

UNIVERSIDAD NACIONAL “HERMILIO VALDIZÁN”

ESCUELA DE POST GRADO



**FACTORES QUE INCIDEN EN HOMICIDIO Y LESIONES
CULPOSAS POR PARTE DE LOS TRANSPORTISTAS
DE PASAJEROS PÚBLICOS EN VEHÍCULOS MENORES
EN LA PROVINCIA DE TOCACHE – SAN MARTIN 2016.**

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

MENCIÓN: CIENCIAS PENALES

TESISTA

ANTONIO CANSAYA CHOQUEHUANCA

ASESOR

DR. GERARDO GARAY ROBLES

HUANUCO –PERU

2017

A mi familia, como testimonio de agradecimiento.

Agradecimiento.

- A Dios por ser mi guía constante e inspiración para seguir adelante día a día con mis objetivos personales.
- A mi asesora Dra. Verónica Cajas Bravo por el apoyo incondicional en la siguiente investigación.
- A todas aquellas personas, por haberme brindado todos los conocimientos necesarios para seguir adelante.
- Finalmente, a las autoridades, docentes y administrativos de la Escuela de Postgrado de la Universidad Nacional Hermilio Valdizan, por acogernos en sus aulas y haber impartido los conocimientos necesarios para la realización de esta maestría.

El Autor

RESUMEN

Desarrollar el presente trabajo de investigación permitió responder la interrogante, ¿Cuáles son los factores que inciden en delitos culposos por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores en la Provincia de Tocache – San Martín?, para lo cual se desarrollaron objetivos como: recopilación de información documental sobre homicidio y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores, en la Provincia de Tocache, departamento de San Martín, analizar la información documental sobre homicidio y lesiones culposas y tabular, sistematizar y analizar estadísticamente la información documental sobre homicidio y lesiones culposas cometidos por los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores, de la Provincia de Tocache – San Martín. Se desarrolló un trabajo documental, en base a los archivos pertenecientes al Ministerio Público, del distrito Judicial de Tocache. Como resultados principales se tuvo que los delitos de imprudencia de conducción vehicular fue la que mayormente se cometen, representando un 52% y cometiéndose en promedio tres veces por mes, seguido por conducción, operación o maniobra de vehículos motorizados en estado etílico con un 29,3%, cometiéndose en promedio dos veces por mes.

Palabras Clave: imprudencia, contra la vida el cuerpo y la salud, distrito judicial

ABSTRACT

Developing the present research work allowed answering the question, What are the factors that affect negligent offenses on the part of public passenger transporters in smaller vehicles in the Province of Tucumán - San Martín?. For this purpose, objectives such as: compilation of documentary information on homicide and culpable injuries on the part of the public passenger transporters in smaller vehicles, in the Province of Tucumán, department of San Martín, analyze the documentary information on homicide and culpable injuries and tabulate, systematize and statistically analyze the information documentary about homicide and negligent injuries committed by public transporters in smaller vehicles, from the Province of Tucumán - San Martín. A documentary work was developed, based on the files belonging to the Public Prosecutor's Office of the Judicial District of Tucumán. The main results were that vehicular driving negligence was the most committed, representing 52% and committing on average three times a month, followed by driving, operating or maneuvering motor vehicles in the ethyl state with a 29,3%, committed on average twice per month.

Keywords: imprudence, against life the body and health, judicial district

ÍNDICE

DEDICATORIA.	I
AGRADECIMIENTO.	II
RESUMEN.	III
ABSTRAC	VI
INTRODUCCCIÓN.	IX
CAPÍTULO I	
EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	
1.1 Descripción del Problema.	1
1.2 Formulación del Problema.	2
1.2.1. Problema general.	2
1.2.2. Problemas específicos.	2
1.3 Objetivos de la investigación.	3
1.3.1. Objetivo general.	3
1.3.2. Objetivos específicos.	3
1.4 Hipótesis	3
1.5 Variables e indicadores.	4
1.5.1. Cuadro de operacionalización de variables	4
1.6 Justificación e importancia.	5
1.6.1 Justificación	5
1.6.2 Importancia	5
1.8 Limitaciones.	6
CAPITULO II	
MARCO TEÓRICO	
2.1 Antecedentes.	7
2.1.1 A nivel Internacional.	7
2.1.2 A nivel Nacional.	10
2.1.3 A nivel local.	13
2.2 Bases teóricas.	13
2.2.1 Delitos culposos	13
2.2.2 Droga tóxica	14
2.2.3 Estupefaciente	14
2.2.4 Sustancia Psicotrópica o sintética	15
2.2.5 Presencia de alcohol en la sangre	25
2.2.5.1 Medición del alcohol en la sangre	26
2.2.5.2 Nivel de alcohol permitido en la sangre en el Perú	26
2.2.6 Imprudencia	30
2.2.7 Fallas mecánicas	31
2.2.8 Error humano	32
2.2.9 Inobservancia de reglas técnicas de tránsito	33
2.2.10 Homicidio culposo	33
2.2.11 Lesiones culposas	34
2.2.12 Causas más frecuentes de los accidentes de tránsito	34
2.2.13 Causas más frecuentes de los accidentes de tránsito en vehículos menores	36
2.3 Los distritos judiciales	36
2.4 Definición de términos básicos	37

CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO

3.1	Tipo de investigación	40
3.2	Nivel de investigación	41
3.3	Diseño y esquema de la investigación	41
3.4	Población y muestra	42
	3.4.1 Población	42
	3.4.2 Muestra	42
3.5	Criterios de inclusión y exclusión	43
	3.5.1 Criterios de inclusión	43
	3.5.1 Criterios de inclusión	43
3.6	Técnica e Instrumento de recolección de datos	43
3.7	Validación del instrumento de investigación	44
3.8	Confiableidad del instrumento	44
3.9	Procesamiento y presentación de datos	45

CAPÍTULO IV RESULTADOS

4.1	Resultados del trabajo de campo	47
4.2	Análisis descriptivo estadístico univariante por delito.	57
4.3	Análisis descriptivo estadístico univariante del total de delitos	64
4.4	Distribución normal del total de delitos cometidos por transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores el año 2015	68
4.5	Correlación del total de delitos cometidos por transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores el año 2015	70
4.6	Contrastación de los resultados	71
	CONCLUSIONES	73
	SUGERENCIAS	74
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	75
	PÁGINAS WEB	77
	ANEXO	

INTRODUCCIÓN

La eficacia y la eficiencia como rendimientos controlables y predecibles de las normas y modelos jurídicos en el mundo contemporáneo, dependen, pues, hoy más que en otro momento histórico, de su conexión con la realidad del entorno social donde se hacen necesarios; sobre todo porque habrán de aplicarse como alternativas a problemas sociales dinámicos, sensibles y constantes¹ (Prado, 2016). Por esta razón es necesaria que los estudios, especialmente del campo del derecho se acerquen a la sociedad y responder a las configuraciones y dinámica actual, y revertir dicha tendencia, a partir de las investigaciones.

En nuestro medio no existen trabajos similares, generando falta de información y por consiguiente herramientas que permitan a las autoridades el actuar cabalmente en base a verdades, como el caso de los factores que inciden en delitos culposos por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores en la Provincia de Tocache – San Martín.

El objetivo para el desarrollo del estudio es determinar los factores que inciden en delitos culposos por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores en la Provincia de Tocache del departamento de San Martín, investigación descriptiva en base al análisis documental del distrito Judicial de la provincia en mención. La dificultad presentada como la falta de datos o archivos incompletos, será superada mediante contrastación de dichos informes con las

¹ Prado, B. (2016) . El giro punitivo en la política criminal peruana: El caso de los delitos de hurto y robo. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú Facultad de Derecho

existentes en otras dependencias como son la de la Policía Nacional y la Municipalidad Provincial de San Martín.

Para dar a conocer el trabajo, el presente informe está estructurado en cinco capítulos que se presentan a continuación:

El Capítulo I: **Planteamiento del problema**, donde identificamos el problema que se convierte en un objeto de reflexión sobre el cual se percibe la necesidad de investigar y planteamos los objetivos respectivos, la variable y los indicadores, el cuadro de operacionalización de variables, la justificación e importancia de la investigación y las limitaciones.

El Capítulo II: **Marco teórico**, donde embarcamos la investigación a conocimientos existentes, presentamos antecedentes de la investigación a nivel internacional, nacional y local, Constituido en su mayoría en las bases teórica bajo la cual se fundamenta la investigación.

El Capítulo III: **Metodología de la investigación**, donde se define el nivel, tipo y diseño de la investigación, la población y muestra y las técnicas e instrumentos de recogida y presentación de información y datos.

El Capítulo IV: **Resultados de la investigación**, donde se presenta mediante estadística descriptiva los resultados, el análisis e interpretación de las mismas. En ella incluimos también la **discusión de resultados** hallados con las de los antecedentes presentados.

