar de forma sucesiva, (ver figura 21).

*Figura 21 accidente vehicular en forma de cadena*



**Nota:** se visualización choque en cadena por la concurrencia de vehículos en forma sucesiva (Policia Nacional del Peru, 2020).

e) Accidente especiales: según Narizo (2020) este tipo de accidente no posee una denominación; es decir, en este tipo de accidente se encuentran aquellos accidentes vehiculares que no se encuentran en acápites

anteriores, asimismo la ley en materia de tránsito nunca deja un vacío y encaja.

- f) Accidente con fuga: es tipo de accidentes se encuentra como un tipo penal al abandonar los hechos, de esconderse y no asumir responsabilidades. Su aplicación es sobre cualquier tipo de accidente de tránsito, cuando el conductor del vehículo no quiere cumplir con los deberes y obligaciones emanadas de la normatividad (Narizo, 2020).

#### **2.2.1.4. Fases del accidente de tránsito**

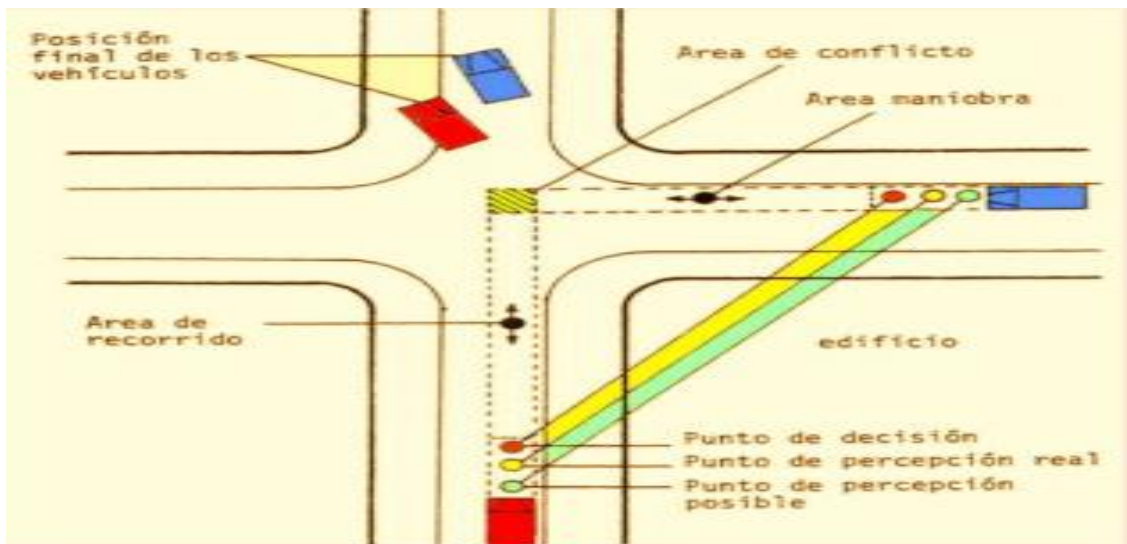
Medina et al. (2014) precisa diferente forma, delimitado en un espacio y tiempo. La PNP (2020) señala como cadena de eventos, donde se visualiza etapas o fases. Este acorde al informe de la PNP (2020) pueden clasificarse en:

- a) Fase de percepción: en esta fase el sujeto o peatón percibe a partir de sus sentidos el peligro y riesgo (ver figura 22). Estas pueden sub clasificar en:
- Percepción posible: el sujeto sea como peatón, conductor o pasajero se dio cuenta o debió advertir el riesgo.
  - Percepción real: el sujeto como peatón interpreta y valora el riesgo concreto.
- b) Fase decisión: el sujeto que evade la situación de peligro, de tal forma actúa para eliminar riesgos (ver figura 23).

c) Fase conflicto: es consumado el accidente, choques y atropellos son considerados en la sub fase de contacto inicial, máximo enganche y desenganche (ver figura 23).

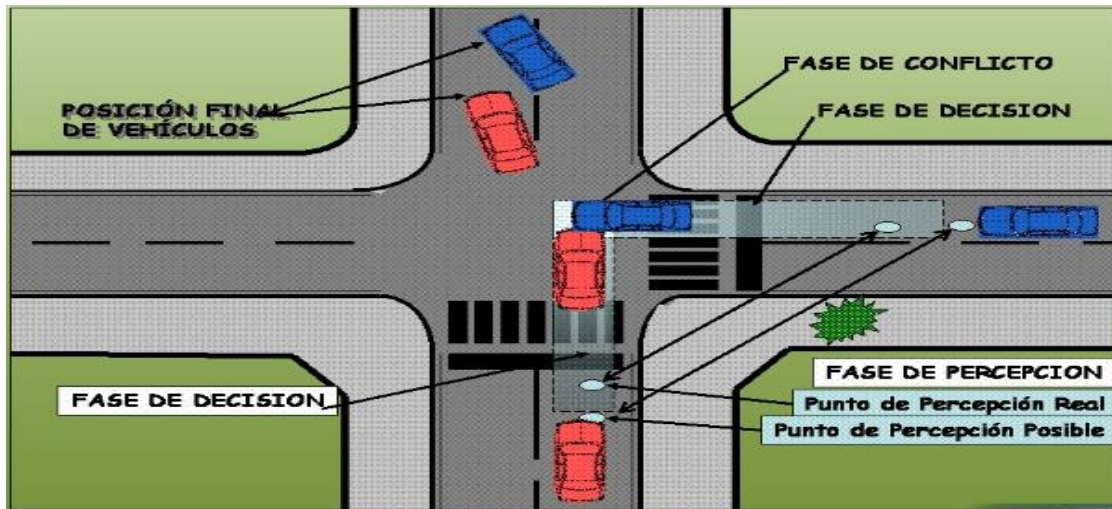
Quispe (2020) la percepción real establecerá al sujeto el grado de atención para poder realizar acción evasiva a fin de evitar el accidente (conductor y peatón) (ver figura 24)

Figura 22 Fase de accidente de tránsito



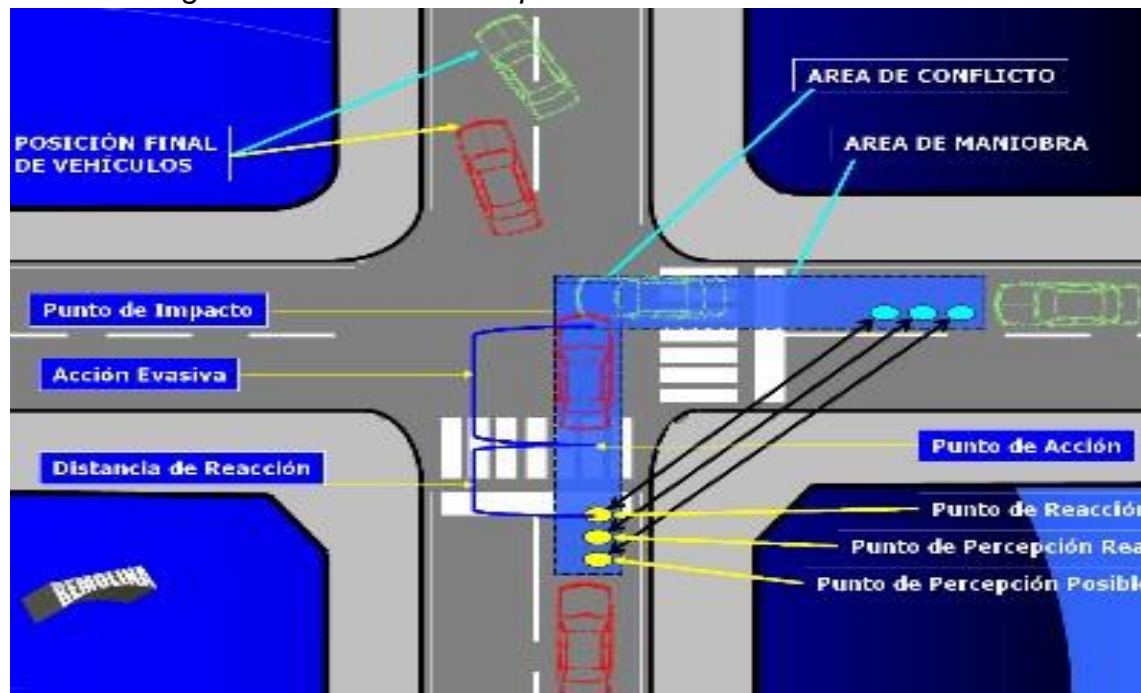
Nota: fase en donde puede originar accidente de tránsito. (Medina et al., 2014).

Figura 23 Fase de decisión en accidente de tránsito



Nota: en la imagen muestra la parte importante que debe efectuar dentro del tiempo y espacio determinado, tal como se muestra en la imagen. (Uriel, 2012).

Figura 24 Fase donde se produce el conflicto



**Nota:** en la imagen se muestra todo el proceso o evolución de un accidente de tránsito, hasta llegar a la fase del conflicto, es donde ya se produce el accidente y tiene consecuencias y daños. Tomado de (Remolina, 2008).



### 2.2.1.5. Procedimiento policial en accidentes de tránsito

Ante la escena de un crimen la autoridad encargada de realizar investigación a partir de fases o pasos es la Policía Nacional del Perú (PNP), por consiguiente, es necesario que en cada una de estas fases el efectivo policial a partir de la unidad especializada con experiencia y conocimientos sobre accidentes de tránsito deberá recabar indicios y evidencias, asimismo, estas acciones que realiza el efectivo policial deberá investigar desde el inicio hasta concluir con la indagación (PNP, 2020). A continuación, se desarrollará las fases que debe de seguir el efectivo policial, siendo las siguientes:

- a) Conocimiento del hecho: el efectivo policial toma conocimiento del hecho a partir de noticia, información o referencia que llega mediante llamada telefónica, respecto al hecho punible de accidente de tránsito. El conocimiento puede proceder: como ocurrencia policial, red radial policial, denuncia verbal, llamada telefónica, denuncia escrita y otros medios electrónicos.
- b) Verificación efectiva sobre el hecho se traslada al lugar del hecho, a fin de verificar "*in situ*". La intervención policial procederá a fin que no se altere las evidencias o indicios, si existiera heridos requerirá el apoyo de una ambulancia, si existiera fallecidos el efectivo evitara su alteración, así como la búsqueda de documentos para identificar al fallecido.



- c) Protección de la escena: con instrumentos propios de la policía aislará la escena del crimen, a fin de que se altere o destruya evidencia, en ese sentido deberá cumplir con:
- Intangibilidad: alterar, destruir o aumentar evidencias mediante la acción humana.
  - Conservación: alterar o destruir evidencias vulnerando fenómenos naturales.
  - Escena del crimen: tomar posición por la autoridad sea efectivo policial u otro, a fin de realizar diligencias y recabar evidencias o indicios del hecho.
- d) Comunicar a las autoridades competentes: la investigación solo es por parte del policía, sino requiere la concurrencia de otras autoridades, para ello deberá considerar: necesidades de material, obtención de información, plantear hipótesis, determinar cronograma de actividades, identificar posibles sospechosos, definir medida de seguridad, definir rol de la autoridad. Acorde a ello se obtendrá: fecha, lugar identificación, forma, gravedad de la ocurrencia y otros aspectos relacionados.
- e) Ocupación de la escena del accidente: en el lugar de los hechos la autoridad toma posesión para ubicar indicios o evidencias para luego comprobar y esclarecer mediante la ciencia los hechos. Estas comprenden:
- Protección de la escena del accidente, este se realiza a fin de que personas extrañas, medios de comunicación o familiares no entorpezcan el proceso de investigación. Acorde a ello se debe realizar:



- En campo abierto: acorde a la magnitud colocar barreras, cuando el accidente es de noche colocar linternas, proteger las señales, manchas y otras evidencias, evitar destrucción de huellas, ubicar rutas de ingreso y egreso.
- Lugares cerrados: la protección es menos compleja.
- Llegada a la escena: cuando el efectivo policial llega a la escena deberá realizar un examen panorámico de la escena, realizar actas respectivas, consignar datos.
- Ingreso a la escena: el personal especializado deberá tomar fotografías de la escena, utilizará en los zapatos plásticas, tela, evitar tocar objetos, no fumar y luego inspección minuciosa.
- Métodos empleados en la escena:
  - Método de la escena macadas con tiza o crayón, este método se aplica en lugares cerrados.
  - Método lineal de la escena para identificar los hechos ocurridos en la vía peatonal o vía de tránsito vehicular.
  - Método en espiral: describe y fija las condiciones cronológicas de tiempo, atmosférica del lugar.
- f) Denuncia de accidentes de tránsito ocurridos en la vía peatonal o vía de tránsito vehicular
  - Cumplimiento de la normatividad para la intervención de accidentes de tránsito.
  - Cumplimiento de los Reglamentos, Leyes de la Policía Nacional del Perú para la Prevención de Accidentes de Tránsito



- Competencia orgánica de accidentes de tránsito con la intervención del órgano especializado.
- Acorde al Decreto Supremo 026-2017-IN, Reglamento del Decreto Legislativo 1267 competencia será de daños, materiales y lesiones ocasionados y casos mortales DIVPIAT y UPIAT.
- Ante la complejidad del caso se solicita orientación a la UIAT y/o UPIAT a fin de coadyuve.
- En accidentes de tránsito se protege a las personas en el lugar del accidente.
- obtener información causas y factores, proponer modificación en señalización y ejecutar programas.
- Documentos en trámite: en accidentes de tránsito de fórmulas los siguientes tramites:
  - Atestado: cuando el Juez de Paz Letrado tiene competencia de hecho que no constituye delito, sino que sean faltas.
  - Informe policial: ubicando el lugar según el Código del Niño y del Adolescente, esto cuando un menor es sujeto activo de una conducta.
  - Estudio técnico: cuando se emite una opinión después que se realizó una investigación en otra instancia, así como esta se remite a un elemento individual.

#### **2.2.1.6. Factores de accidentes de tránsito**

Los accidentes de tránsito ocasionados los daños que generan, a partir de ahí, se inicia un plan de diseño para prevenir estos hechos, pero es necesario



conocer la magnitud del problema; sin embargo según Acero & Concha (2004) indica que es necesario primero diagnosticar el problema actual, como es las causas que generan, esto implica acumular información sobre los hechos. Para generar políticas que prevengan accidentes de tránsito debe concurrir un importante factor que es la toma de decisión para diseñar (Dammert, 2010).

Los factores según Narizo (2020) pueden ser:

a) Factores intervinientes: constituye cuando los elementos contribuyeron a originar el accidente de tránsito, siendo el conductor, ocupantes y peatón. Siendo el principal factor que determina el accidente de tránsito. Esta se subdivide en:

- Factor determinante: esto es que la causa base que genera el accidente, ello por la relevancia (ver anexo 2).
- Factor contributivo: comprende al conductor por la forma que está involucrado por el resultado del accidente lo que contribuyó para que suscite el accidente. (Zajaczkowski citado en Narizo, 2020) expresa al respecto que es imposible considerar a una sola condición, puesto que, ante la ausencia de este factor el accidente no hubiera existido (ver anexo 4).

Los factores determinantes más principales, según Narizo (2020) comprenden las siguientes:

a) Exceso de confianza: en este factor pueden encontrarse actos como: de adelantar en un lugar no permitido, invasión de carril, cruzar calzada, retroceder, estacionarse indebidamente, estas acciones que son específicas, mediante este acto al resto de personas al desplazarse con acciones riesgosas que da lugar al exceso de confianza.

- b) Velocidad inadecuada: la velocidad no es permitido para la circunstancia, pese a ser permitido, esta se encuentra relacionado con el manejo a la defensiva.
- c) Desatención en la conducción: el conductor se encuentra distraído, los conductores deben operar su vehículo con la debida atención, ya que los conductores suelen poner alto volumen.
- d) Imprudencia: esto comprende el obrar con indebida audacia, siendo la omisión de dejar la puerta abierta del vehículo, asimismo el no respetar señalización de tránsito.
- e) Velocidad mayor a lo permitido: el exceso de velocidad muchas veces hace que el vehículo en movimiento sea incontrolable, verbigracia, un vehículo debe de circular a 50km/h, pero lo hace a 90 km/h.
- f) Fallas en los sistemas: refiere esto el motor no se encuentra en óptimas condiciones.
- g) Impericia: cuando el conductor desconoce en parte o total la conducción del vehículo, ante ello, puede desencadenar un accidente de tránsito, esto se debe al no poseer capacitación para maniobrar un vehículo.
- h) Negligencia: el conductor del vehículo es descuidado o indiferencia al manejar, como el maniobrar el vehículo sin placa, espejo retrovisor y otros.
- i) Falla mecánica: comprende el factor que compromete al funcionamiento del vehículo, al no señalizar o avisar la dirección del vehículo puede generar accidente.
- j) Condiciones de la vía: que la vía de circulación presenta fallas, como el no encontrarse en un estado adecuado, esto es, que la vía esta con baches, obstáculos y otros.



- k) Problema de salud: referido al conductor, es decir, el no encontrarse en un estado de salud adecuado, esto es, no debe presentar problemas cardiovasculares.
- l) Somnolencia: el cansancio en el conductor por horas de conducción puede generar que la capacidad de reacción disminuya, un desgaste mental y físico en el conductor.

### **2.2.2. Normatividad de accidente de tránsito**

El sistema normativo respecto al tránsito durante el progresivo pasar de los años tuvieron reformas y modificatorias, a continuación, se menciona los siguientes:

- a) Ley General del transporte terrestre, Ley 27181.
- b) Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo 033-2001-MTC.
- c) Texto Único de Tránsito -Decreto Supremo 016-200-MTC.



## CAPÍTULO III

### METODOLOGÍA

#### 3.1. TIPO Y NIVEL

Posee un carácter cuantitativo el cual permite observar la magnitud del fenómeno en bases estadísticas, aplicando el método hipotético-deductivo el cual permite comprobar la hipótesis planteada, es decir, las hipótesis constituyen el punto de partida para deducir mediante datos. El estudio comprende de un nivel de análisis descriptivo porque permite caracterizar el fenómeno de los accidentes de tránsito en referencia a la normatividad vigente.

El tipo de estudio constituye básico por realizar un análisis teórico sobre los accidentes de tránsito y la normatividad, asimismo, comprende su dimensión más al abarcar una región, en este caso, la región de Puno. El tiempo del estudio es de longitudinal porque la recolección de datos es de forma sucesiva.

#### 3.2. **Ámbito de investigación**

Se halla ubicada en los extremos sureste del Perú, en cuanto a su extensión territorial es de 71.999 km<sup>2</sup>, asimismo su división administrativa es 13 provincias que conforman un departamento y 109 distritos, posee un



lenguaje originario de quechua y aimaras, es importante mencionar la geografía variada y diversidad cultural.

## **Región de Puno**

El ámbito de estudio se centra en la Región de Puno donde produce mayor incidencia en accidentes de tránsito. La fecha de creación es el 2 de abril de 1822, limita por el norte con el Departamento de Madre de Dios, por el Este con vecino país de Bolivia, por el Suroeste con los Departamentos de Tacna y Moquegua y por el Oeste con el Departamento de Arequipa.

### **3.3. Población y muestra**

- **Población:** durante los años 2015 a 2019 se ha suscitado 543 accidentes de tránsitos con consecuencias de muertes y lesiones.
- **Muestra:** el muestreo intencional nos permite seleccionar la muestra en base a la credibilidad del investigador. Por tanto, para el estudio la cantidad de muestra seleccionada es de 543 accidentes de tránsitos.

### **3.4. Técnicas e instrumentos**

- **Técnica**

Se ha determinado la técnica de la observación documental.

- **Instrumentos**

El instrumento de investigación aplicado para el estudio es ficha de observación documental.