Las Conclusiones y recomendaciones, desarrolladas en función de las interrogantes y objetivos de la investigación.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Descripción del problema

Uno de los pilares de la civilización descansa sobre la normatividad legal que permite discernir los límites de los actos y hechos para una convivencia armónica y civilizada, a nivel mundial rigen un conjunto de normas que son aceptadas por las naciones y pueblos de manera genérica, estos principios universales tomaran forma específica en cada uno de los países en función de su cultura, y situaciones particulares que les toque vivir a lo largo de la historia, en nuestro país con el devenir de los tiempos hemos podido observar que la legislación a ido ajustándose permanentemente en función de hechos sociales, políticos y de otra índole, pero la multivariada realidad de nuestro país, conlleva a que cada región tenga comportamientos culturales y sociales sui generis, razón en virtud de la cual debe ajustarse la legislación, con ésta óptica en la provincia de Tocache-San Martín hemos podido observar que existen actos que terminan en homicidio y lesiones

culposas causadas por los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores; la pérdida de la vida de una persona es un daño total y absolutamente irreparable, también las lesiones que se originan en estos eventos incapacitan de por vida a las víctimas o limitan su accionar, además que el sujeto infractor muchas veces termina en un centro de reclusión con la consiguiente carga para el estado peruano, si supiésemos cuales son los factores que inciden en este tipo de delitos podríamos evitar todo el daño que se hace a la víctima al victimario, a la sociedad y al estado peruano, si no tomamos medidas inmediatas veremos cómo se irán incrementando este tipo de actos punibles, para proponer medidas adecuadas de solución es que proponemos realizar una investigación para determinar cuáles son los factores que inciden en homicidio y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores en la Provincia de Tocache – San Martin 2016.

1.2 Formulación del problema

Problema general

¿Cuáles son los factores que inciden en delitos culposos por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores en la Provincia de Tocache – San Martin 2016?

Problemas específicos

- ¿Cuál es la información documental sobre los homicidios culposos de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores, en la Provincia de Tocache – San Martin?
- ¿Cuál es la información documental sobre las lesiones culposas de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores, en la Provincia de Tocache – San Martin?

1.3 Objetivos

Objetivo general

Determinar los factores que inciden en delitos culposos por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores en la Provincia de Tucumán – San Martín 2016.

Objetivos específicos

- Recopilar la información documental sobre homicidio y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores, en la Provincia de Tucumán – San Martín.
- Análisis de la información documental sobre homicidio y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores en la Provincia de Tucumán – San Martín.
- Tabulación, sistematización y análisis estadístico de la información documental sobre homicidio y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores, en la Provincia de Tucumán – San Martín.

1.4 Hipótesis

Dado que el trabajo de investigación es de tipo descriptivo y no muestra una relación causa efecto, esta no genera una hipótesis¹.

¹ El texto en referencia lo presenta Cesar Augusto Bernal en su libro Metodología de la Investigación (2006). También al respecto Hernández Sampieri en su libro Metodología de la Investigación (2014: 104), escribe que “El hecho de que formulemos o no hipótesis depende de un factor esencial: el alcance inicial del estudio, Las investigaciones cuantitativas que formulan hipótesis son aquellas cuyo planteamiento definen que su alcance será correlacional o explicativo, o las que tienen un alcance descriptivo, pero que intentan pronosticar una cifra o un hecho.” Por otra parte, Cristina Alayza et al, en su obra Iniciar en Investigación académica (2010), manifiesta que “Si embargo no todo trabajo académico requiere de una hipótesis. Aunque parezca una afirmación sospechosa, la necesidad de contar con una hipótesis dependerá del alcance que tenga nuestra investigación. Si el trabajo académico que deseamos llevar a cabo

1.5 Variables

Variable: Factores que inciden en delitos culposos por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores en la Provincia de Tucumán – San Martín.

1.5.1 Cuadro de operacionalización de la variable

Variable	Dimensiones	Indicadores
Factores que inciden en delitos culposos por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores	Homicidio culposo.	Agente bajo el efecto de droga tóxica
		Agente bajo el efecto de estupefacientes
		Agente bajo el efecto de sustancia psicotrópica o sintética
		Agente con presencia de alcohol en la sangre
		Imprudencia
		Fallas mecánicas
		Error humano
	Lesiones culposas.	Agente bajo el efecto de droga tóxica
		Agente bajo el efecto de estupefacientes
		Agente bajo el efecto de sustancia psicotrópica o sintética
		Agente con presencia de alcohol en la sangre
		Imprudencia
		Fallas mecánicas
		Error humano
Inobservancia de reglas técnicas de tránsito		

tiene como propósito hacer una primera exploración del tema, describir un fenómeno o simplemente recopilar información, no es necesario formular hipótesis, pues lo que se busca, simplemente, recabar información, no se intenta demostrar nada. Pero, si de lo que se trata es de llevar a cabo un estudio de tipo descriptivo que pronostique un fenómeno, un hecho o dato, la formulación de la hipótesis sí será necesaria.”

1.6 Justificación e importancia

1.6.1 Justificación

Cada región de nuestro país tiene diferente problemática a consecuencia de tener una cultura y condiciones de vida específicas, por ello determinar los factores que inciden en el homicidio y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores en la Provincia de Tucumán – San Martín resulta importante. El estudio nos permite determinar cuáles son las causas por las que este delito se consuma con una frecuencia mayor cada vez que el tiempo pasa, por esta razón la investigación tiene justificación práctica², ya que se describe y analiza cuáles son los factores que inciden en el homicidio y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores, en la Provincia de Tucumán – San Martín.

1.6.2 Importancia

La importancia de la investigación lo determinaremos mediante los siguientes criterios (Hernández Sampieri 2014:40):

- a) **Conveniencia.** La investigación desarrollada sirve para identificar los factores que inciden en el homicidio y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores, en la Provincia de Tucumán – San Martín.
- b) **Relevancia social.** El beneficio que se obtiene con los resultados de la investigación, es de tener una fuente para gestionar la seguridad en el transporte en la Provincia de Tucumán y de este modo

² Cesar Augusto Bernal (2010), quien cita a Carlos A. Méndez (1995), considera que una investigación puede tener justificación práctica cuando su desarrollo ayuda a resolver un problema o, por lo menos, propone estrategias que al aplicarse contribuirían a resolverlo.

la sociedad en su conjunto pueda concretar el ideal de vivir en un estado civilizado sin amenazas latentes más allá de lo fortuito.

- c) Valor teórico. Cada lugar territorial donde existe una población humana que pernoctan son diferentes, como también son diferentes sus costumbres, sus modos de vivir y convivir, por lo tanto los resultados de la investigación ayudan a llenar específicamente un vacío sobre el conocimiento de los factores que inciden en el homicidio y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores, en la Provincia de Tucumán – San Martín.

1.7 Limitaciones de la investigación

Dado que todas las limitaciones de un estudio son sus potenciales debilidades (Creswell, 2004) y que están fuera del control del investigador (Avolio 2016), las limitaciones de la investigación son:

- No se hacen generalizaciones estadísticas acerca de la población en el estudio, solo se analizó datos de los factores que inciden en el homicidio y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores, en la Provincia de Tucumán – San Martín.
- La recolección de los datos fueron basadas en su mayoría de fuentes secundarias.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes

2.1 Antecedente internacional

Martínez López, Manuel Mauricio de la Universidad de Colombia - Sede Bogotá, en el año 2015 desarrollo la tesis “Imputación de homicidio y lesiones culposas en accidentes de tránsito por conductores en estado de embriaguez”.

El mencionado trabajo tuvo como objetivos: analizar la naturaleza estructural conceptual del dolo como forma semántica, Identificar los aspectos dogmáticos, ontológicos, epistemológicos y prácticos del dolo, explicar las características históricas de la introducción del dolo como figura jurídica en el sistema judicial colombiano, especialmente en conductores en estado de embriaguez, y señalar que la aplicación

del dolo es más un desacierto de la política criminal; que una medida de prevención social y jurídica para conductores embriagados.

Con la investigación se llegó a las siguientes conclusiones:

- La experiencia laboral promedio de los jueces encuestados fue de 22 años.
- Su nivel de estudios es de especialización o maestría.
- Al determinar la diferencia entre culpa con representación y dolo eventual, ellos aseveran que es la voluntad, la intencionalidad, de querer producir el daño, aunque se deje librado al azar.
- En accidente de tránsito ocasionado por conductor en estado de embriaguez, los jueces en promedio han tenido que decidir en 10 noticias criminales por punibles en la modalidad de culpa con representación y ninguna de dolo eventual.
- Cuando se les pregunta, ¿cómo hacen para valorar y probar el dolo eventual?, ellos manifiestan que a partir de la actitud y aptitud del sujeto agente y las circunstancias que lo lleven a este hecho, con todo material probatorio existente, que dependiendo del caso, con la sana crítica, la regla de la experiencia.
- Ellos consideran que el dolo eventual nace de especulaciones, no existe, es un invento. Y si existe, es porque está en el código, es una creación normativa que ha querido aplicarse a ciertos delitos.
- El tema de los perfiles puede resultar complicado a la luz de la responsabilidad penal de acto. La irresponsabilidad humana no se puede colocar en un perfil.