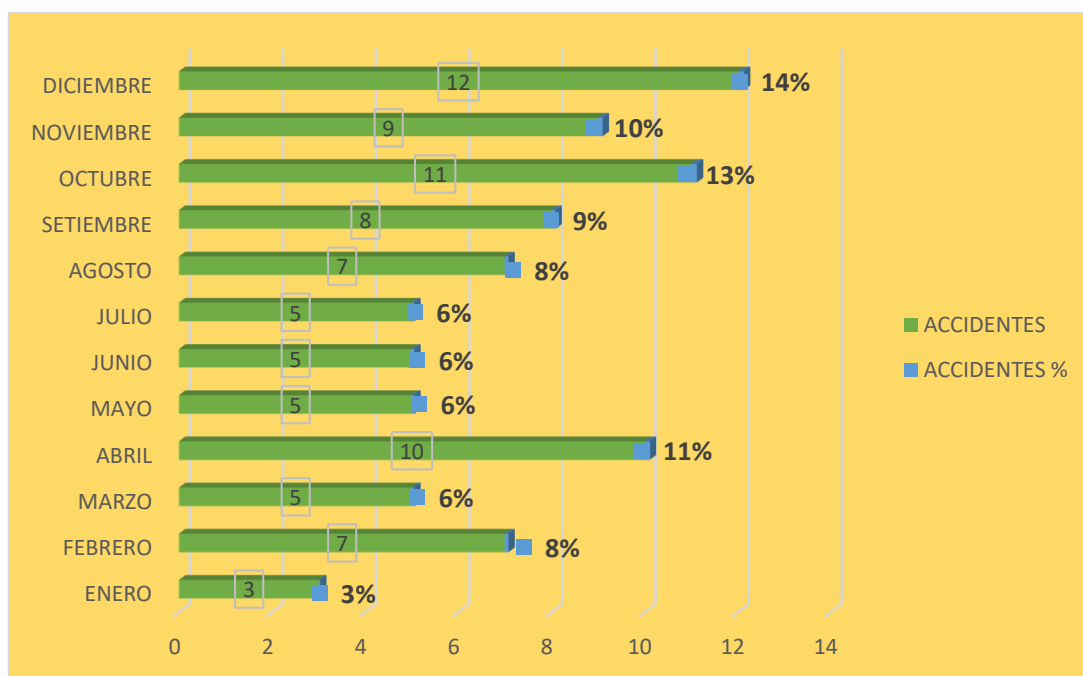
### CAPÍTULO VI

### RESULTADOS Y DISCUSION

#### 4.1. Accidentes de tránsito ocurridos durante el año 2015

**Figura 25**

*Accidentes de tránsito, región Puno 2015*



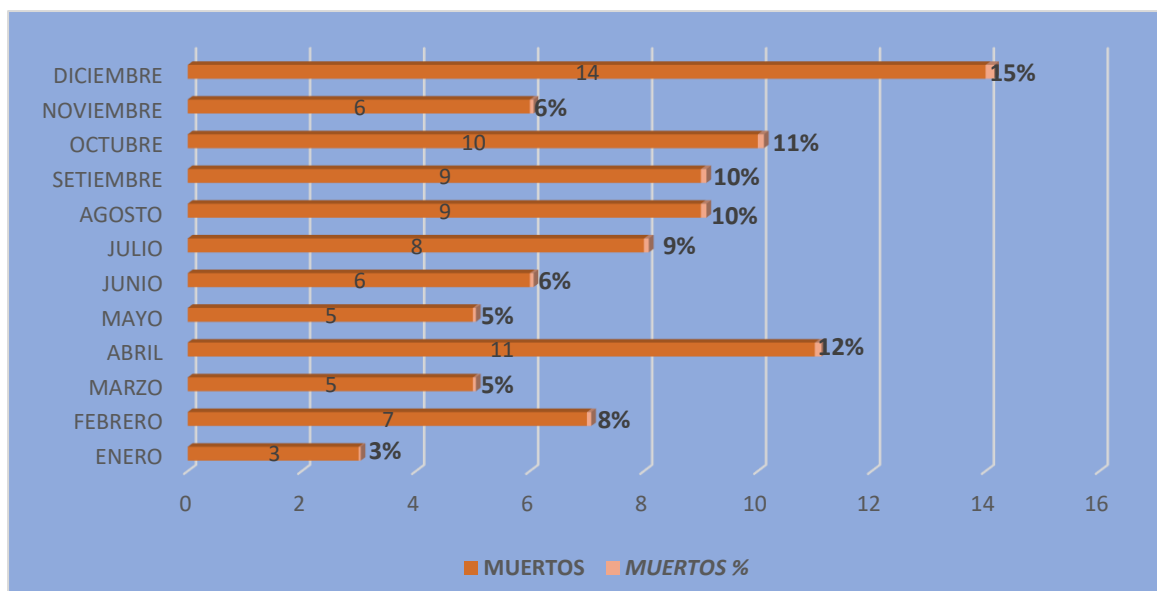
**Fuente:** DIRTTSV-PNP

#### INTERPRETACIÓN

Figura 25, un total de (87) 14% de accidentes de tránsito registraron en el mes de diciembre, 13% en el mes de octubre, 11% en abril, 10% mes de noviembre, 9% setiembre, 8% meses de febrero y agosto, 6% meses de marzo, mayo, junio y julio, mientras 3% mes de enero.

**Figura 26**

*Muertes por accidente de tránsito región de Puno.2015*



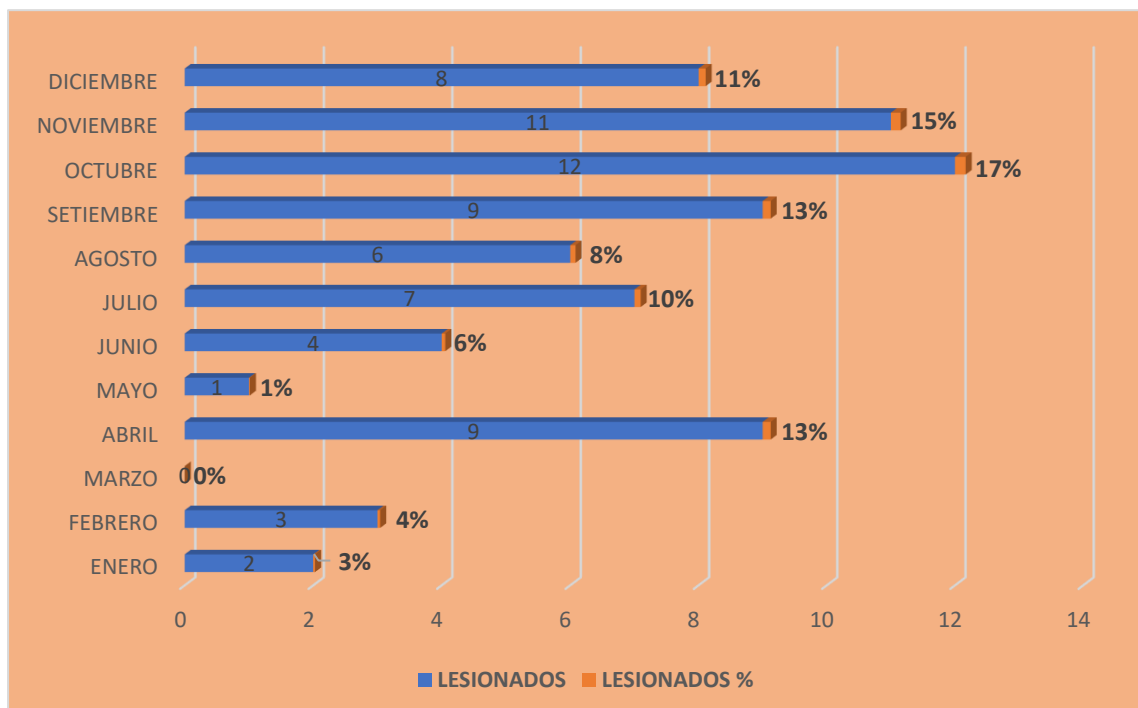
**Fuente:** DIRTTSV-PNP

### INTERPRETACIÓN

Analizamos la figura 26: de 87 accidentes de tránsito, ha resultado 93 muertes de pasajeros, 15% muertes por accidentes vehiculares mes de diciembre, 12% muertes mes abril, 11% muertes en el mes de octubre, 10% accidentes de tránsito fueron meses de agosto y setiembre, 9% mes de julio, 8% muertes accidentes de tránsito mes febrero, 6% muertes por accidentes vehiculares mes de junio y noviembre, 5% mes de marzo y mayo, mientras 3% muertes por accidente vehicular en el mes de enero.

**Figura 27**

*Lesiones por accidente de tránsito, región de Puno 2015*



**Fuente:** DIRTTSV-PNP

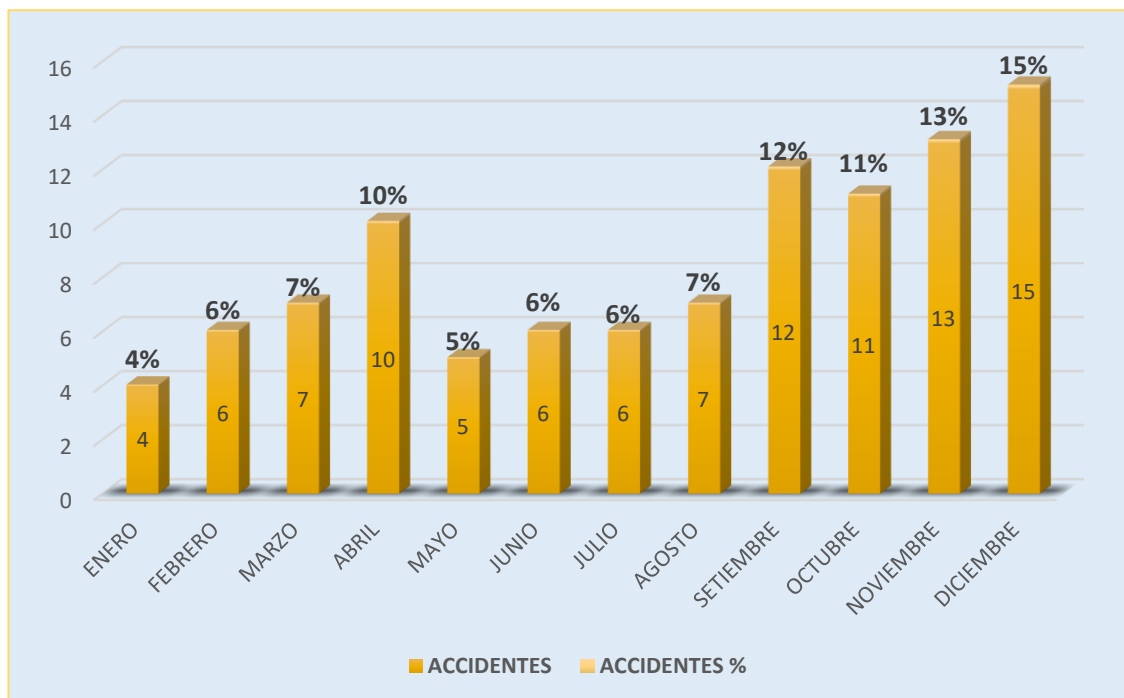
### INTERPRETACIÓN

En la Figura 27 nos reporta información: de 87 accidentes de tránsito, 72 personas quedaron lesionadas, 17% de lesiones mes de octubre, 15% mes de noviembre, 13% mes de abril y setiembre, 11% mes diciembre, 10% mes de julio, 8% en agosto, 6% mes de junio, 4% mes febrero, 3% mes de enero; mientras en el mes de marzo no se ha registrado ninguna lesionado por accidentes de tránsito.

### 4.2. Accidente de tránsito en la región de Puno durante el año 2016

Figura 28

Accidente de tránsito región de Puno, 2016



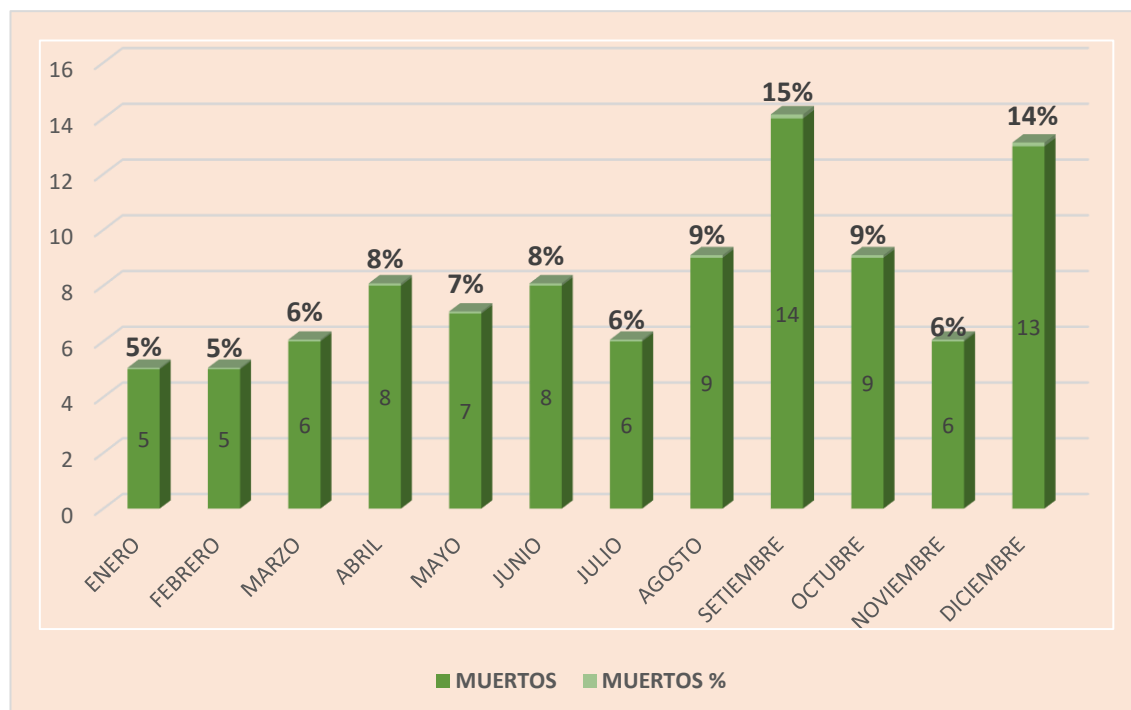
Fuente: DIRTTSV-PNP

### INTERPRETACIÓN

Figura 28: observamos registro de accidentes de tránsito en 2016, del total de 102, 15% se registró en el mes de diciembre, 13% fue registrado en el mes de noviembre, 12% fueron registrados durante el mes de setiembre, 11% se registraron en el mes octubre, 10% de accidentes fueron registrados en el mes de abril, el 7% de accidentes fueron registrados durante el mes de marzo y agosto, 6% durante los meses de febrero, junio y julio, 5% fueron registrados durante el mes de mayo, mientras que el 4% de accidentes fueron registrados en el mes de enero.

**Figura 29**

*Muertes por accidente de tránsito región de Puno, 2016*



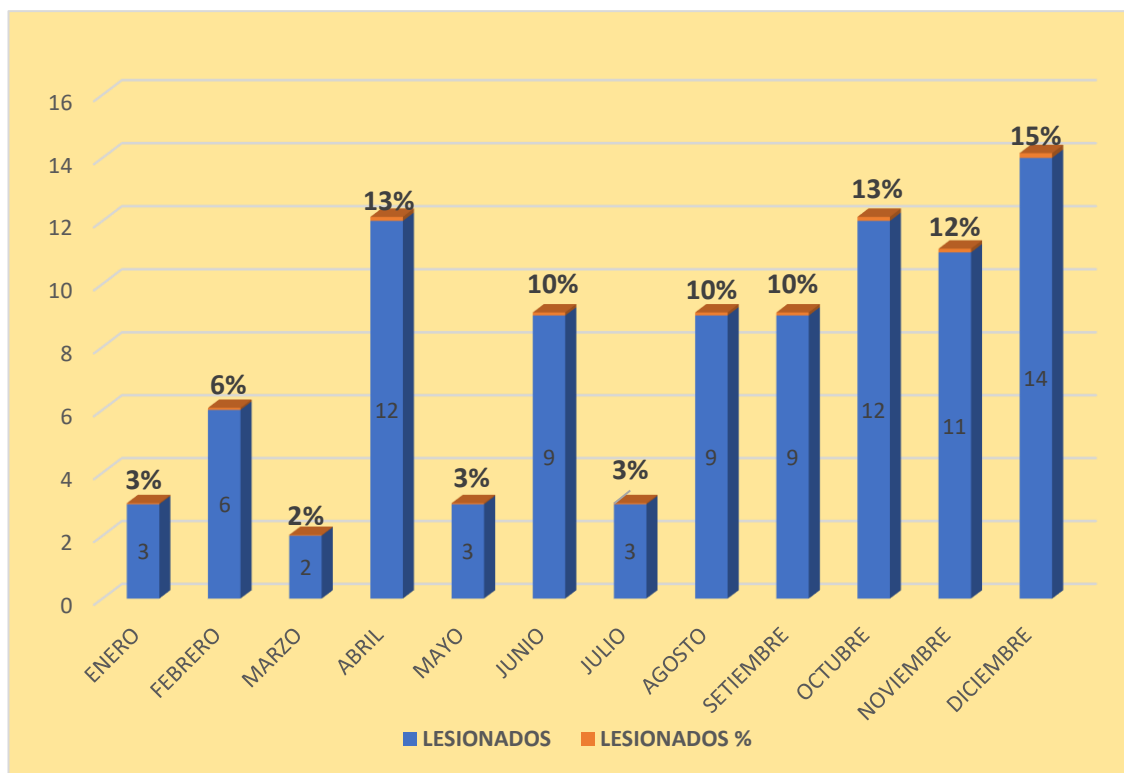
**Fuente:** DIRTTSV-PNP

### INTERPRETACIÓN

Figura 29 nos informa: de 102 accidentes de tránsito 96 personas fallecidas, 15% por accidente de tránsito en el mes de setiembre, 14% fallecidos mes de diciembre, 9% muertes mes de agosto y octubre, 8% se registraron en el mes de abril y junio, 7% fueron en el mes de mayo, 6% en el mes de marzo, julio, y noviembre, mientras 5% se registraron en los meses de enero y febrero.

**Figura 30**

*Lesiones por accidente de tránsito región de Puno, 2016*



**Fuente:** DIRTTSV-PNP

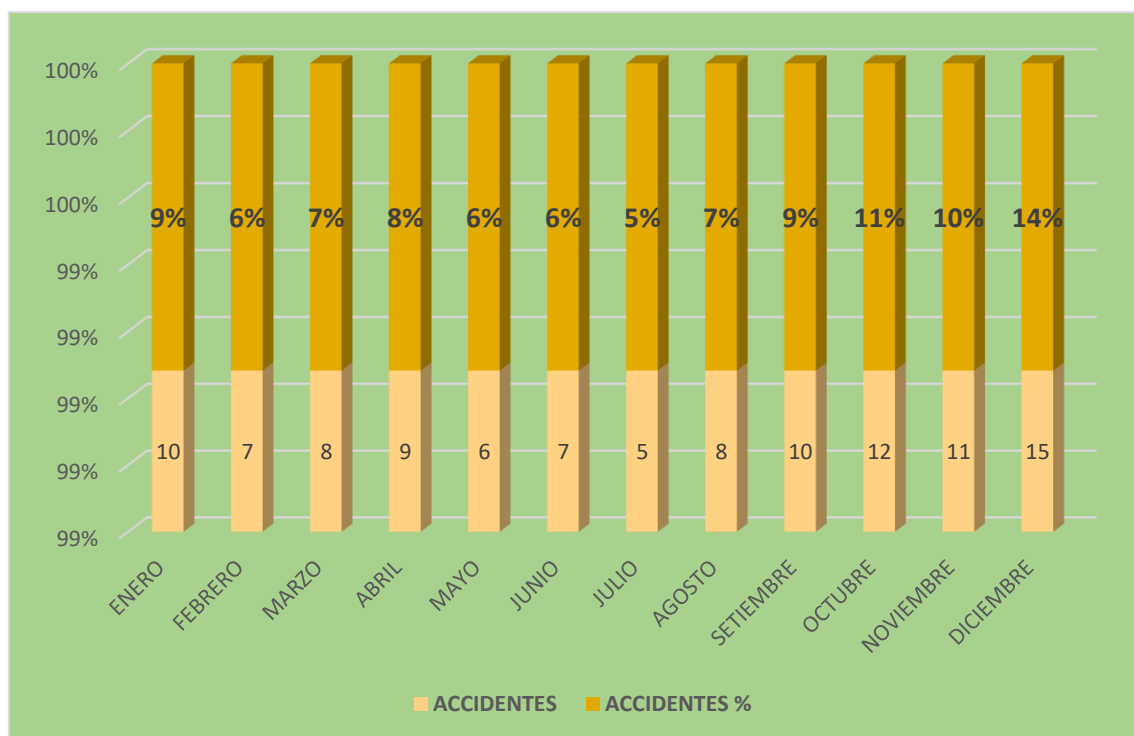
### INTERPRETACIÓN

Figura 30 observamos: de 102 accidentes de tránsito, 93 personas fueron lesionadas, 15% lesiones por accidente de tránsito mes de diciembre, 13% meses de abril y octubre, 12% mes de noviembre, 10% meses de junio, agosto y setiembre, 6% mes de febrero, 3% fueron en los meses de enero, mayo y julio, mientras 2% lesionados se registraron en el mes de marzo.

### 4.3. Accidente de tránsito región de Puno, año 2017

**Figura 31**

*Frecuencia accidente de tránsito región de Puno, año 2017*



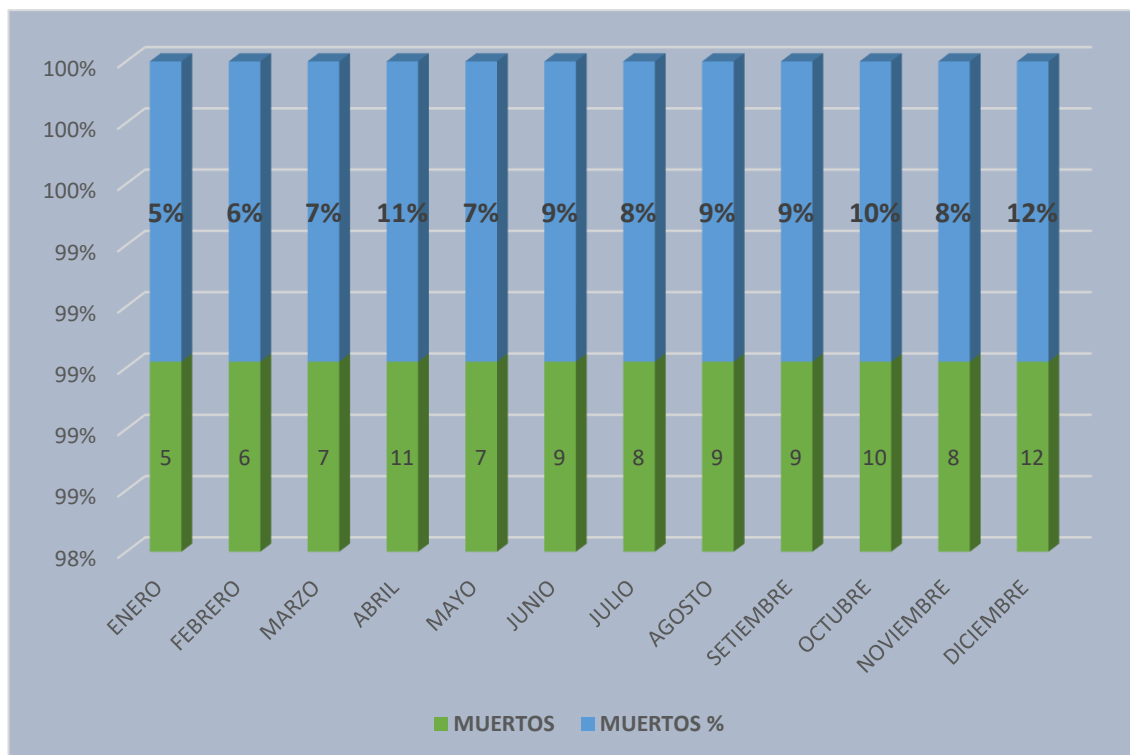
**Fuente:** DIRTTSV-PNP

### INTERPRETACIÓN

Figura 31 nos reporta: un total de 108 accidentes de tránsito, 14% de accidentes son registrados año 2017 mes de diciembre, 11% mes de octubre, 10% mes de noviembre, 9% meses de enero y setiembre, 8% de accidentes en el mes de abril, 7% meses de marzo y agosto, 6% de accidentes de tránsito meses de febrero, mayo y junio, mientras 5% registraron en el mes de julio.

**Figura 32**

*Muertes por accidente de tránsito región de Puno, año 2017*



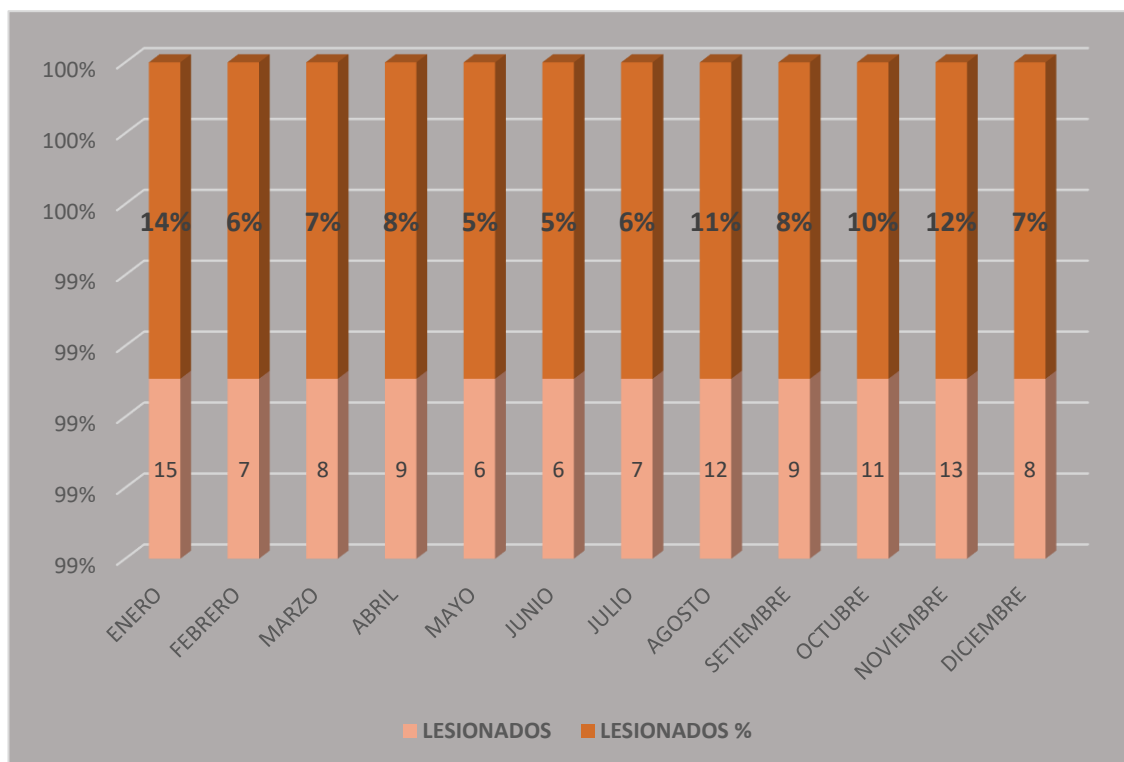
**Fuente:** DIRTTSV-PNP

### INTERPRETACIÓN

Figura 32, se observa: de 108 accidentes de tránsito, como consecuencias por accidente de tránsito como muerte del ocupante del vehículo un total de 101, del cual 12% muertes que se produjeron con mayor intensidad fue en el mes de diciembre, 11% muertes fue en el mes de abril, el 10% fallecidos por accidentes de tránsito fue durante el mes de octubre, 9% muertes que se produjeron en los meses de junio, agosto y setiembre, 8% muertes fue en el mes de julio, 7% meses de marzo y mayo, 6% muertes fue en el mes de febrero, mientras que el 5% muertes en menor intensidad fue durante el mes de enero.

**Figura 33**

*Lesiones por accidente de tránsito región de Puno, año 2017*



Fuente: DIRTTSV-PNP

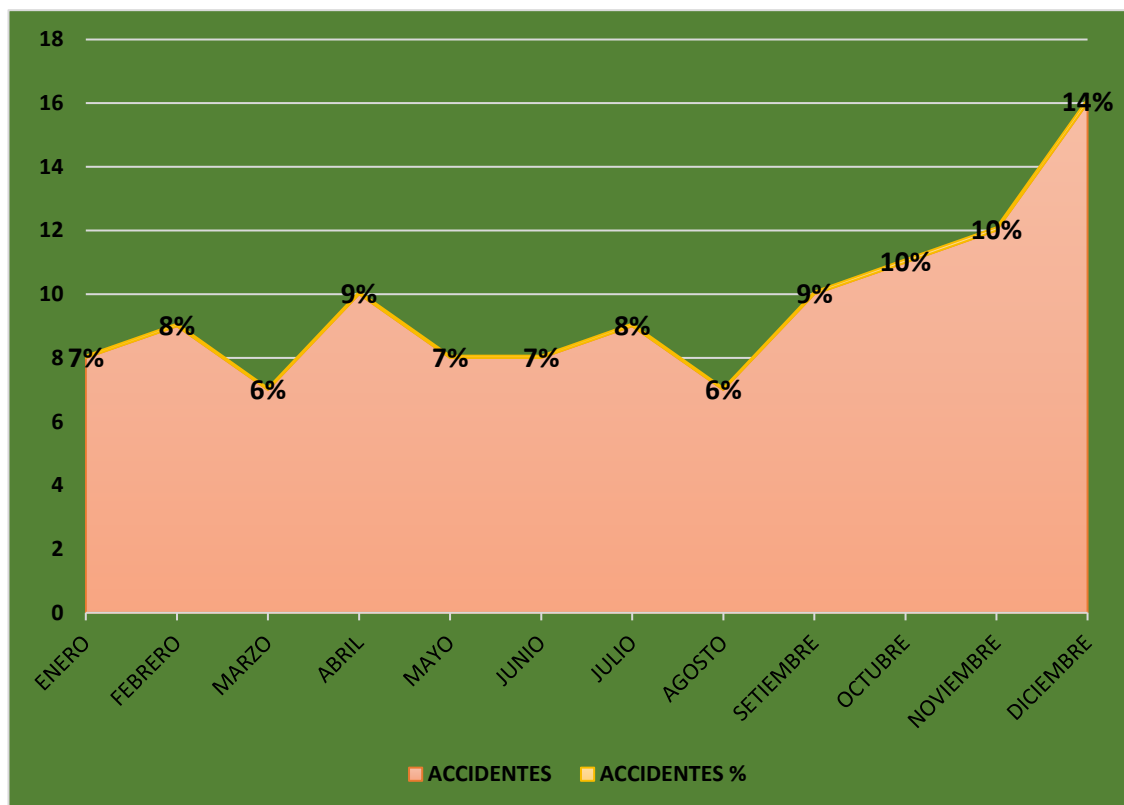
## INTERPRETACIÓN

Figura 33: manifiesta, de 108 accidentes de tránsito, resultaron con lesiones en el año 2017 total 111 personas equivale a 14% produjeron en el mes de enero, 12% mes de noviembre, 11% lesionados mes de agosto, 10% registrados en el mes de octubre, 8% lesionados se registró en el mes de setiembre, 7% fueron meses de marzo y diciembre, 6% se registraron en los meses de febrero y julio, mientras 5% se produjeron durante los meses de junio y julio.

### 4.4. Accidentes de tránsito región de Puno, año 2018

**Figura 34**

*Frecuencia de accidentes de tránsito región de Puno, año 2018*



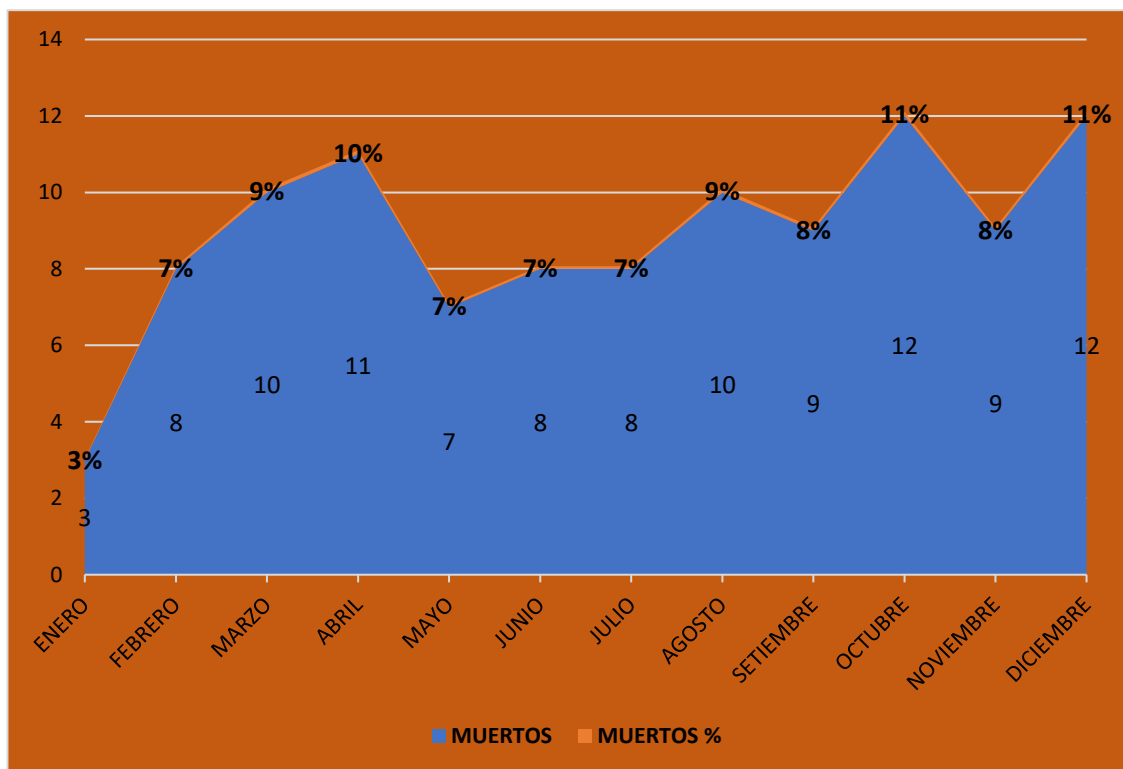
Fuente. DIRTTSV-PNP

### INTERPRETACIÓN

Figura 34, muestra un total de 115 accidentes de tránsito durante el año 2018, 14% accidentes vehiculares se produjo en el mes de diciembre, 10% se generó en los meses de octubre y noviembre, 9% en los meses de abril y setiembre, 8% se produjo en los mes de febrero y julio, 7% en los meses enero, mayo y junio, mientras 6% accidentes con menor intensidad se produjo en los meses de marzo y agosto.

**Figura 35**

*Muerte por accidentes de tránsito región de Puno, año 2018*



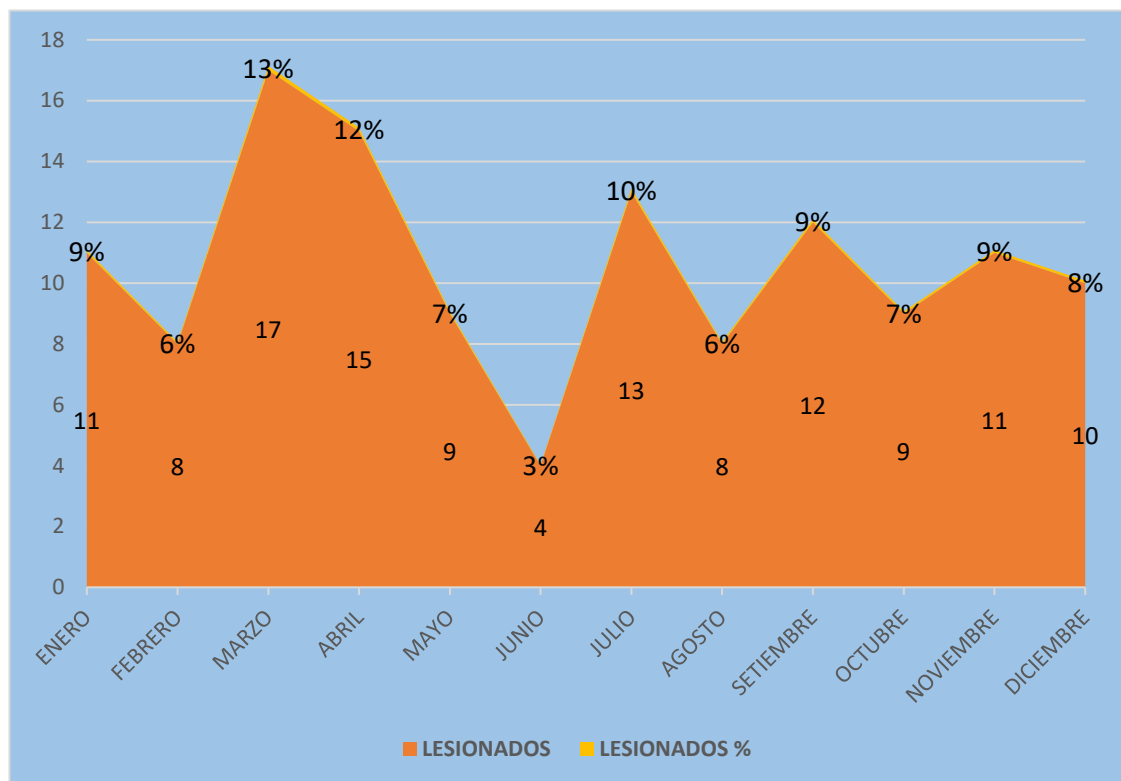
**Fuente:** DIRTTSV-PNP

### INTERPRETACIÓN

Figura 35, se observa que de 115 accidentes de tránsito resultan como muerte ocasionada por accidente de tránsito un total de 107 personas ello durante el año 2018, 11% muertes se produjeron durante los meses de octubre y diciembre, 10% muertes ocurrió en los meses de abril, 9% se registró en los meses de marzo y agosto, 8% decesos fueron registrados en los meses de setiembre y noviembre, 7% muertes que se produjeron por accidentes de tránsito fueron registrados en los meses de febrero, mayo, junio y julio, mientras que 3% fallecidos con menor intensidad se produjeron en el mes de enero.

**Figura 36**

*Lesiones por accidentes de tránsito región de Puno, año 2018*



**Fuente:** DIRTTSV-PNP

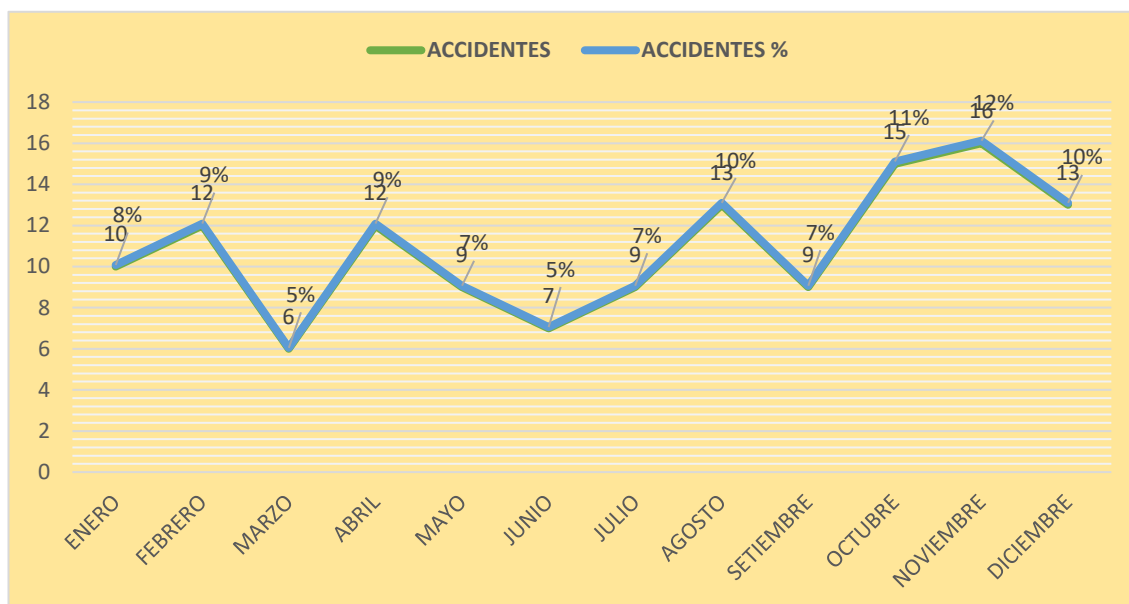
### INTERPRETACIÓN

Figura 36, se visualiza de 115 accidentes de tránsito, resultan total 127 personas con lesiones en el año 2018 que corresponde 13% con lesiones en el mes de marzo, 12% mes de abril, 10% fue en el mes de julio, 9% se produjo en los meses de enero, setiembre y noviembre, 8% mes de diciembre, 7% se registró en los meses de mayo y octubre, 6% en el mes febrero y agosto, mientras 3% se registró en el mes de junio, siendo con menor frecuencia.

### 4.5. Accidentes de tránsito en la región de Puno, año 2019

**Figura 37**

*Frecuencia de accidentes de tránsito región de Puno, año 2019*



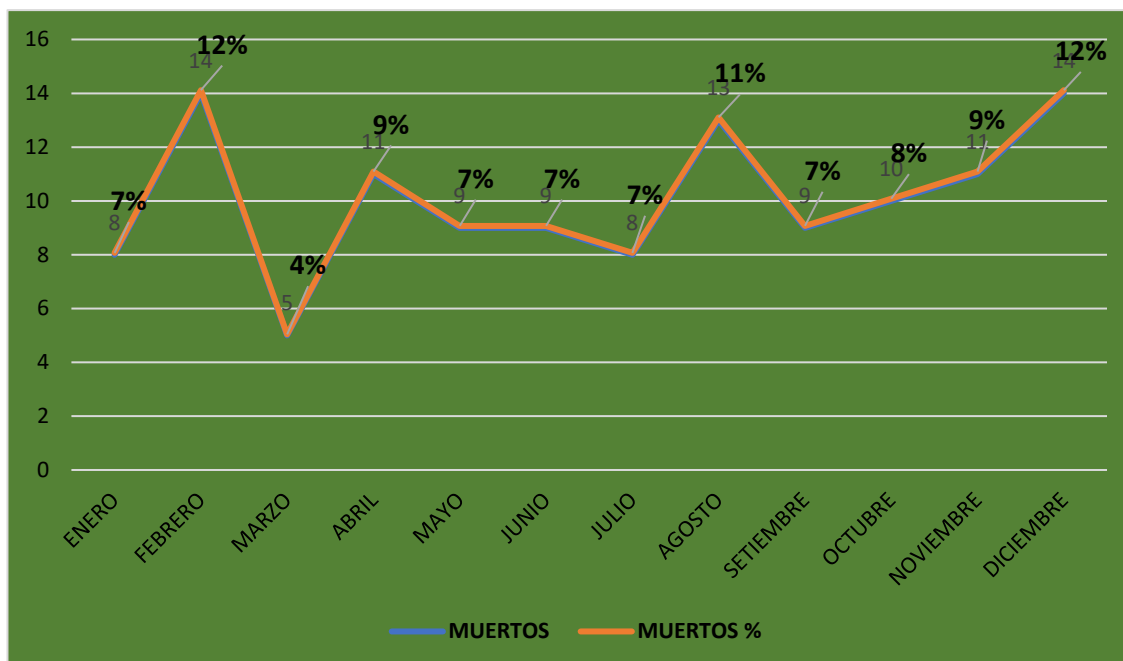
**Fuente:** DIRTTSV-PNP

### INTERPRETACIÓN

Figura 37, se visualiza de total de 131 accidentes de tránsito con mayor frecuencia durante el año 2019, equivale 12% registrado en el mes de noviembre, 11% en el mes de octubre, 10% en los meses de agosto y diciembre, 9% se produjo en los meses de febrero y abril, 8% mes de enero, 7% se registró en los meses de mayo, julio y setiembre, mientras 5% fue registrado en los meses de marzo y junio.