- Hay eventos o modalidades comportamentales en las que resulta viable colegir que puede presentarse con alta probabilidad la modalidad de dolo eventual, como en los piques en avenidas ubicadas en sectores residenciales, en los cuales no interesa a los agentes sino lograr la mayor velocidad sin importarles que con ello pueda acarrear alguna lesión a los bienes jurídicos ajenos, hasta a los propios. Disparar armas de fuego en zonas concurridas ante la presencia de muchas personas.
- La mera embriaguez al conducir automotores (bien reprochable por demás) solo se constituye en una agravante del homicidio y las lesiones personales de modalidad culposa, a la luz del mismo principio de legalidad (artículos 110 y 121 del Código Penal, modificado por el artículo 1º de la Ley 1326 de 2009).
- Al responder ¿Con qué características se debe estructurar el dolo eventual para que deje de ser subjetivo?, los jueces consideran que la conducta base que es manejar no es un delito por lo tanto no se puede estructurar. Además, es imposible que deje de ser subjetivo, porque la intención siempre será subjetiva.
- Para los togados, en punibles generados en accidentes de tránsito por conductores en estado de embriaguez, siempre hay culpa con representación. Porque el conocimiento se ve adherido a la idea de poder manejar el resultado que se presente. La persona ebria carece de conciencia así que no se puede hablar de voluntad. No puede haber dolo si esta inconsciente.

- No existe dificultad jurídica para aplicar el dolo eventual, existe es dificultad probatoria. Probar lo que "dejo al azar esa persona" y probar la voluntad.
- En la conducta Dolosa se tiene la intención de causar el resultado y es lógico que en las conductas de accidentes de tránsito esa intención es inexistente.

2.2 Antecedente nacional

Páucar Gómez Amelio, de la Facultad de Derecho y Ciencia Política, Unidad de Post-Grado de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, en el año 2013, desarrollo la tesis "Criterios Jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito".

El mencionado trabajo tuvo como objetivo determinar los criterios jurídicos aplicados, por los Magistrados de nuestro país, para fijar el monto de la reparación civil en los procesos por accidentes de tránsito.

Con la investigación se llegó a las siguientes conclusiones:

A) Los accidentes de tránsito en nuestro país, se caracterizan por sus resultados generalmente fatales, significando ello, no sólo la pérdida de vidas humanas, sino también frustración de proyectos de vida, cuando se trata de menores de edad y de jóvenes, imposibles de compensar adecuadamente desde el punto de vista económico. A pesar de ello, los procesos por homicidio culposo, lesiones o ambos, no están mereciendo por parte de los operadores del Poder Judicial, la debida atención, respecto a la determinación del monto resarcitorio a los agraviados.

B) Los casos examinados en nuestra investigación, nos muestran con claridad que los agentes causantes de accidentes de tránsito, no sólo

han creado el riesgo, sino que además, han incrementado los delitos contra la Vida el Cuerpo y la Salud. Nadie ignora que el transporte en vehículos motorizados implica riesgo, que tomando las debidas precauciones y diligencias del caso, se pueden evitar o disminuir los accidentes; pero resulta que en los accidentes estudiados (excepto el mínimo porcentaje de accidentes, donde la participación de la víctima jugó papel importante), tales factores fueron ignorados, siendo la excusa de los responsables, casi siempre, que existió un factor externo que motivó el accidente, sin llegar a probar en ningún momento que dicho factor haya estado presente.

C) La forma en que la conducta de los agentes se han manifestado, nos informa que más allá de un obrar negligente, estuvo presente la clara consciencia del riesgo creado, pero al mismo tiempo ignorado sin importar las consecuencias.

D) Generalmente, las sentencias contienen escasa motivación y valoración probatoria. En efecto, las decisiones judiciales se basan, fundamentalmente, en el Atestado Policial, Certificado Médico Legal y Certificado de Necropsia y, rara vez, en una investigación estrictamente judicial. Por otro lado, salvo un expediente resuelto en apelación por la Sala, en los 49 restantes de la muestra, no se menciona la acusación 174 fiscal y en qué se basa ésta. Como consecuencia de la ligereza con que se lleva a cabo el proceso, la determinación de la pena y del monto de la reparación civil, varían considerablemente de una sentencia a otra, aun cuando las circunstancias y resultados del accidente son similares. La pérdida de la vida de un joven, no es apreciada en cuanto a su

proyecto de vida, ni del significado de la ausencia del ser querido para la familia, como tampoco el significado para los hijos la pérdida de un padre que era el sostén del hogar, lo cual refleja que no existe una justa y adecuada correspondencia entre la magnitud del daño causado y el monto indemnizatorio finalmente fijado.