**Figura 38**

### Muertes por accidentes de tránsito región de Puno, año 2019



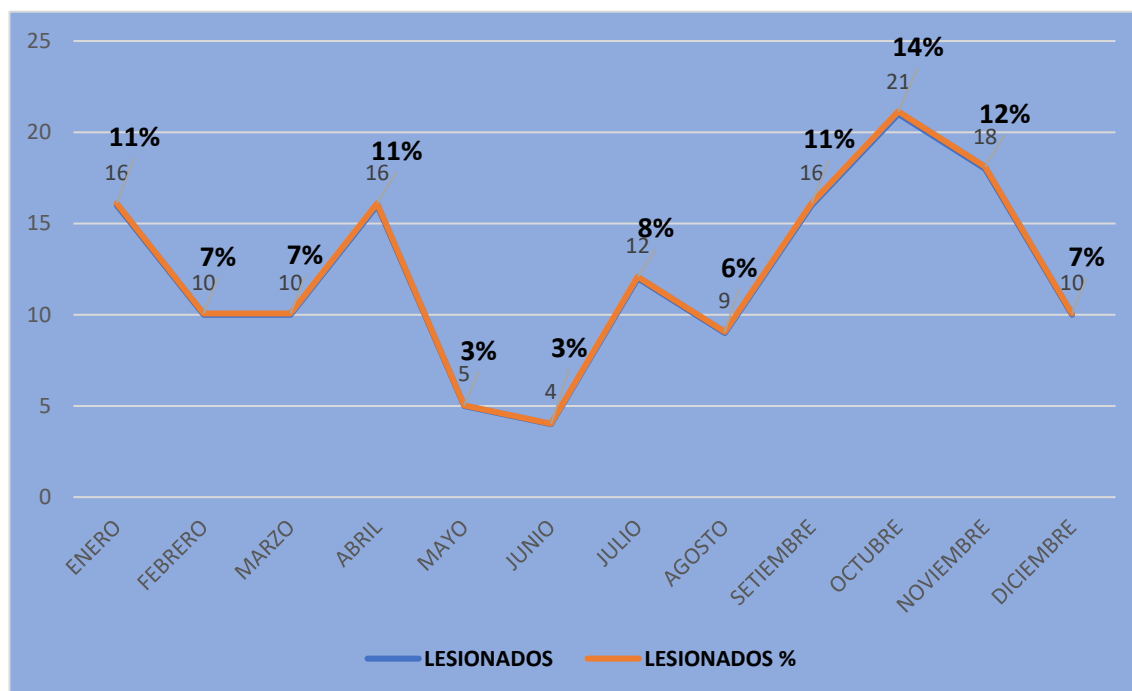
Fuente: DIRTTSV-PNP

### INTERPRETACIÓN

Figura 38, se observa 131 accidentes de tránsito con 121 personas muertas durante el año 2019, donde 12% de decesos se registró en los meses de febrero y diciembre, 11% de muertes fueron en el mes de agosto, 9% fue registrado en los meses de abril y noviembre, 8% fue registrado durante el mes de octubre, 7% de muertes se registraron en los meses de enero, mayo, junio, junio y setiembre, por otro lado, con menor frecuencia se produjo muertes en el mes de marzo con 4%.

**Figura 39**

*Lesiones por accidentes de tránsito región de Puno, año 2019*



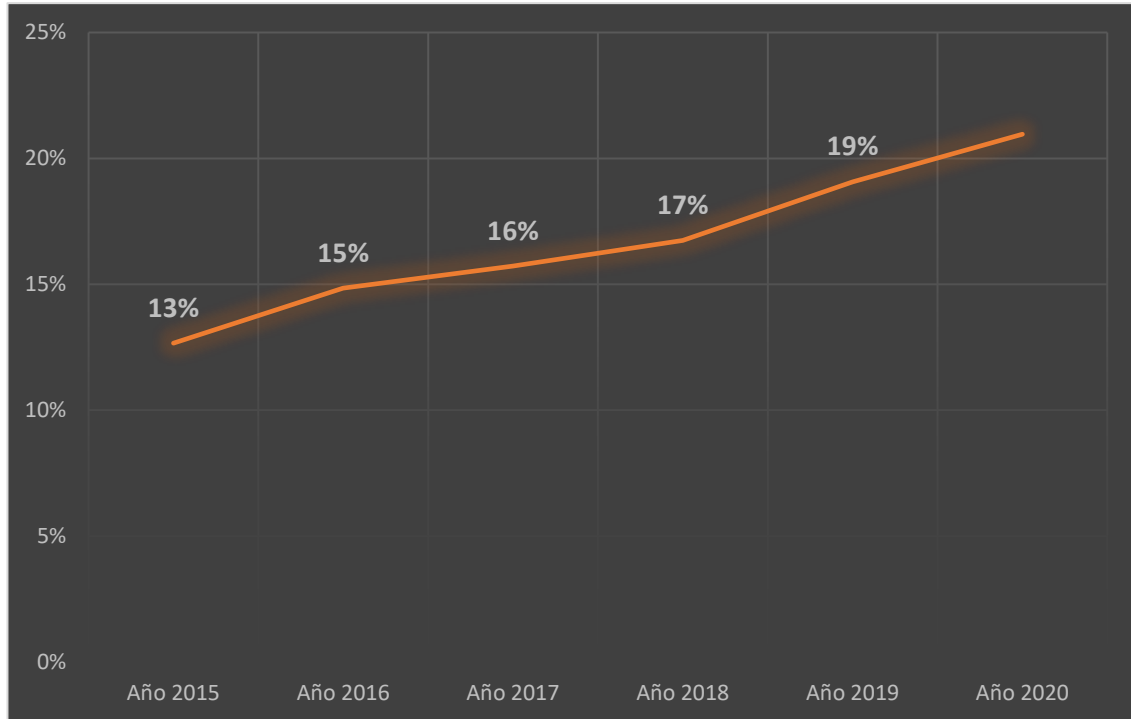
**Fuente:** DIRTTSV-PNP

### INTERPRETACIÓN

Figura 39, muestra de 131 accidentes de tránsito total 147 personas lesionadas por accidentes de tránsito durante el año 2019, corresponde 14% registrado en el mes de octubre, 12% fue el mes noviembre, 11% durante los meses de enero, abril y setiembre, 8% en el mes de julio, 7% se registró en los meses de febrero, marzo, y diciembre, 6% fue durante el mes de agosto, 3% con menor intensidad se registró en los meses de mayo y junio.

### Figura 40

Frecuencia de accidentes de tránsito 2015 - 2019

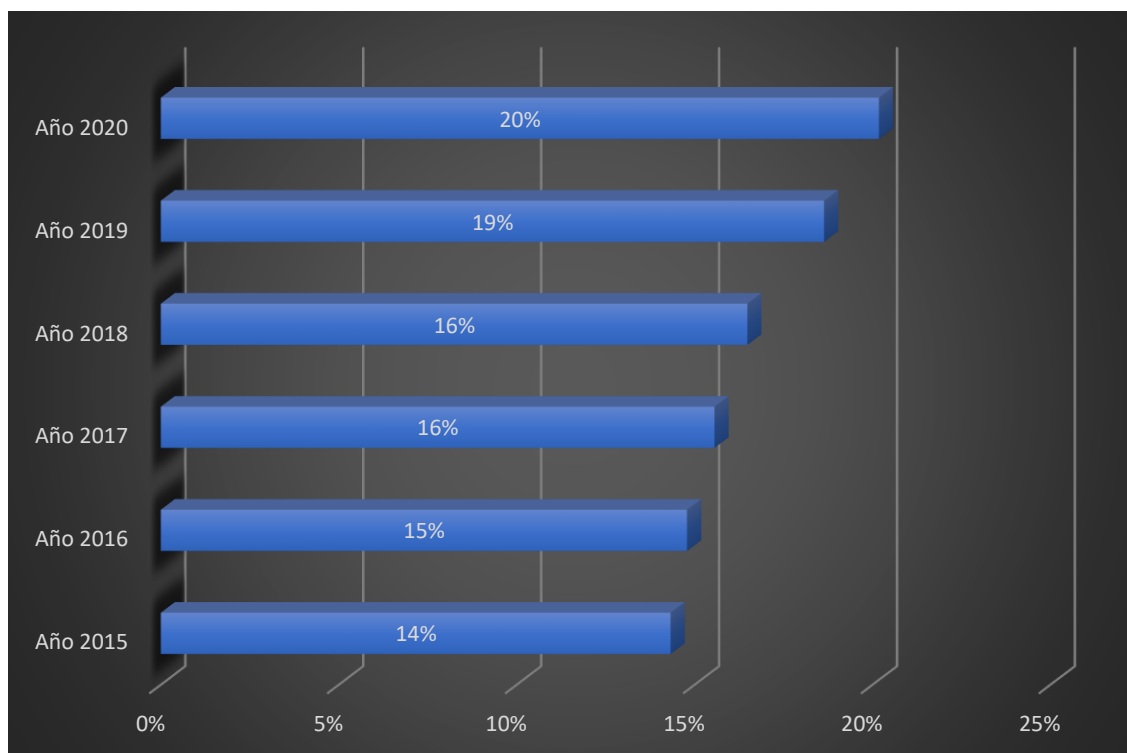


Fuente: DIRTTSV-PNP

### INTERPRETACIÓN

Figura 40, accidentes de tránsito durante los años 2015 a 2019, 13% produjeron durante el año 2015, 15% en el año 2016, 16% ocurriría en el año 2017, 17% fue registrado en el año 2018, 19% en el año 2019, mientras que la proyección de accidentes de tránsito para el año 2020 en aumentó. De los datos extraídos, se infiere que en los últimos años se ha incremento los accidentes de tránsito en la Región de Puno.

**Figura 41** Muertes por accidentes de tránsito del 2015 a 2019

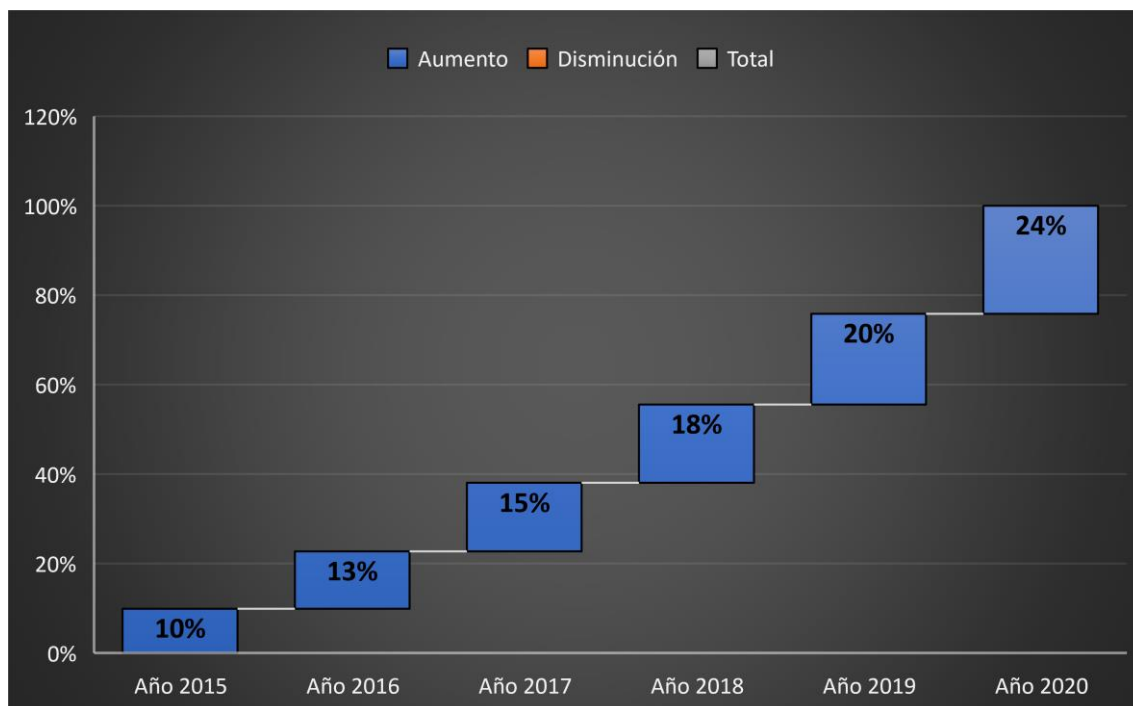


Fuente: DIRTTSV-PNP

### INTERPRETACIÓN

Figura 41, en referencia a las muertes ocasionadas por accidente de tránsito durante los años 2015 a 2019, 14% de muertes ocasionadas fue en el año 2015, 15% se registraron en el año 2016, 16% se percibe en el año 2017 y 2018, 19% fue en el año 2019, mientras que para el año 2020 se tiene una estimación de que las estadísticas alcancen 20% es decir un incremento de muertes. De los datos extraídos se infiere que la tasa de fallecidos en accidentes de tránsito desde el 2015 a 2019 tuvo un incremento asociado a la cantidad de accidentes de tránsito.

Figura 42 Lesiones por accidentes de tránsito del 2015 a 2020

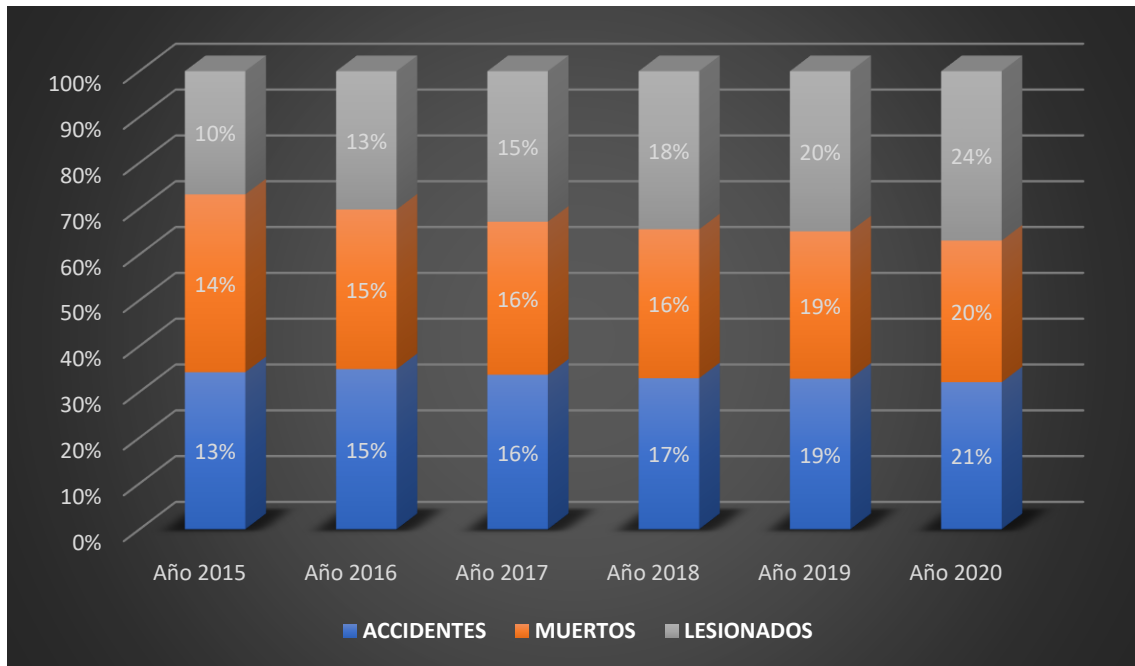


Fuente: DIRTTSV-PNP

## INTERPRETACIÓN

Figura 42, lesiones generados por accidente de tránsito durante los años 2015 a 2019, fueron 10% en el año 2015, 13% corresponde al año 2016, 15% refiere al año 2017, 18% alude en 2018, 20% de lesiones corresponde al año 2019, mientras que en el año 2020, se presumía un incremento en razón a 24%. De los datos extraídos el incremento de lesiones desde el año 2015 a 2020 está asociado al incremento de accidentes de tránsito, es decir, a mayores accidentes de tránsito las consecuencias como lesiones y daños materiales posee el mismo incremento.

Figura 43 Acumulado de accidentes de tránsito del 2015 a 2019



Fuente: DIRTTSV-PNP

## INTERPRETACIÓN

Figura 43, accidentes de tránsito 2015 a 2020 con consecuencias de muerte y lesiones, se ha incrementado en la región de Puno, denotando en el año 2015 87%, en el año 2016 corresponde a 102%, en el año 2017 el incremento asciende a 108, en el año 2018 asciende 115, en el año 2019 ascienden los accidentes a 131, mientras que en el año 2020 se presumía un incremento, sin embargo, el COVID 19 no permitió dar la validez de las estadísticas esto para el año 2020.



## DISCUSIÓN

### Antecedentes Del Estudio

Cesán (2011) concluye manifestando que los accidentes de tránsito son más constantes en la zona urbana, las personas fallecen con frecuencia en la zona rural.

**Coincidimos** con esta posición puesto que los vehículos circulan con mayor velocidad en las zonas rurales, donde hay escaso control de tránsito.

Pulgarin (2014) concluye 85% de los accidentes de tránsito se debe al factor del impacto entre dos automóviles. La estrategias de prevención para la disminución de accidentes de tránsito es la educación, orientación de conductores y el estudio de señalización, cabe mencionar que las personas involucradas en los accidentes de tránsito juegan un rol importante, pues el tipo de daño ocasionado, asciende a 95% factor humano, ello demuestra que la principal causa en el usuario, es decir, el conductor, peatón o pasajero, ello se debe a diversos factores como el exceso de velocidad y conducir bajo el efecto de alcohol.

**Contradicciones:** la realidad demuestra que no hay conciencia de tránsito en las personas, creemos que lo más adecuado es que las normas se modifiquen y sean más rigurosas para la obtención de licencias de conducir, y que los peatones también sean sancionados al infringir alguna norma de tránsito.

Constante (2017), concluye que: los accidentes de tránsito son ocasionados por el exceso de velocidad, en caso de conductores, por no respetar las normativas



establecidas, es por ello que las estadísticas se aumentan a diario, al encontrar señales en mal estado, etc., otro es la falta de un instructivo.

**Coincidimos** el exceso de velocidad es el primer factor determinante para la producción de los accidentes de tránsito.

Castillo (2012), concluye que: los accidentes de tránsito son una epidemia social, con la investigación realizada se tiene los resultados entre los años 2010 y 2011 se produjo 220 accidentes mensuales, de los cuales 30% se debe a heridos y muertos. La metodología DREAM 3.0 es una herramienta muy útil para la policía, para identificar los factores que puede servir en el diseño, elaboración y ejecución de la prevención de tránsitos.

**Coincidencia:** en base a que la imperiosa necesidad de la autoridad hace que las partes intervinientes en un accidente de tránsito lleguen a una transacción extrajudicial, pagando aquel que menos daño tiene, ignorando si es o no el responsable.

Ruiz y Herrera (2016), concluye que los factores involucrados en los accidentes vial permiten diseñar prevención realista y darles las responsabilidades de los datos de accidentabilidad para identificar tipologías por la vulnerabilidad en los usuarios.

**Coincidimos** en base a que determinar cómo se suscitó el hecho de tránsito permitiendo plantear nuevas normas en tránsito incluso pudiendo identificar que parte de la geografía es un peligro para el conductor.



Vásquez (2014), concluye manifestando la preocupación en la población de la excesiva cantidad de accidentes de tránsito es originada por la conducta de los conductores y los peatones que no guardan adecuada compostura al momento de transitar por las vías y no cumplir las normas establecidas por ley y el reglamento de Transporte. Es urgente incentivar como medio de solución la cultura y la educación.

**Coincidimos** la falta de cultura y conciencia en tránsito hace que se incremente los accidentes de tránsito.

Loja (2016), concluye diciendo que los accidentes de tránsito fueron más recientes en la carretera panamericana norte año 2007, posterior en el panamericano sur. La frecuencia más alta de accidentes fue 2007 en la carrera panamericano norte y en el 2005 bajó en la carretera central, en los años 2005-2004 se produjo aumentando a 93% por cada año

**Contradecimos:** las estadísticas demuestran que los accidentes son más en el panamericano sur donde está la región de Puno.

Narizo (2020), indica que el mayor porcentaje de accidentes de tránsito fue de tipo choque, donde 92.8% fue en las provincias de Arequipa, Caylloma e Islay, 37.2% es atropello, 30.8% choque y 24.8% despiste.

**Coincidimos** la imprudencia va acorde con la vulneración a las normas de tránsito, teniendo en cuenta que tanto el peatón como el conductor creen que la otra parte es quien debe de respetar las normas de tránsito.



Mori (2015), en cuanto al incumplimiento de las normas de transporte terrestre, se comprobó el incumplimiento de la norma de transporte terrestre existe correlación entre la fiscalización de transporte terrestre y los accidentes de tránsito.

**Coincidimos** en que el incumplimiento de normas de tránsito genera accidentes de tránsito, sin embargo, la inadecuada normativa es también un factor contributivo.

Ramírez (2018), de los alcances jurídicos de consumo de drogas por accidente de tránsito perjudica daño patrimonial, es necesario formular proceso judicial para hallar las responsabilidades de los hechos ocurridos..

**Contradecimos** pues la primacía de la realidad nos ha demostrado que el monto pactado no cumple con resarcir las lesiones graves o la consecuencia fatal que produce un accidente de tránsito.

### **A nivel local**

Tintaya (2015), concluyo que: el tema de responsabilidad posee importantes discusiones que ha generado evolución para adecuarse a las nuevas realidades y proceso industrial.

**Contradecimos** pues creemos que no ha generado nuevas realidades lo que ha generado es que los agraviados por necesidad reciban un monto de reparación sin que el estado tome en cuenta la importancia que tiene cada persona para la sociedad y lo que pueda aportar en ella.

Mendoza (2020), concluyo que: los accidentes de tránsito en la ciudad de Puno poseen significativamente pérdida de calidad de vida de las víctimas.



**Coincidimos** en base a que el resultado que hemos podido analizar, las lesiones graves han generado que los agraviados en muchas ocasiones queden con discapacidad física y/o mental, en caso de consecuencia fatal muchos niños quedan huérfanos.



## CONCLUSIONES

**PRIMERA:** Los accidentes de tránsito se debe a múltiples factores que influyen, sean determinantes o contributivos, además de que la normatividad vigente no guarda relación a la realidad geográfica y social de nuestra región.

**SEGUNDA:** Se logró determinar de la frecuencia de accidentes de tránsito durante los años 2015 a 2019 región de Puno tuvo un incremento de 6%, siendo el más bajo el año 2015 con 13% e incrementados en el año 2019 a 19%. Por lo tanto, el nivel de accidentes vehiculares es alto en la región de Puno

**TERCERA:** Las muertes y lesiones de accidentes de tránsito tiene un incremento de 5% en el periodo 2015 al 2019 mientras que las lesiones tuvieron un incremento de 10%.

**CUARTA:** Se logró determinar que la normatividad, esto es, el Reglamento Nacional de Tránsito no guarda relación con la condición real de la región, es decir, la normatividad establece un criterio distinto a la realidad de la región de Puno.



## SUGERENCIAS

- PRIMERA:** Modificar la normatividad que data desde el año 2009, además dichas modificatorias tienen deber ser preparadas acorde a cada región, tomando en referencia la frecuencia de accidentes vehiculares.
- SEGUNDA:** Los funcionarios de Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Policía Nacional, deben realizar mayor vigilancia y control mediante metodologías que permitan identificar zonas de mayor accidente.
- TERCERA:** A las autoridades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Policía Nacional del Perú, deben de realizar campañas reflexivas sobre educación vial dirigida a conductores y peatones en zonas de mayor accidente de tránsito.
- CUARTA:** A las autoridades, Ministerio de Transportes y Comunicaciones realizar un mapeo de carreteras más accidentales y realizar una normatividad de transporte acorde a cada zona, puesto que las áreas geográficas en Perú son diversas.



## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Academia de Trafico de la Guardia Civil. (1999) *Investigación de Accidentes de Tráfico*. Direccion General de Trafico.
- Acero, H., & Concha, A. (2004) *La seguridad vial como un problema de política pública*. <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd63/acerovelasquez.pdf>
- Acosta, C. (2020) *¿Cuál es una de las principales causas del incendio de un vehículo?* Revista Nitro. <https://www.nitro.pe/mecanico-nitro/cual-es-una-de-las-principales-causas-del-incendio-de-un-vehiculo.html>
- Alayo, J. M. (2017) *Evaluación comparativa de las clases de accidentes de tránsito por Regiones en el Perú 2011-2015* [Tesis de maestria, Universidad César Vallejo]. <http://renati.sunedu.gob.pe/handle/sunedu/2099331>
- Aparicio, F., Garcia, A., Martinez, L., Paez, J., Sanchez, M., & Gomez, A. (2002) *Accidentes de Trafico: Investigacion, Reconstruccion y Costes*. <https://es.scribd.com/doc/45989047/Accidentes-de-Trafico-Investigacion-Reconstruccion-y-Costes>
- Asencio, L. (2017) *Despiste de vehículo dejó cuatro muertos en vía Cajamarca – Ciudad de Dios*. RPP. <https://rpp.pe/peru/cajamarca/despiste-de-vehiculo-dejo-cuatro-muertos-en-via-cajamarca-ciudad-de-dios-noticia-1048803>
- Boiso, P. (2007) Clasificacion de los accidentes. *ACCIDENTES DE TRAFICO*. <http://pantha-rei.blogspot.com/2007/02/clasificacin-de-los-accidentes-2.html>
- Cambiazo, C. (2008) *Manual de señalizacion transitoria*. Meridiano de Cordova.



- Castillo, J. (2012) *“Adaptación de la metodología DREAM 3.0 para el análisis e investigación de accidentes de tránsito en la ciudad de Bogotá”* [Tesis].  
<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/2704/CastilloMaradiagaJosueFrancisco2012.pdf>
- Ccoya, O. (2019) *“Identificación y evaluación de causas de accidentes de tránsito aplicando el método DREAM (Driving Reliability and Error Analysis Method) para proponer medidas preventivas en el Distrito José Luis Bustamante Rivero—2019”* [Trabajo de investigación para optar el grado académico de bachiller].  
[https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/3354/Oriana%20Ccoya\\_Trabajo%20de%20Investigacion\\_Bachiller\\_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/3354/Oriana%20Ccoya_Trabajo%20de%20Investigacion_Bachiller_2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Constante, N. (2017) *Accidentes de Tránsito producidos por Imprudencia y Negligencia de Conductores y Peatones en la Avenida Simón Bolívar del DMQ, Año 2016* [Tesis para la obtención de título de abogada].  
<http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/13253/1/T-UCE-0013-Ab-167.pdf>
- Cordova, N. (2013) *Bomberos realizaron simulacro de rescate de accidente vehicular con incendio*. Andina. <https://andina.pe/agencia/noticia-bomberos-realizaron-simulacro-rescate-accidente-vehicular-incendio-480122.aspx>
- Correo. (2014) *Tres quedan graves en despiste de auto*. Correo; NOTICIAS CORREO. <https://diariocorreo.pe/peru/tres-quedan-graves-en-despiste-de-auto-8413/>



- Dammert, L. (2010) *Crimen e Inseguridad: Indicadores para las Américas*. Santiago. FLACSO-Chile.
- Defensoría del Pueblo. (2012) *Balance del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito: Propuestas para una Atención Adecuada a las Víctimas*.  
<https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/informe-159.pdf>
- El orden mundial (2020, septiembre 1) *Los muertos por accidentes de tráfico en el mundo*. El Orden Mundial - EOM.  
<https://elordenmundial.com/mapas/muertos-accidentes-traffic-mundo/>
- Escobar, C. (2017) Diferencia entre choque y colisión: ¿la conoces? *ComparaOnline Chile*. <https://www.comparaonline.cl/blog/autos/seguro-automotriz/diferencia-choque-colision-la-conoces/>
- Ferreiro, E. (2012) ¿Qué provoca y cómo se evitan las vueltas de campana en un coche? *cuentavueltas.com™ - COMPARTIMOS TU PASIÓN*.  
<https://cuentavueltas.com/2012/07/30/que-provoca-y-como-se-evitan-las-vueltas-de-campana-en-un-coche/>
- Flores, C. (2005) *Los accidentes de tránsito*. Editorial Porrua.
- García, G. M. (2017) *Tipos de accidentes de tránsito*. Pruebaderuta.com | Más que un blog de automóviles. <https://www.pruebaderuta.com/tipos-de-accidentes-de-transito.php>
- García, H., Vera, C., & Zuluaga, L. (2011) Características de los accidentes de tránsito con personas lesionadas atendidas en un hospital de tercer nivel de Medellín, 1999—2008. *Revista Gerencia y Políticas de Salud*, 10(21).  
<https://www.redalyc.org/pdf/545/54522293007.pdf>



- García, H., Vera, C., Zuluaga, L., & Gallego, Y. (2010) Caracterización de personas lesionadas en accidentes de tránsito ocurridos en Medellín y atendidas en un hospital de tercer nivel, 1999-2008. *Revista Facultad Nacional Salud Publica*, 28(2).  
<http://www.scielo.org.co/pdf/rfnsp/v28n2/v28n2a02.pdf>
- Genesis. (2012) Tipos de accidente de tráfico. *Blog de Génesis*.  
<https://blog.genesis.es/tipos-de-accidente-de-traffic/>
- Hernandez, H., Perdomo, M., & Garcia, M. (2014) *Accidentes de transito*.  
<https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49490/Accidentes+De+Transito.pdf>
- Hernando, A., & Calvo, M. (1999) Biomecánica del accidente de tráfico. *Puesta al día en urgencias, emergencias y catastrofes*.  
[http://www.medynet.com/usuarios/jraguilar/Biomecanica\\_del\\_accidente\\_de\\_trafico.pdf](http://www.medynet.com/usuarios/jraguilar/Biomecanica_del_accidente_de_trafico.pdf)
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2020) *Accidentes de transito*.  
<https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents/>
- IPSUN. (2019) Tipos de colisión en accidentes de tráfico. *Reconstrucción accidentes de tráfico*. <https://reconstruccionaccidentestrafico.com/tipos-de-colision-entre-vehiculos-en-accidentes-traffic/>
- Izquierdo, A. (2002) *Accidentes de tráfico: Investigación, reconstrucción y costes*. Sección de publicaciones de la escuela Técnico Superior de Ingenieros Industriales.
- Limited, A. (s. f.). *Accidente de carretera, choque posterior, accidente de coche* *Fotografía de stock*. Alamy. <https://www.alamy.es/foto-accidente-de-carretera-choque-posterior-accidente-de-coche-94567914.html>



- Loja, E. M. (2016) *Evaluación comparativa de los accidentes de tránsito según clase y red vial periodo 2005 – 2014. Perú* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/8723>
- Lopez, G. (2004) *Accidentes de Tráfico: Problemática e investigación*. Colex.
- Matamoros, G. (s. f.). *Elementos que participan en la incidencia de accidentes de tránsito*.  
<http://creandoconciencia.org.ar/enciclopedia/accidentologia/relevamiento-de-rastros/ELEMENTOS-QUE-PARTICIPAN-EN-LA-INCIDENCIA-DE-ACCIDENTES-DE-TRANSITO.pdf>
- Medina, M., Borja, G., & Flores, M. (2014) *Manejo de Emergencia a Víctimas de Accidentes de Tránsito*. EDIMEC.
- Mendoza, J. X. (2020) *Estimación de los costos económicos indirectos de los accidentes de tránsito en el departamento de Puno periodo 2013-2017* [Tesis de pregrado, Universidad Nacional del Altiplano].  
<http://repositorio.unap.edu.pe/handle/UNAP/15184>
- Mori, W. (2015) *Fiscalización del transporte terrestre y su influencia en los accidentes de tránsito: Red vial Nacional, 2010-2013* [Tesis de pregrado, Universidad Nacional de Ingeniería].  
<http://cybertesis.uni.edu.pe/handle/uni/12474>
- Muñoz, J. E. (2013) Accidentes de tránsito terrestre. *Medicina Legal de Costa Rica*, 30(2), 78-85.
- Narizo, D. K. (2020) *Identificación de los factores determinantes de los accidentes de tránsito fatales en las provincias de Arequipa, Caylloma e Ilay 2013-2018* [Tesis de maestría, Universidad Católica de Santa María].  
<https://tesis.ucsm.edu.pe:80/repositorio/handle/UCSM/9913>



- Organizacion Mundial de la Salud. (2015) *Informe sobre la situacion mundial de la seguridad vial / Es hora de pasar a la accion / Time for Action*. World Trade Organization.  
[https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Narrative.pdf?ua=1](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Narrative.pdf?ua=1)
- Piedrola, G. (1970) *Medicina preventiva de los accidentes* (Amaro). Medicina Preventiva y Social. Higiene.
- Policía Nacional del Perú. (2020) *Manual de normas y procedimientos para las intervenciones de prevención e investigación de accidentes de transito*.  
<https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2021/03/Manual-de-normas-y-procedimientos-para-las-intervenciones-de-prevencion-e-investigacion-de-accidentes-de-transito-2020-LP.pdf>
- Posadas, R. (2012) Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tráfico: Vuelcos y cinturón de seguridad. *Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tráfico*. <http://investigacion-reconstruccion-trafico.blogspot.com/2012/02/vuelcos-y-cinturon-de-seguridad.html>
- Pulgarín, L. (2014) *Análisis de los accidentes de tránsito en la ciudad de cuenca para los años 2010—2011—2012* [Tesis].  
<http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/19861>
- Quispe, H. A. (2020). *Metodologias de determinacion de puntos negros y sus efectos en la reduccion de los accidentes de transito, en el distrito de Huancayo-2019* [Tesis de pregrado].  
[https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/7713/2/IV\\_FIN\\_105\\_TE\\_Quispe\\_Cama\\_2020.pdf](https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/7713/2/IV_FIN_105_TE_Quispe_Cama_2020.pdf)



- Ramirez, F. (2018) *Alcances jurídicos de las relaciones de consumo por accidentes de tránsito y su responsabilidad objetiva, Arequipa 2016* [Tesis de maestría].  
<http://tesis.ucsm.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/UCSM/8197/91.1733.MG.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ramírez, J. (2013) Accidentes de tránsito terrestre. *Medicina Legal de Costa Rica* - Edición Virtua, 30(2).  
<https://www.scielo.sa.cr/pdf/mlcr/v30n2/art09v30n2.pdf>
- Remolina, E. (2008, abril 1). *Fases del accidente*.  
<http://www.investigaciondeaccidentes.com/2008/01/>
- Rojas, Y. M. (2020) *Sistema de Vigilancia en Salud Pública de lesiones por accidentes de tránsito* (p. 10).  
<https://www.dge.gob.pe/portal/docs/vigilancia/sala/2020/SE40/transito.pdf>
- Rosales, O. (2015) *Dos heridos graves tras nuevo choque frontal*. Diario El Día.  
<http://www.diarioeldia.cl/policial/dos-heridos-graves-tras-nuevo-choque-frontal>
- Ruiz, J. A. (s. f.). *Reconstrucción de hechos de tránsito*.  
[http://www.institutoivia.com/cisev-ponencias/analisis\\_accidentes\\_aa/jorge\\_ruiz.pdf](http://www.institutoivia.com/cisev-ponencias/analisis_accidentes_aa/jorge_ruiz.pdf)
- Ruiz, J., & Herrera, A. (2016) Accidentes de tránsito con heridos en Colombia según fuentes de información: Caracterización general y tipologías de accidentes. *Revista CES Psicología*, 9(1).  
<http://www.scielo.org.co/pdf/cesp/v9n1/v9n1a04.pdf>



- Silva, F. (s. f.). *GoConqr—Tipología de los Accidentes de Tránsito*. GoConqr.  
<https://www.goconqr.com/mindmap/11248141/tipolog-a-de-los-accidentes-de-tr-nsito>
- Tintaya, C. G. (2015) *Criterios Jurídicos para la Determinación de la Responsabilidad Civil en los accidentes de Tránsito Distrito Judicial Puno 2013-2014* [Tesis de maestría, Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez]. <http://repositorio.uancv.edu.pe/handle/UANCV/417>
- Toledo, F., Mera, A., Garcia, J., & Hidalgo, S. (2013) *Manual de investigacion y reconstruccion de accidentes de trafico*.  
<https://imt.mx/images/files/SPC/Convocatorias/Formatos/bibliografia/Manual-investigacion-restriccion-accidentes-trafico.pdf>
- Turbo. (2018, junio 21) *Así fue el primer accidente automovilístico de la historia*. Revista Turbo. <https://www.revistaturbo.com/noticias/asi-fue-el-primer-accidente-automovilistico-de-la-historia-887>
- Uriel, M. (2012, septiembre 15). *Policia de transito unidad III*. *slideshare*.  
<https://es.slideshare.net/UrielMauricio/unidad-iii-transito>
- Vargas, M., & Solano, L. (2008) *Accidentes de tránsito fatales en Costa Rica en el 2007*. *Medicina Legal*, 25(2).  
[http://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1409-00152008000200002&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1409-00152008000200002&lng=es&nrm=iso)
- Vásquez, C. (2014) *El desconocimiento de las normas de tránsito incrementa los índices de accidentalidad en la ciudad de Ibarra* [Tesis previa a la obtención del título de abogado].



Vilchis, H., & Iturrioz, P. (1986) Los accidentes de tránsito: Una problemática actual. *Salud Pública Mexico*, 28(5).  
<https://saludpublica.mx/index.php/spm/article/download/403/392>



# ANEXOS



ANEXO 1 – MATRIZ DE CONSISTENCIA

| TITULO: ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y EVOLUCIÓN NORMATIVA EN SU REGULACIÓN, UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO-PUNO, PERIODO 2015 AL 2019  |   |   |   |   |
|--|---|---|---|---|
| PROBLEMA GENERAL   | OBJETIVO GENERAL  | HIPOTESIS GENERAL   | METODOLOGÍA   | TÉCNICAS E INSTRUMENTOS   |
| ¿Cuál es la relación entre la evolución de accidentes de tránsito y la regulación de normatividad, unidad de investigación de accidentes de tránsito-Puno, periodo 2015 al 2019? | Identificar la evolución de accidentes de tránsito y la regulación de normatividad, unidad de investigación de accidentes de tránsito-Puno, periodo 2015 al 2019. | La evolución de accidentes de tránsito con relación a la vigencia de normatividad no posee relación por no diferenciar áreas geográficas. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enfoque: cuantitativo</li> <li>• Método: hipotético-deductivo</li> <li>• Nivel: descriptivo</li> <li>• Dimensión : meso</li> <li>• Tipo: básico</li> <li>• Temporal: longitudinal</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Técnica: observación documental</li> <li>• Instrumento: ficha de observación documental</li> </ul> |
| PROBLEMA ESPECIFICO  | OBJETIVO ESPECIFICO   | HIPOTESIS ESPECIFICO  |   |   |
| ¿Cuál es la situación evolutiva de accidente de tránsito en la región de Puno?   | Determinar la situación evolutiva de accidente de tránsito en la región de Puno   | La evolución de accidentes de tránsito es progresiva debido a la concurrencia de diversos factores humanos y mecanismos                   |   |   |
| ¿Cuál es la situación evolutiva de decesos y lesiones generados por accidentes de tránsito en la región de Puno?   | Identificar la situación evolutiva de decesos y lesiones generados por accidentes de tránsito en la región de Puno  | El incremento de muertes y lesiones posee una relación directa con el incremento de accidentes de tránsito en la región de Puno.          |   |   |
| ¿Cuál es evolución normativa sobre la regulación de tránsito?  | Determinar la evolución normativa sobre la regulación de tránsito   | La normativa no ha evolucionado en los últimos 5 años.  |   |   |









### ANEXO 4 Factores contributivos

|    |   |
|----|---|
| 1  | ADELANTAR EN UN LUGAR NO PERMITIDO          |
| 2  | EXCESO DE CONFIANZA                         |
| 3  | DESPLAZARSE EN RETROCESO                    |
| 4  | ESTACIONAMIENTO INDEBIDO                    |
| 5  | CRUZAR LA CALZADA POR UN LUGAR NO PERMITIDO |
| 6  | PEATÓN ECHADO                               |
| 7  | CIRCULAR FUERA DEL HORARIO PERMITIDO        |
| 8  | CIRCULAR POR UN LUGAR NO PERMITIDO          |
| 9  | FAMILIARES                                  |
| 10 | INTERPONERSE EN SU EJE DE MARCHA            |
| 11 | VELOCIDAD NO ADECUADA                       |
| 12 | DESATENCIÓN                                 |
| 13 | CUIDADO Y PREVENCIÓN                        |
| 14 | CAMBIO DE DIRECCIÓN                         |
| 15 | DISTRACCIÓN                                 |
| 16 | VÍA CON NIEVE                               |
| 17 | VÍA CON SUCIEDAD                            |
| 18 | VÍA CURVA                                   |
| 19 | VÍA EN MAL ESTADO                           |
| 20 | VÍA EXISTENCIA DE BADÉN                     |
| 21 | VÍA FALTA DE ILUMINACIÓN                    |
| 22 | VÍA PRESENTA AGUA                           |
| 23 | VÍA PRESENTA BACHE                          |
| 24 | VÍA PRESENTA CAMBIO ARRASANTE               |
| 25 | VÍA PRESENTA HIELO                          |
| 26 | VÍA PRESENTA NIEVE                          |
| 27 | VÍA PRESENTA OBSTÁCULOS VISUALES            |
| 28 | VÍA PRESENTA PENDIENTE                      |
| 29 | VÍA PRESENTA TIERRA                         |
| 30 | ANIMALES EN LA CALZADA                      |
| 31 | DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD                   |
| 32 | VISIBILIDAD                                 |
| 33 | SEÑALIZACIÓN                                |
| 34 | FALTA SEÑALIZACIÓN                          |
| 35 | ALCOHOL EN LA SANGRE                        |
| 36 | BAJO EFECTOS DE MEDICAMENTOS PARACETAMOL    |
| 37 | IMPRUDENCIA                                 |
| 38 | CAÍDA DE PASAJERO                           |
| 39 | EXCESO DE OCUPANTES                         |
| 40 | EXCESO DE PASAJEROS                         |
| 41 | PUERTA ABIERTA                              |
| 42 | RESPETAR LAS SEÑALES                        |
| 43 | NO RESPETAR LAS SEÑALES                     |
| 44 | LLEVAR PASAJEROS EN UN LUGAR NO PERMITIDO   |
| 45 | VIAJAR EN UN LUGAR NO PERMITIDO             |
| 46 | SUBIR AL VEHÍCULO EN MOVIMIENTO             |