E) Los montos para la cobertura de daños asignados por las compañías de seguros, no llegan a cubrir los gastos que demandan los tratamientos largos y costosos, más aún cuando el agraviado requiere viajar al extranjero para intervenciones quirúrgicas que no se pueden realizar en nuestro país.

F) En mérito a lo establecido por la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181 del 5 de octubre de 1999, son muchas las competencias para ejercer el control de tránsito terrestre, a saber: el Ministerio de Transportes, las Municipalidades Provinciales, las Municipalidades Distritales, la policía Nacional, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual-INDECOPI, la pluralidad de estas competencias, generan el caos en este sistema, con múltiples consecuencias negativas, tales como la pérdida de tiempo, consumo inútil de combustible, contaminación del ambiente, constantes accidentes de tránsito.

G) Factor importante para la expedición de licencias de conducir lo constituye el examen psicológico, por lo que los encargados de evaluar a los postulantes, deben cumplir su función, con mayor rigurosidad, incluyendo como base el aspecto de la educación, especialmente la educación vial. No debemos ignorar que un vehículo puede convertirse

en un arma para personalidades agresivas, además que la conducción de un vehículo desarrolla en la persona una sensación de poder inconsciente, que, combinada con fallas de la 175 personalidad, cansancio, estado de ebriedad; incrementan significativamente el riesgo de producción de accidentes.

2.3 Antecedente local

A la fecha, tanto en los repositorios de las universidades nacionales y particulares de Huánuco, no existen estudios respecto al tema, que puedan ser incluidas en el estado del conocimiento (estado del arte).

2.2 Bases teóricas

2.2.1 Delitos culposos

En muchos países de América del Sur este tipo de delitos son conocidos como delitos imprudentes y estas constituyen los delitos de máxima trascendencia estadística del sistema penal.

Cuando se habla de un delito culposo se habla de dos tipos de culpa, la culpa consiente y la culpa inconsciente, en el consiente el sujeto está al tanto de que genera un riesgo jurídico penalmente relevante y que también está violando un deber de cuidado regulado normativamente. En el caso de la culpa inconsciente el sujeto no reconoce el peligro de su comportamiento

El Código Penal Peruano, está orientada a determinar los delitos culposos, referidos mayormente al homicidio y lesiones culposos, y según Campos Barranzuela (2015), este código tiene mayor incidencia a la imputación objetiva del agente, cuando se encuentra

en estado de ebriedad, conduciendo máquina o vehículo motorizado de transporte público de pasajeros con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a 0.25 gramos – litro.

2.2.2 Droga Tóxica

Desde el punto de vista farmacológico y según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el concepto de droga “resulta aplicable a cualquier sustancia terapéutica o no, que introducida en el organismo por cualquier mecanismo (ingestión, inhalación, administración intramuscular o intravenosa, etc.) es capaz de actuar sobre el sistema nervioso central del consumidor provocando un cambio en su comportamiento, ya sea una alteración física o intelectual, una experimentación de nuevas sensaciones o una modificación de su estado psíquico”, caracterizadas por:

- El deseo abrumador o necesidad de continuar consumiendo (dependencia psíquica).
- La necesidad de aumentar la dosis para aumentar los mismos efectos (tolerancia).
- La dependencia física u orgánica de los efectos de la sustancia (que hace verdaderamente necesarios su uso prolongado, para evitar el síndrome de abstinencia).

2.2.3 Estupefaciente

Los estupefacientes o narcóticos, “están relacionados por lo general con el tratamiento y control del dolor. Se dice que estas sustancias tienen un índice terapéutico muy pequeño (ventana terapéutica

pequeña): es decir que las dosis son muy exactas para cada patología e indicación en particular. Por ejemplo, con una concentración específica se puede producir excitación y con una concentración superior pueden deprimir el SNC. Es por ello, que su indicación y prescripción deben ser realizadas exclusivamente por el profesional médico especialista, y deben ser utilizados bajo estricta vigilancia médica.” (ANMAT, Administración nacional de medicamentos, alimentos y tecnología médica. Argentina)

Los estupefacientes son sustancias destinadas a mitigar el dolor pero cuyo uso indebido puede llegar a causar una toxicomanía, entre ellos tenemos: Cannabis (hachís, aceite de hachís y marihuana), cocaína, heroína, metadona, opio, morfina, etc.

2.2.4 Sustancia psicotrópica o sintética

Se entiende por cualquier sustancia natural o sintética, que mediante su consumo tienen como característica producir los siguientes efectos:

- a) un estado de dependencia
- b) estimulación o depresión del sistema nervioso central, que tengan como resultado alucinaciones o trastornos de la función motora, o del juicio, o del comportamiento, o de la percepción, o del estado de ánimo, y además que la sustancia pueda ser objeto de un uso indebido tal que constituya un problema sanitario y social que justifique la fiscalización internacional de la sustancia. Ejemplos: LSD, MDMA (éxtasis) y anfetaminas.

Las sustancias psicotrópicas se encuentran clasificadas mediante la lista I, II, III o IV, dadas en el convenio sobre sicotrópicas con inclusión del Acta Final y de las resoluciones aprobadas por la Conferencia de las Naciones Unidas de 1971 para la Adopción de un Protocolo sobre Sustancias Sicotrópicas.

A continuación damos a conocer las listas mencionadas:

Cuadro N° 2.1
Lista I

Nro.	Denominaciones comunes	Otras denominaciones internacionales comunes o triviales	Denominación química
1	BROLANFETAMINA	DOB	(±)-4-bromo-2,5-dimetoxi-ametilfenetilamina
2	CATINONA		(-)-(S)-2-aminopropiofenona
3		DET	3- [2- (dietilamino) etil]indol
4		DMA	(±)-2,5-dimetoxi-a-metilfenetilamina
5		DMHP	3-(1 ,2-dimetilheptil)-7,8,9, 10-tetrahidro-6,6,9-trimetil-6Hdibenzo[b,d]pirano-1-01
6		DMT	3- [2-(dimetilamino) etil]indol
7		DOET	(±)-4-etil-2,5-dimetoxi-afenetilamina
8	N-ETIL-TENANFETAMINA	MDE, N-ETIL-MDA	(±)W-etil-a-metil-3,4-(metilendioxi)fenetilamina
9	ETICICLIDINA	PCE	N-etil- 1 - fenilciclohexilamina
10	ETRIPTAMINA		3-(2-aminobutil)indol
11	N-HIDROXI-TENANFETAMINA	N-OH MDA, N-HIDROXI-MDA	fenetil]hidroxilamina

12	(±)-LISERGIDA	LSD, LSD-25	9,10-didehidro-N,N-dietil-6-metilergolina-8/3-carboxamida
13		MDA	(±)-N,α-dimetil-3,4-(metilendioxi)fenetilamina
14		mescalina	3,4,5-trimetoxifenetilamina
15	METCATINONA		2-(metilamino)-1-fenilpropan-1-ona
16	METILAMINOREX		(±)-cis-2-amino-4-metil-5-fenil-2-oxazolina
17		MMDA	5-metoxi-α-metil-3,4-(metilendioxi)fenetilamina
18		parahexilo	3-hexil-7,8,9,10-tetrahidro-6,6,9-trimetil-6H-dibenzo[b,d]pirano-1-ol
19		PMA	p-metoxi-α-metilfenetilamina psilocina, psilocina
20		psilocina, psilocina	3-[2-(dimetilamino)etil]indol-4-ol
21	PSILOCIBINA		Fosfato dihidrogenado de 3-[2-(dimetilaminoetil)indol-4-ilo]
22	ROLICICLIDINA	PHP, PCPY	1-(1-fenilciclohexil)pirrolidina
23		STP, DOM	2,5-dimetoxi-α,4-dimetilfenetilamina
24	TENANFETAMINA	MDA	α-metil-3,4-(metilendioxi)fenetilamina
25	TENOCICLIDINA	TCP	1-[1-(2-tienil)ciclohexil]piperidina Tetrahidro cannabinol.
		tetrahidrocannabinol	Los siguientes isómeros y sus

			variantes estereoquímicas: 7,8,9, 10-tetrahidro-6,6,9-trimetil-3-pentil-6H-dibenzo[b,d]pirano 1-01 (9R, 10aR)-8,9, 10, 10a-tetrahidro-6,6,9-trimetil-3-pentil-6Hdibenzo[b, d]pirano- 1-01 (6aR,9R, 1 0aR)-6a,9, 10,1 0a tetrahidro-6,6,9-trimetil-3-pentil-6H-dibenzo[b,d]pirano- 1-01 (6aR, 1 0aR)-6a,7, 10,1 0a-tetrahidro-6,6,9-trimetil-3-pentil-6Hdibenzo[b, d]pirano- 1-01 6a,7,8,9-tetrahidro-6,6,9-trimetil-3-pentil-6H-dibenzo[b,d]pirano 1-01 (6aR, 10aR)-6a,7,8,9,10,10ahexahidro-6,6-dimetil-9-metileno-3-pentil-6H-dibenzo [b, d]pirano- 1-01
26		TMA	(±)-3,4,5-trimetoxi-a-metilfenetilamina

Los estereoisómeros, a menos que estén expresamente exceptuados, de las sustancias enumeradas en esta Lista siempre que la existencia de dichos estereoisómeros sea posible dentro de la nomenclatura química específica.