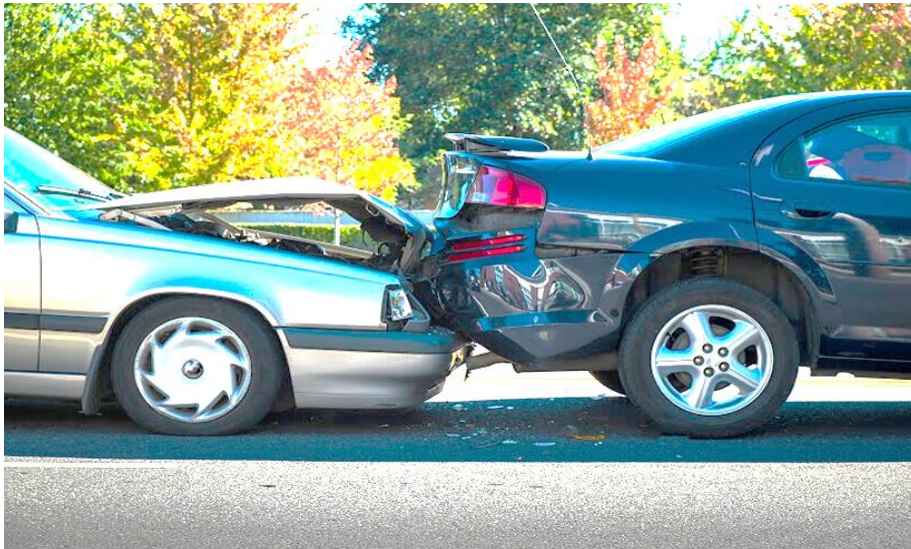
|    |   |
|----|---|
| 47 | TRASLADAR PERSONAS EN LUGAR NO AUTORIZADO |
| 48 | CARRIL IZQUIERDO NO PERMITIDO             |
| 49 | DEJAR PASAJEROS EN LUGAR INDEBIDO         |
| 50 | SENTIDO CONTRARIO                         |
| 51 | CASCO DE SEGURIDAD                        |
| 52 | VELOCIDAD MAYOR A LA PERMITIDA            |
| 53 | IMPERICIA                                 |
| 54 | DESLUMBRAMIENTO                           |
| 55 | NEGLIGENCIA                               |
| 56 | DERECHO DE PASO                           |
| 57 | LENTES DE MEDIDA                          |
| 58 | LICENCIA DE CONDUCIR                      |
| 59 | FUGA                                      |
| 60 | DOCUMENTACIÓN INCOMPLETA                  |
| 61 | CINTURÓN DE SEGURIDAD                     |
| 62 | LUCES DE FAROS ALTAS                      |
| 63 | LUCES DE FAROS APAGADAS                   |
| 64 | OPERATIVIDAD DE LOS SISTEMAS              |
| 65 | MEDIO AMBIENTE LLUVIA                     |
| 66 | MEDIO AMBIENTE LLUVIA NEBLINA             |
| 67 | MEDIO AMBIENTE NEBLINA                    |
| 68 | MEDIO AMBIENTE NIEVE                      |
| 69 | DEFICIENCIA FÍSICA                        |
| 70 | MAYOR DE EDAD                             |
| 71 | DERRUMBE                                  |

Fuente: Narizo (2020)

## ANEXO 5

### Vistas Fotográficas

*Figura 40 Choque de vehículos*



*Figura 41 Choque frontal entre dos vehículos*



*Figura 42 Choque angular de dos vehículos*



*Figura 43 Choque lateral de vehículos*

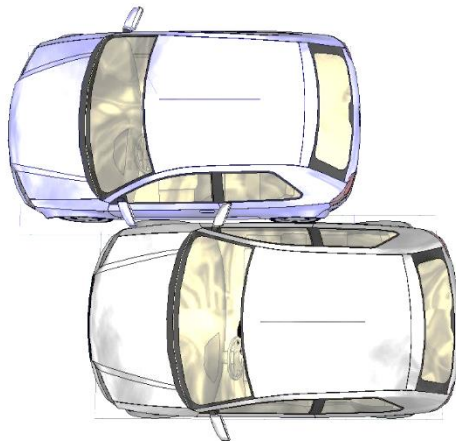


Figura 44 Choque posterior de vehiculos



Figura 45 Vuelco por tonel



Vuelco en tonel

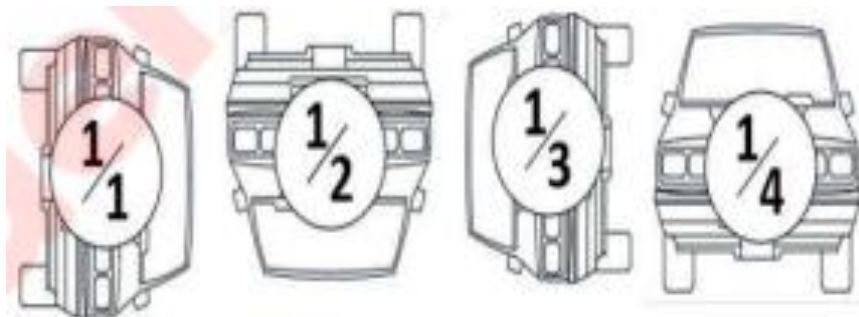


Figura 46 volcadura de tipo campana

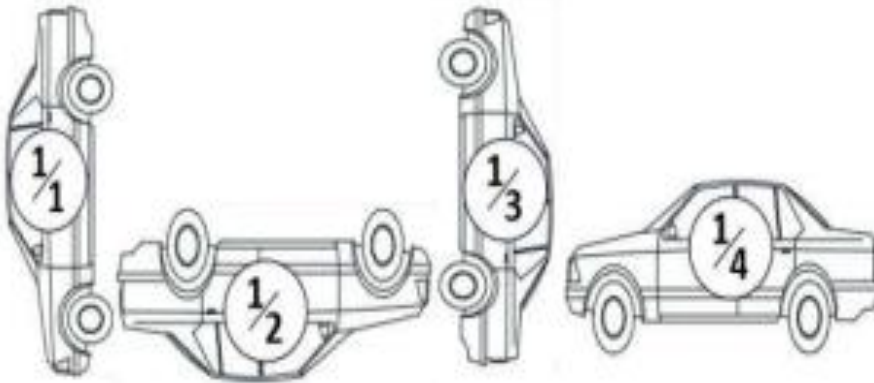
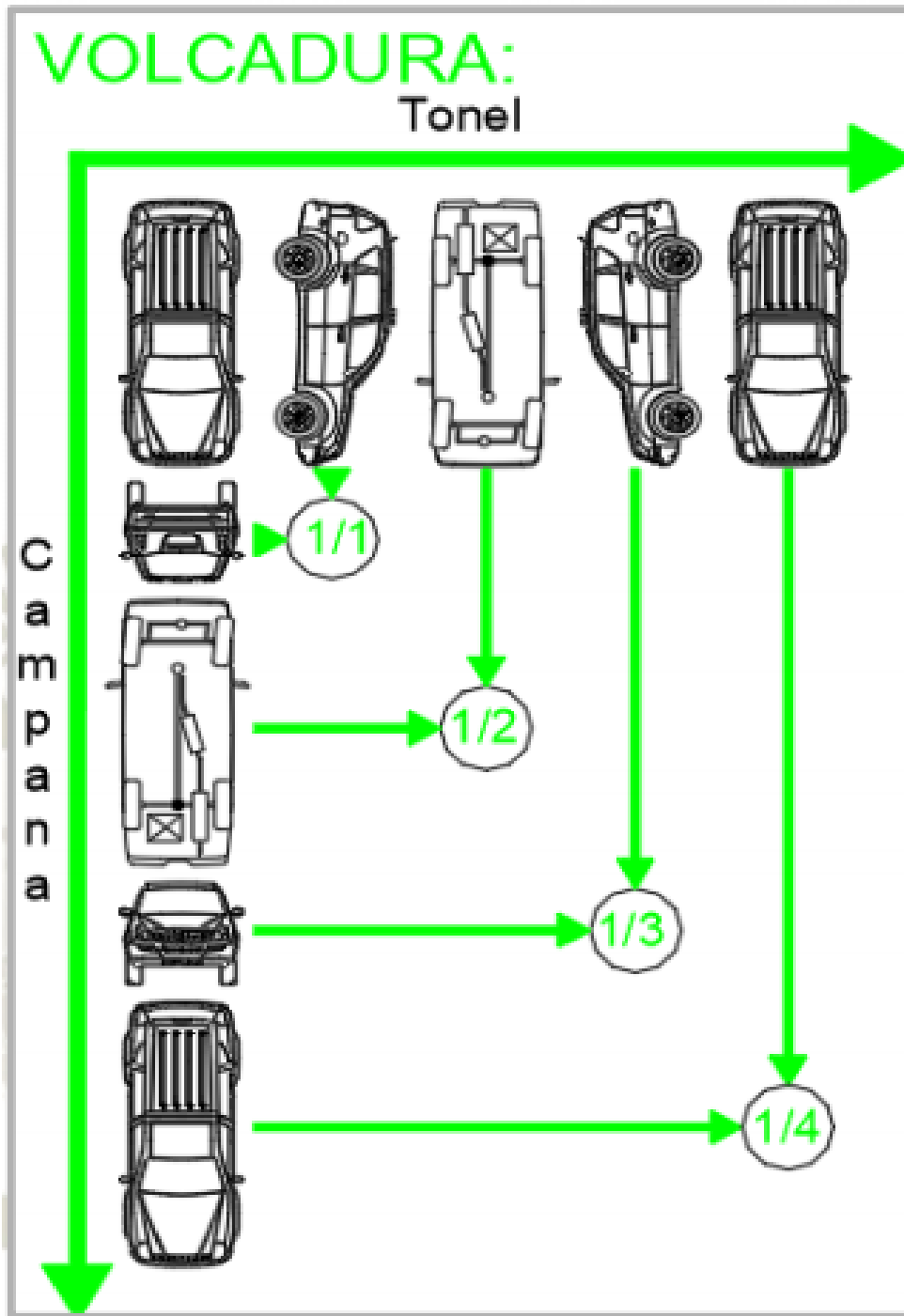


Figura 47 volcadura vehicular de tipo tonel y campana



*Figura 48 Accidente vehicular con consecuencia de incendio*



*Figura 49 despiste vehicular de forma parcial*



*Figura 50 despiste vehicular por completo*



*Figura 51 Choque céntrico*

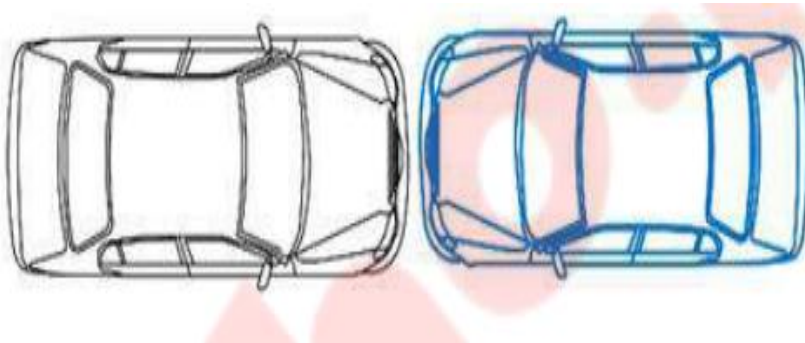


Figura 52 Choque excentrico derecho e izquierdo

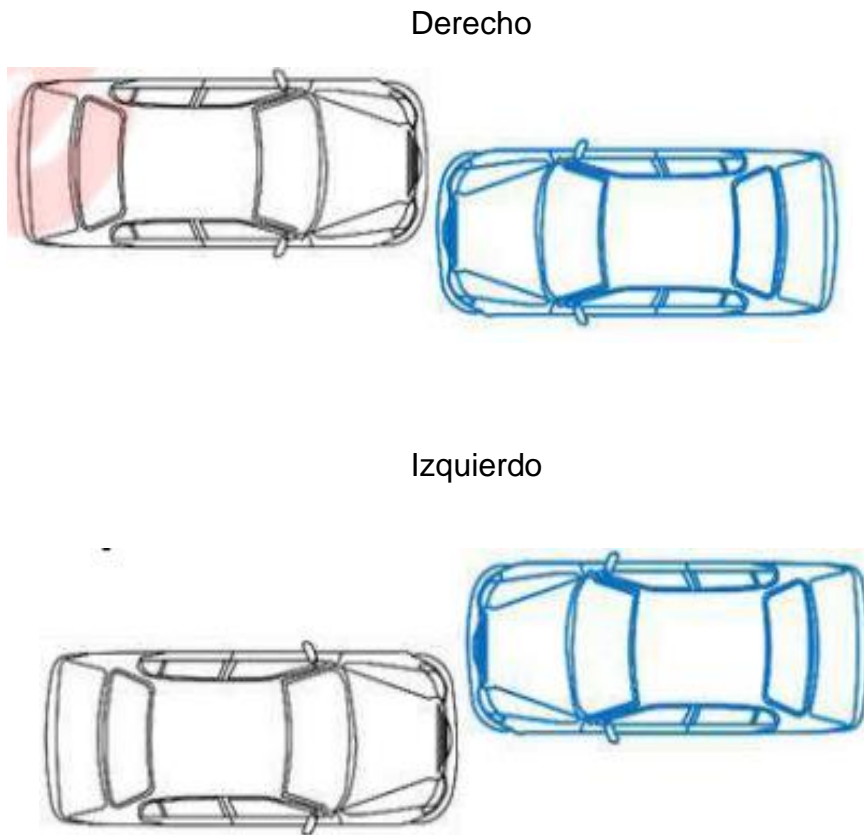


Figura 53 embiste vehicular en forma de "T"

|  |  |
|--|--|
| Embiste excéntrico lateral posterior izquierdo |  |
| Embiste excéntrico lateral posterior derecho   |  |

|   |  |
|---|--|
| Embiste céntrico lateral izquierdo          |  |
| Embiste céntrico lateral derecho            |  |
| Embiste excéntrico anterior izquierdo       |  |
| Embiste excéntrico lateral anterior derecho |  |

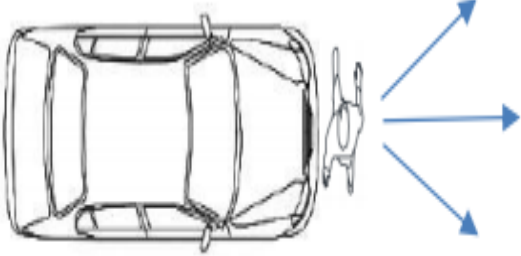
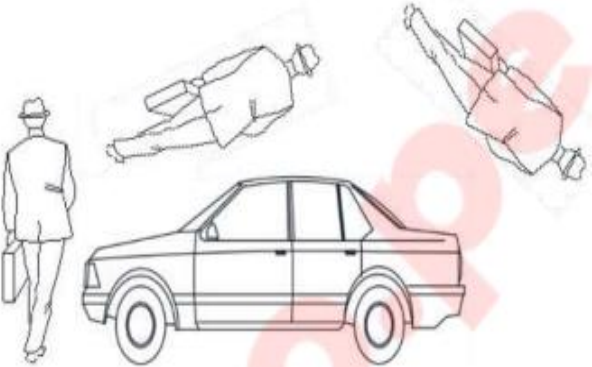
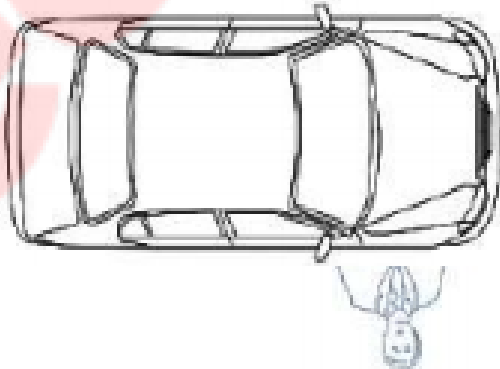
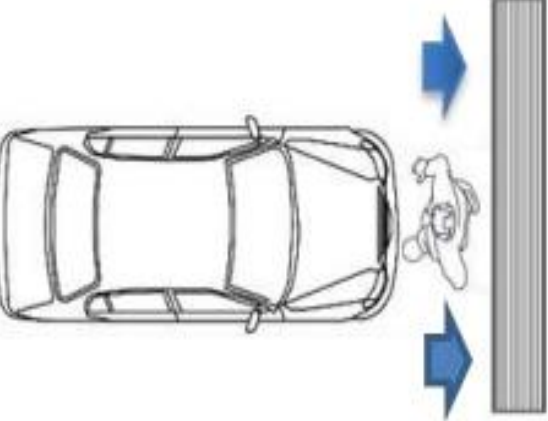
Figura 54 Accidente vehicular por alcance

|                              |  |
|------------------------------|--|
| Alcance por céntrico         |  |
| Alcance derecho excéntrico   |  |
| Alcance izquierdo excéntrico |  |

*Figura 55 Accidente vehicular por choque de forma lateral*

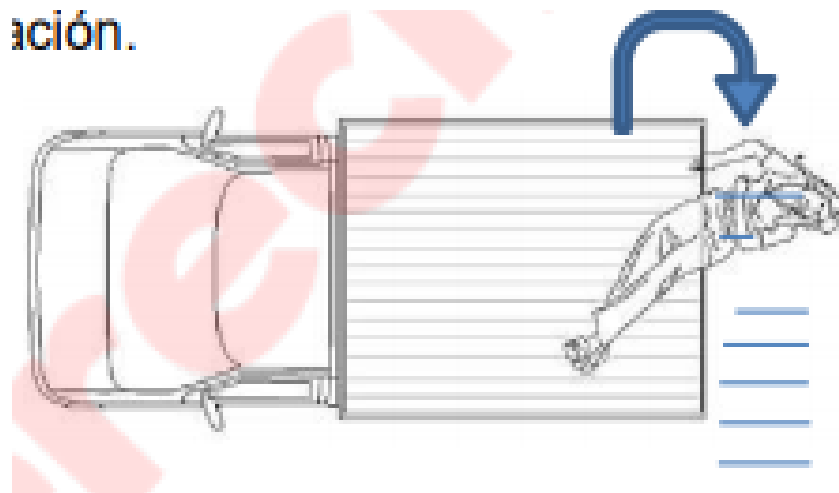
|                  |  |
|------------------|--|
| Lateral positivo |  |
| Lateral negativo |  |

Figura 56 Atropello a peatón

|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| <p>Atropello con proyección</p>    |    |
| <p>Atropello con volteo</p>        |   |
| <p>Atropello aplastamiento con</p> |  |
| <p>Atropello compresión con</p>    |  |

|                             |         |
|-----------------------------|---------|
| Atropello<br>arrastramiento | con<br> |
| Atropello<br>encontronazo   | con<br> |

Figura 57 Accidente de tránsito por caída



*Figura 58 accidente de tránsito mixto*



*Figura 59 accidente vehicular en forma de cadena*



Figura 60 Fase de accidente de tránsito

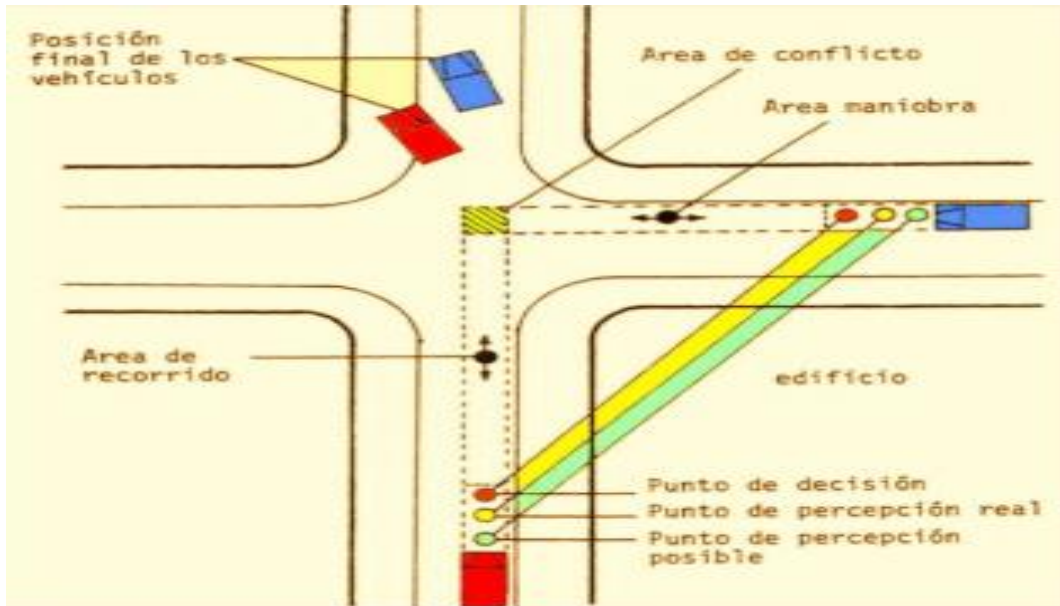


Figura 61 Fase de decisión en accidente de tránsito

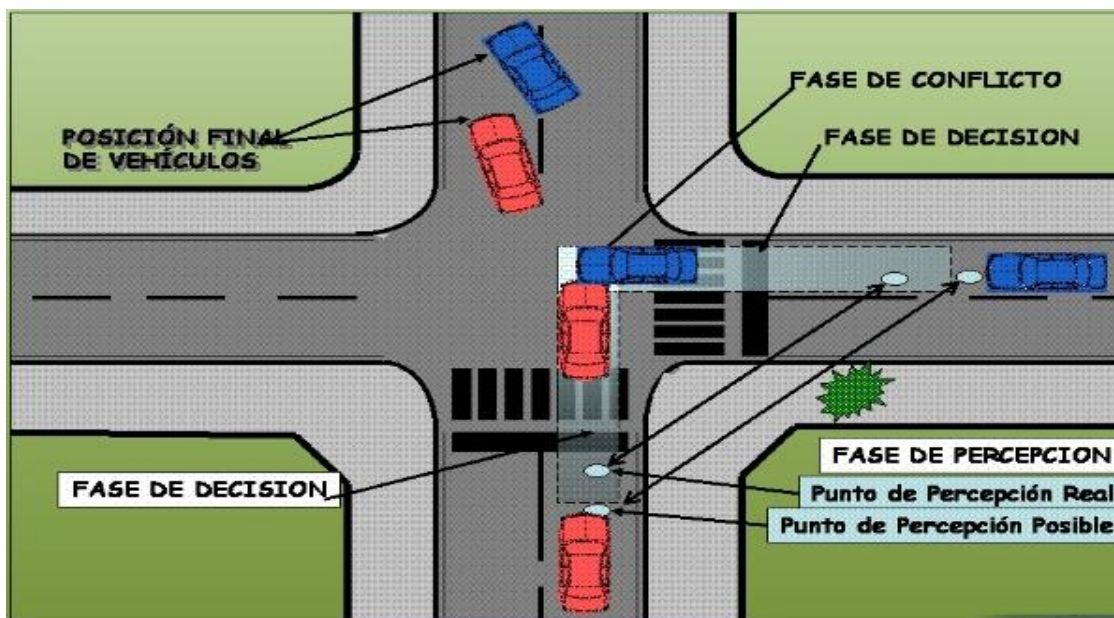


Figura 62 Fase donde se produce el conflicto

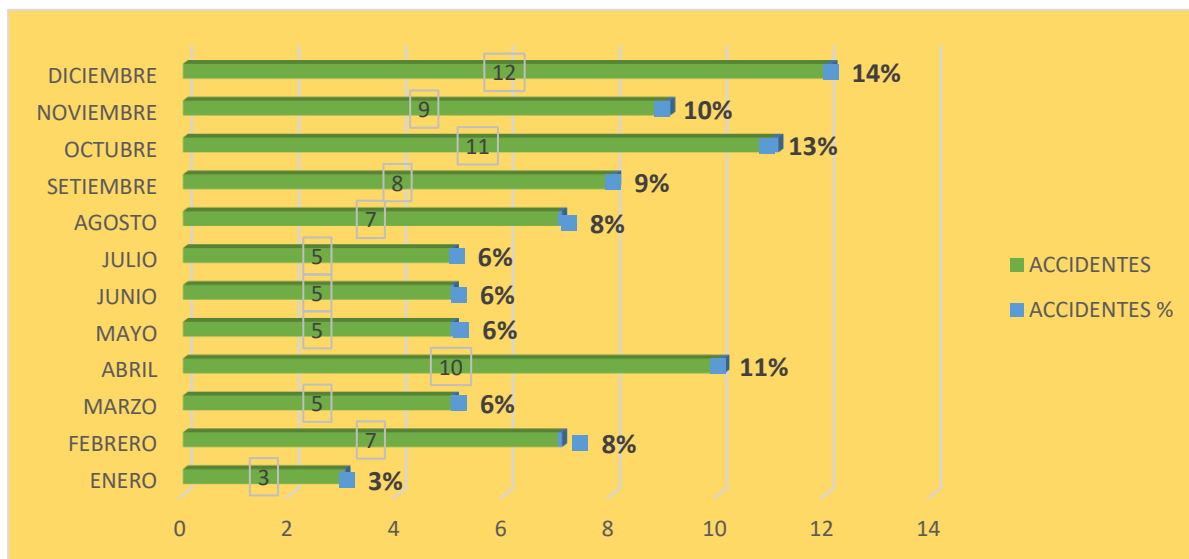


Figura 63 Accidentes de tránsito en la región de Puno durante el año 2015

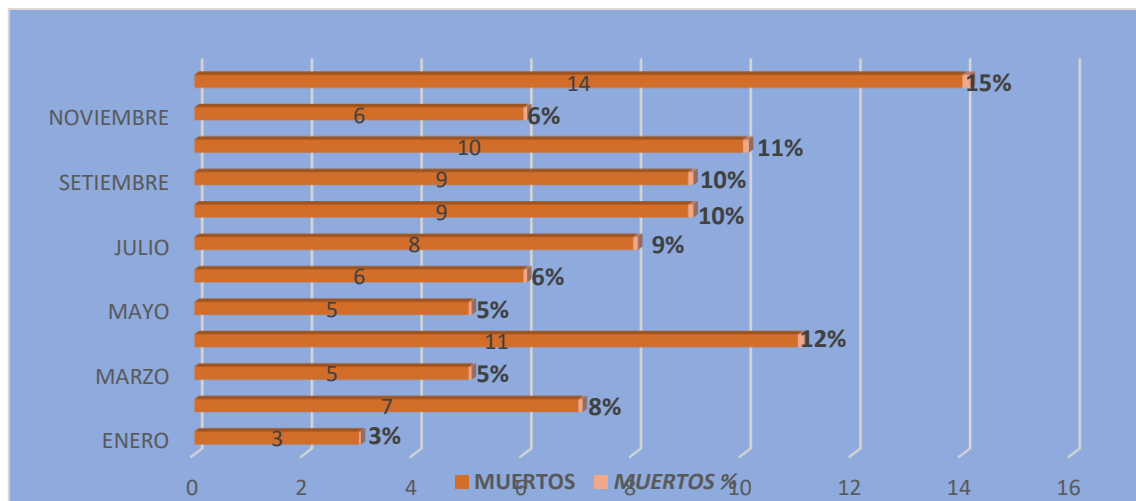


Figura 64 Muertes por accidente de tránsito en la región de Puno durante el año 2015

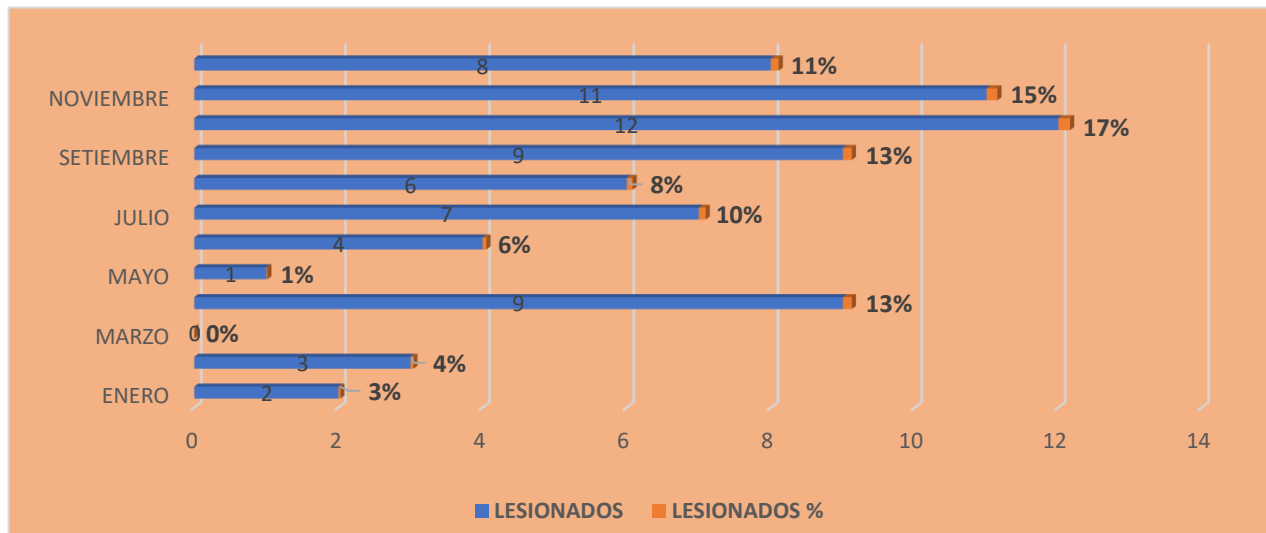


Figura 65 Lesiones por accidente de tránsito en la región de Puno durante el año 2015

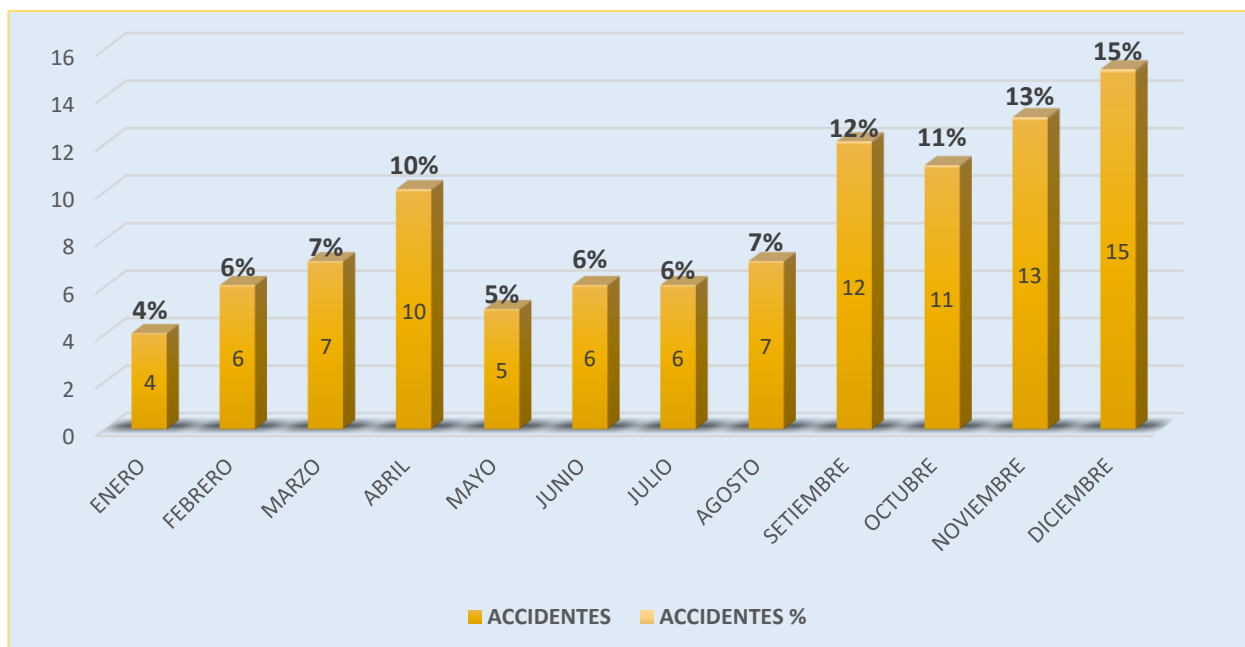


Figura 66 Accidente de tránsito en la región de Puno durante el año 2016

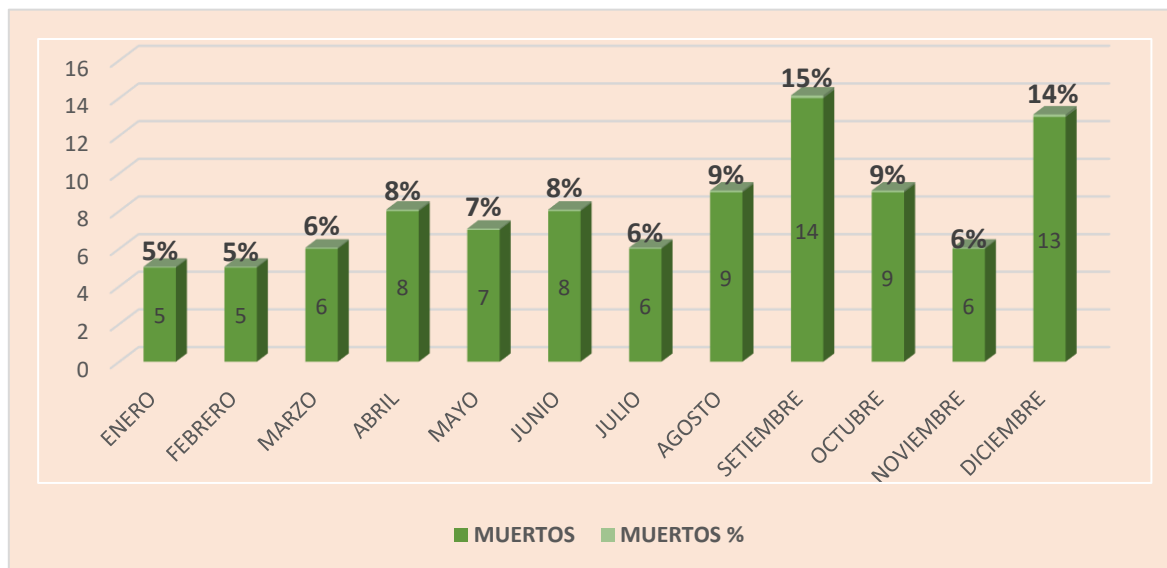


Figura 67 Muertes por accidente de tránsito en la región de Puno durante el año 2016

2016

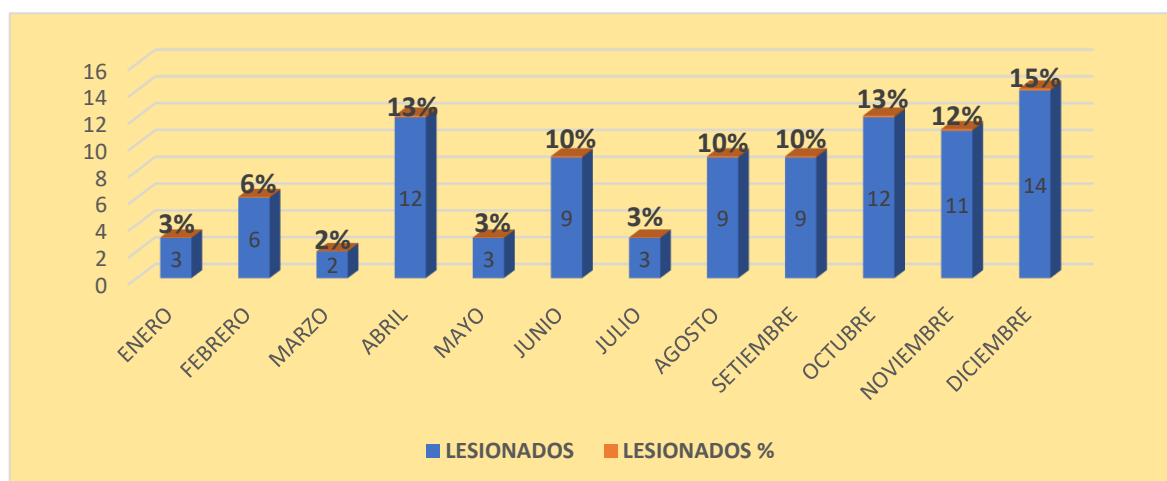


Figura 68 Lesiones por accidente de tránsito en la región de Puno durante el año 2016

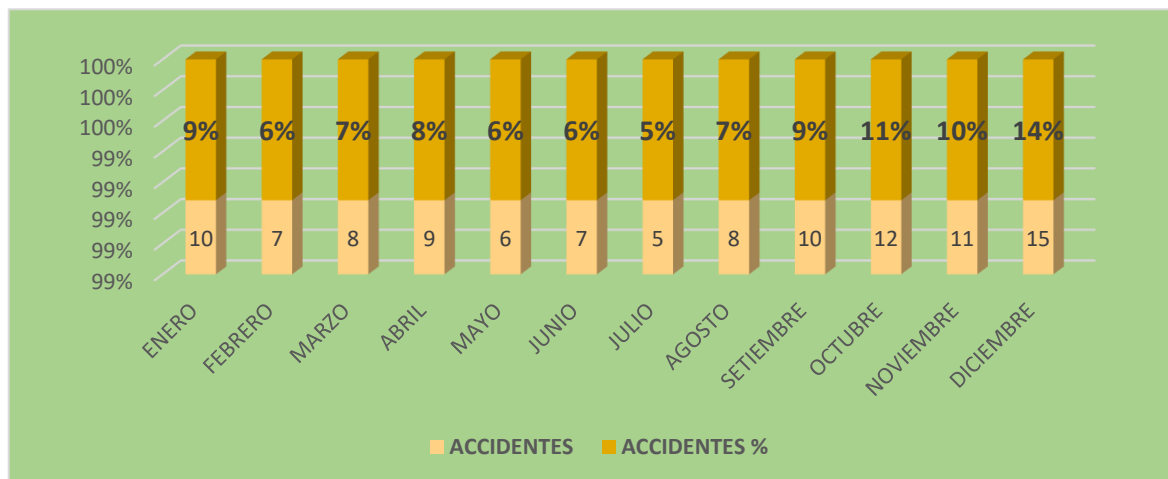


Figura 69 Frecuencia de accidente de tránsito en la región de Puno durante el año 2017

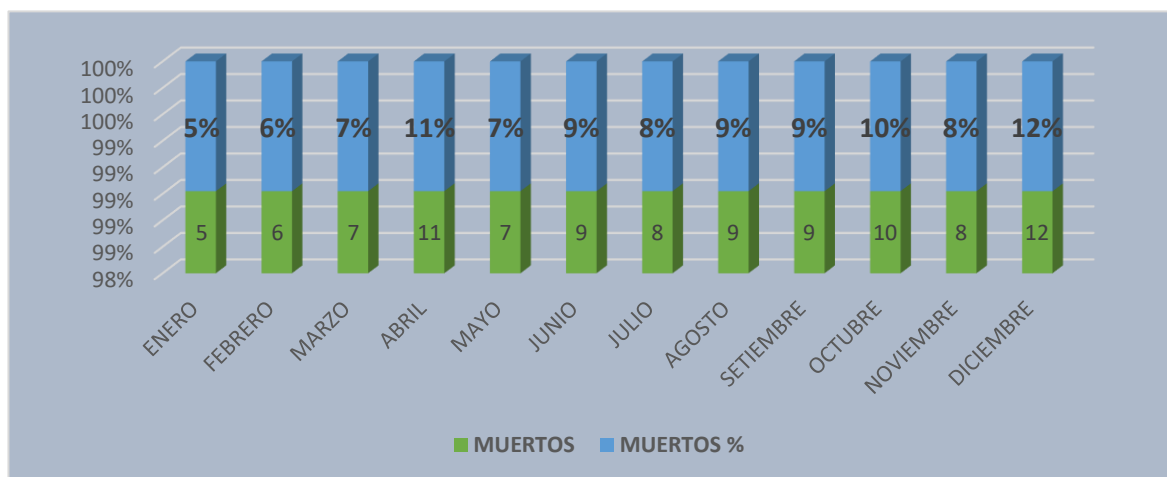


Figura 71 Lesiones por accidente de tránsito en la región de Puno durante el año 2017

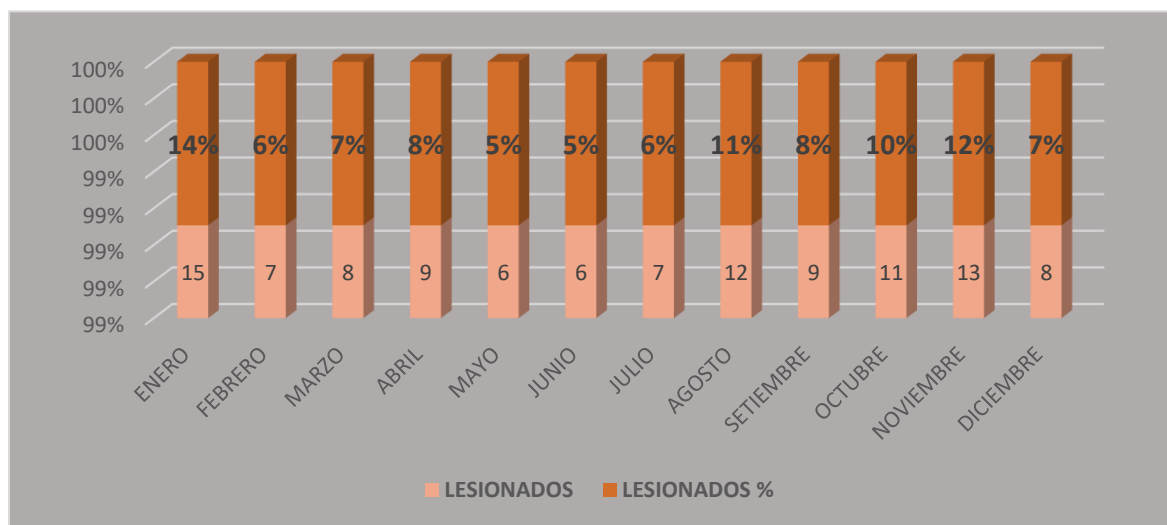
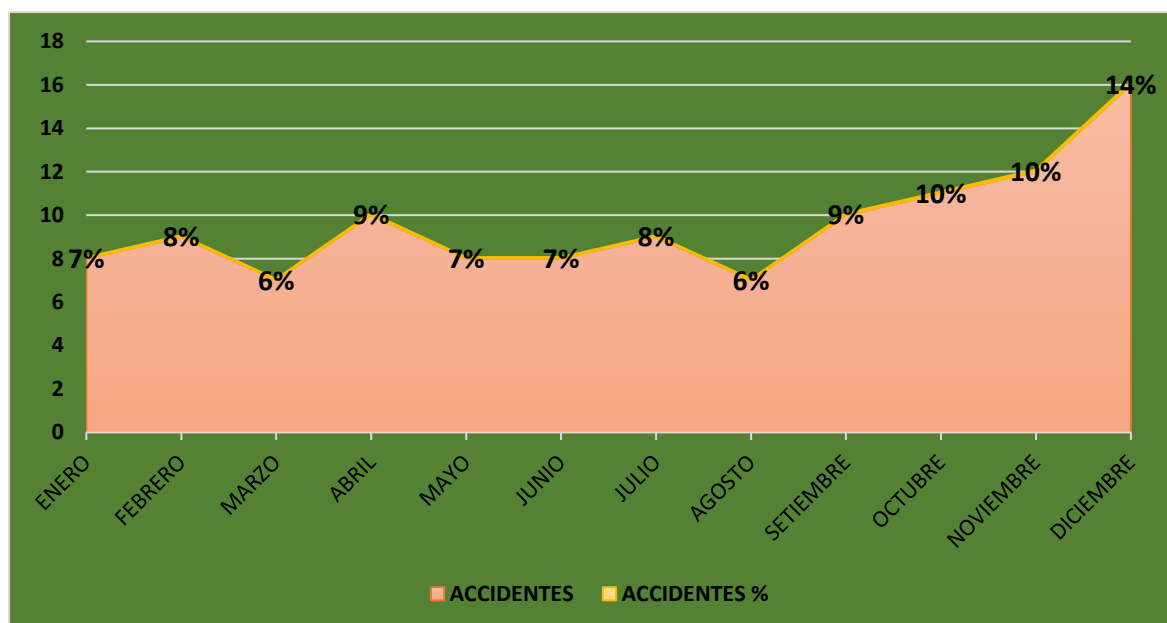
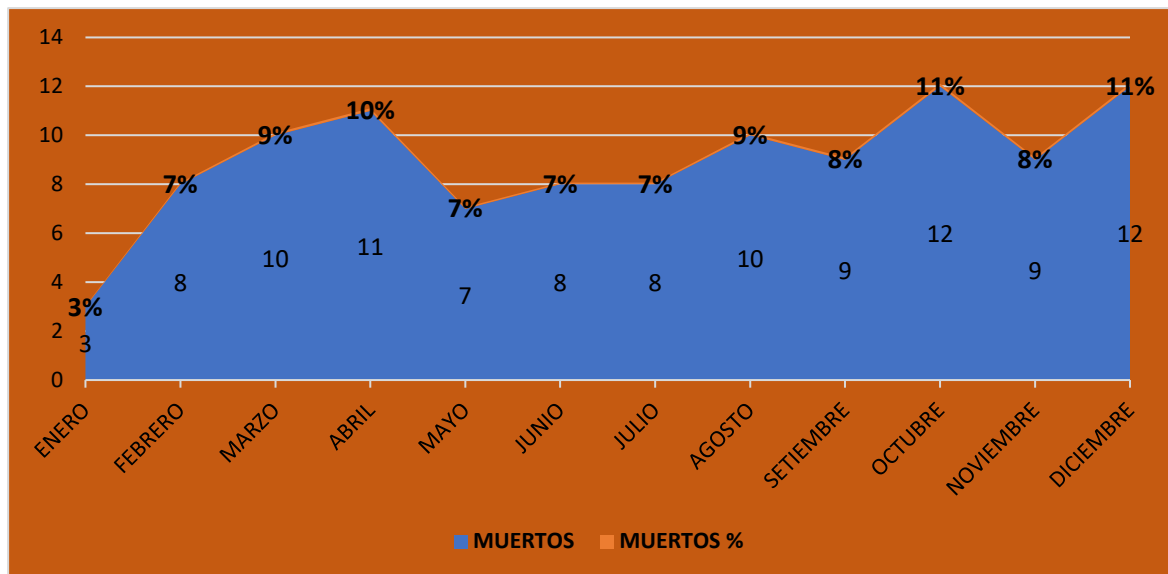


Figura 72 Frecuencia de accidentes de tránsito en la región de Puno durante el año 2018



*Figura 73 Muerte por accidentes de tránsito en la región de Puno durante el año 2018*



*Figura 74 Lesiones por accidentes de tránsito en la región de Puno durante el año 2018*

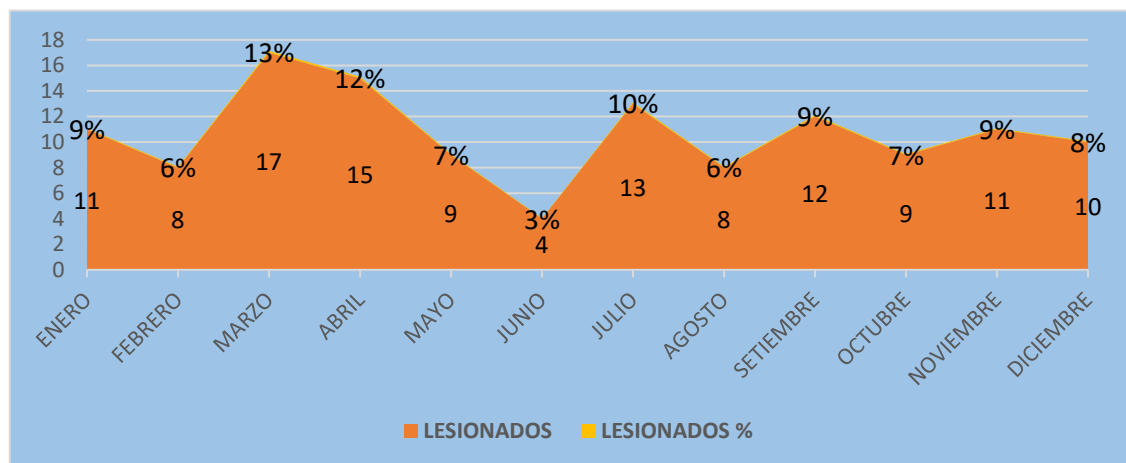


Figura 75 Frecuencia de accidentes de tránsito en la región de Puno durante el año 2019

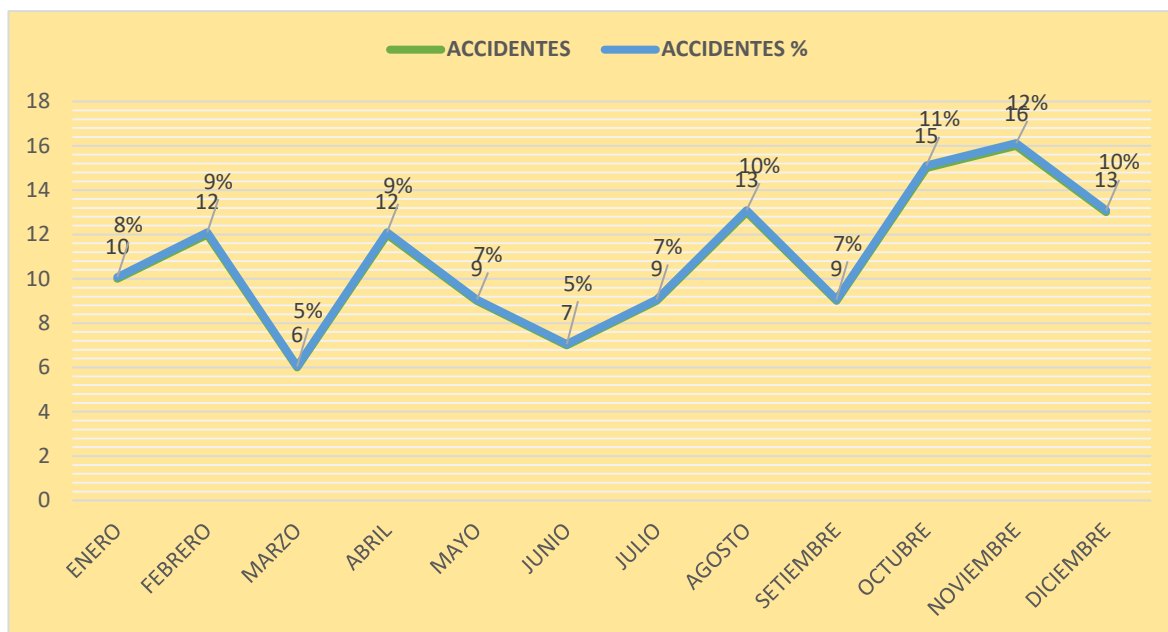


Figura 76 Muertes por accidentes de tránsito en la región de Puno durante el año 2019

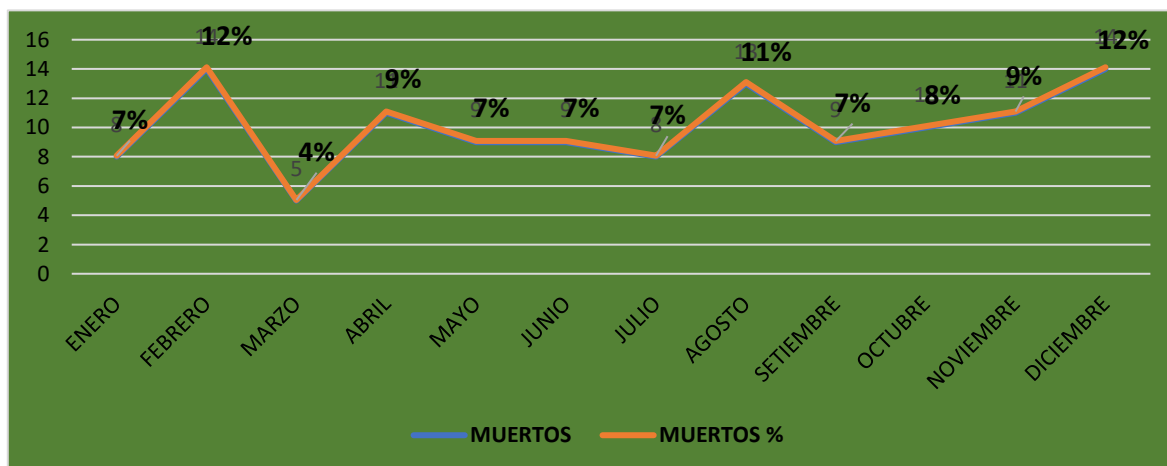


Figura 77 Lesiones por accidentes de tránsito en la región de Puno durante el año 2019

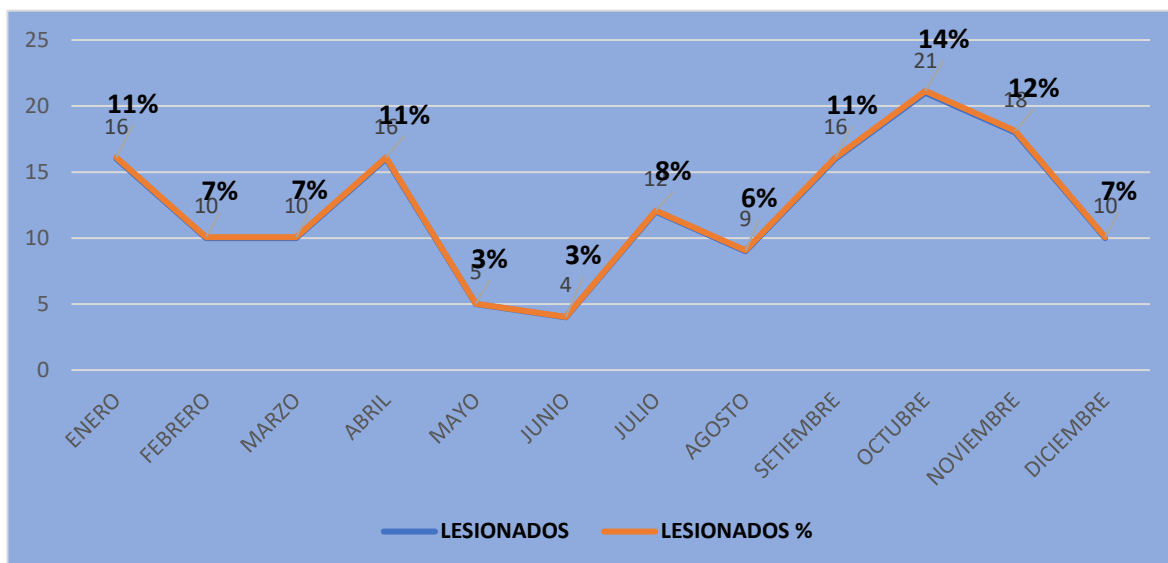


Figura 40 Frecuencia de accidentes de tránsito del 2015 a 2019

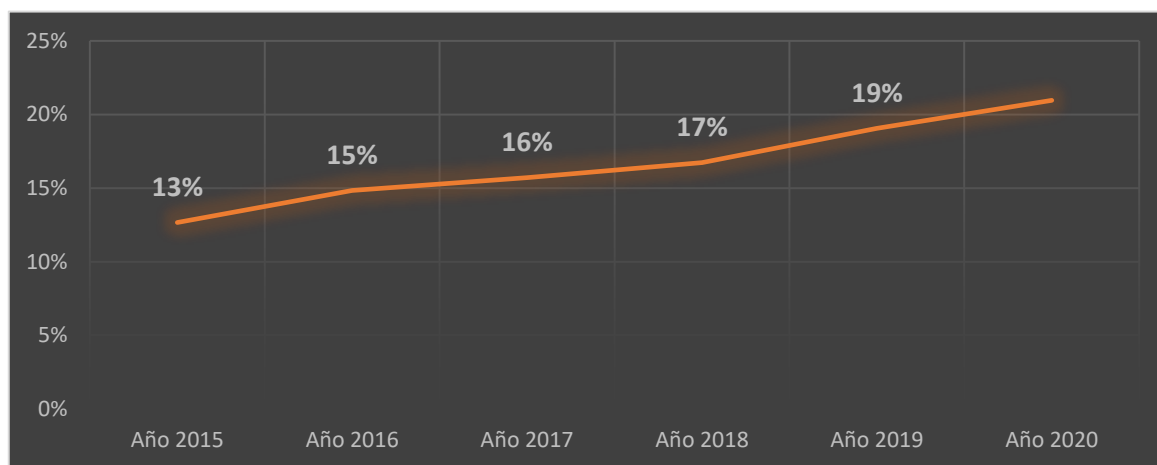


Figura 41 Muertes por accidentes de tránsito del 2015 a 2019

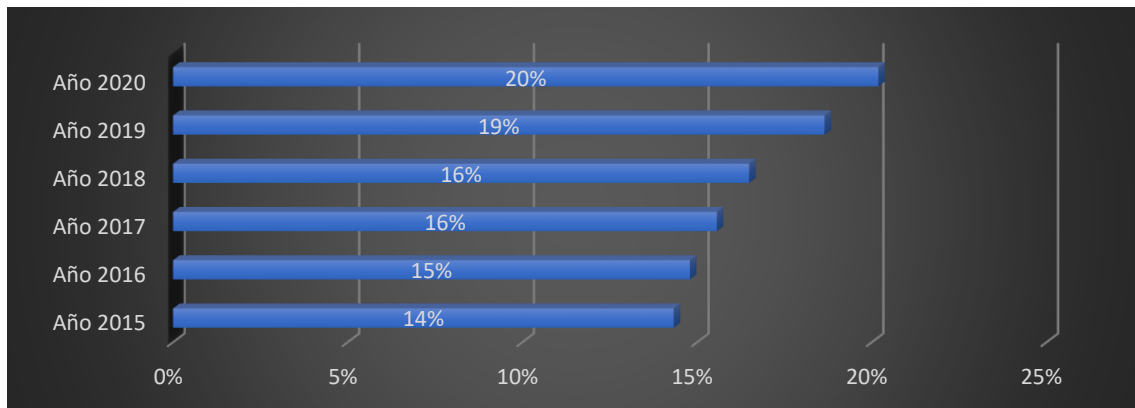
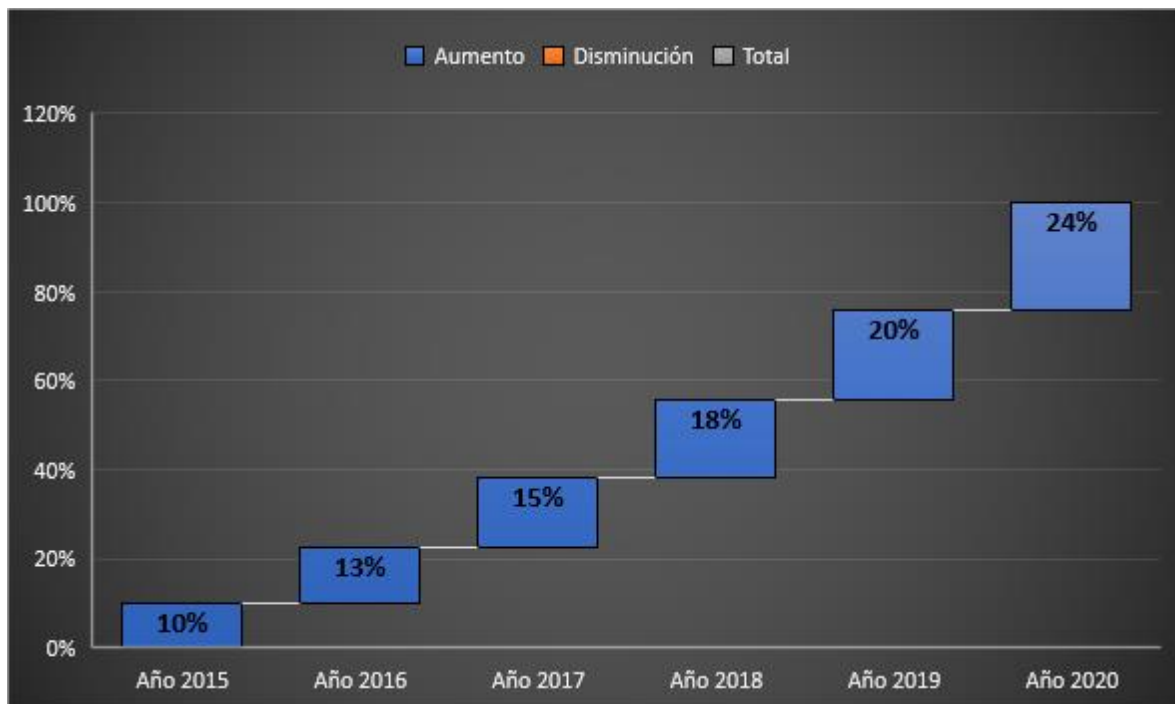


Figura 42 Lesiones por accidentes de tránsito del 2015 a 2020





ANEXO 1  
FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN

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

Formato digital

Fecha de entrega: 30-01-2024

1. Datos del autor (es):

Nombres y Apellidos: Karina Lissetty Valencia Mendoza  
Dirección: Jr. Naciones Americanas - 320 - Puno  
DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: 44469740  
Teléfono: 964213193 email: lissettycc@gmail.com

Nombres y Apellidos: \_\_\_\_\_  
Dirección: \_\_\_\_\_  
DNI/Carné de Extranjería/Pasaporte N°: \_\_\_\_\_  
Teléfono: \_\_\_\_\_ email: \_\_\_\_\_

Facultad y/o Escuela de Posgrado: Maestría en Derecho  
Escuela Profesional o Mención: Derecho Procesal Penal  
Título o Grado Académico a optar: Maestro en Derecho  
Asesor: Dr. JIMY MUMPIRI NUÑEZ

Esta obra se encuentra dentro de las siguientes denominaciones:  
Trabajo de Investigación  Tesis  Trabajo de Suficiencia Profesional  Trabajo Académico

Título: ANÁLISIS DE LA EVOLUCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y EVOLUCIÓN  
NORMATIVA EN SU REGULACIÓN, UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES  
DE TRÁNSITO-PUNO, PERIODO 2015 AL 2019

Palabras claves, (3 a 5 términos): accidente de tránsito, consecuencias, causas, derecho

¿Esta obra se desarrolló en la UANCV <sup>1,2?</sup>  
1, 2

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 - P37

Firma de Autor



huella digital

30-01-2024

Fecha