Las sales de las sustancias enumeradas en esta Lista siempre que la existencia de esas sales sea posible.

Fuente: CONVENIO SOBRE SICOTRÓPICAS con inclusión del Acta Final y de las resoluciones aprobadas por la Conferencia de las Naciones Unidas de 1971 para la Adopción de un Protocolo sobre Sustancias Sicotrópicas, así como de las Listas anexas al Convenio Para uso oficial únicamente SUSTANCIAS 1971

Cuadro N° 2.2
Lista II

Nro.	Denominaciones comunes	Otras denominaciones internacionales comunes o triviales	Denominación química
1.	ANFETAMINA		(±)-c-metilfenetilamina
2.	DEXANFETAMINA		(+)-a-metilfenetilamina
3.	DRONABINOL	(-)-trans--9-tetrahydro-cannabinol	6,6,9-trimetil-3-pentil-6Hdibenzo[b,d]pirano- 1 -ol
4.	FENETILINA		7-[2-[(a-metilfenetil)amino]etil]teofihina
5.	LEVANFETAMINA		(-)-(R)-a-metilfenetilamina
6.		levometanfetamina	(-)-N,a-dimetilfenetilamina
7.	MECLOCUALONA		3-(o-clorofenil)-2-metil-4(3H)-quinazolinona
8.	METANFETAMINA		(+)-(S)-N,a-dimetilfenetilamina
9.	RACEMATO DE METANFETAMINA		(±)-N,a-dimetilfenetilamina
10.	METACUALONA		2-metil-3-o-tolil-4(3H')-quinazolinona
11.	METILFENIDATO		Metil a-fenil-2-acetato de piperidina
12.	FENCICLIDINA	PCP	1-(1-fenilciclohexil)piperidina
13.	FENMETRACINA		3-metil-2-fenilmorfolina
14.	SECOBARBITAL		ácido 5-alil-5-(1 -metilbutil)barbitúrico
15.	ZIPEPROL		a-(a-metoxibencil)-4-(/3-metoxifenetil)- 1-piperazinetanol

Las sales de las sustancias enumeradas en esta Lista siempre que la existencia de esas sales sea posible.

Fuente: CONVENIO SOBRE SICOTRÓPICAS con inclusión del Acta Final y de las resoluciones aprobadas por la Conferencia de las Naciones Unidas de 1971 para la Adopción de un Protocolo sobre Sustancias Sicotrópicas, así como de las Listas anexas al Convenio Para uso oficial únicamente SUSTANCIAS 1971

Cuadro N° 2.3
Lista III

Nro.	Denominaciones comunes	Otras denominaciones internacionales comunes o triviales	Denominación química
1.	AMOBARBITAL		ácido 5-etil-5-isopentil-barbitúrico
2.	BUPRENORFINA		21-ciclopropil-7-a-[(5)-1-hidroxi-1,2,2-trimetilpropil]-6,14-endoetano-6,7,8,14-tetrahidrooripavina
3.	BUTALBITAL		ácido 5-alil-5-isobutil-barbitúrico
4.	CATINA	(+)-norpseudo-efedrina	ácido 5-(1-ciclohexen-1-il)-5-etilbarbitúrico
5.	CICLOBARBITAL		ácido 5-(1-ciclohexen-1-il)-5-etilbarbitúrico
6.	FLUNITRAZEPAM		5-(O-fluorofenil)-1,3-dihidro-1-metil-7-nitro-2H-1,4-benzodiazepin-2-ona
7.	GLUTETIMIDA		2-etil-2-fenilglutarimida
8.	PENTAZOCINA		(2R*,6R*,11R*)1,2,3,4,5,6-hexahidro-6,11-dimetil-3-(3-metil-2-butenil)-2,6-metano-3-benzazocin-8-ol
9.	PENTOBARBITAL		ácido 5-etil-5-(1-metilbutil)barbitúrico

Las sales de las sustancias enumeradas en esta Lista siempre que la existencia de esas sales sea posible.

Fuente: CONVENIO SOBRE SICOTRÓPICAS con inclusión del Acta Final y de las resoluciones aprobadas por la Conferencia de las Naciones Unidas de 1971 para la Adopción de un Protocolo sobre Sustancias Sicotrópicas, así como de las Listas anexas al Convenio Para uso oficial únicamente SUSTANCIAS 1971

Cuadro N° 2.4
Lista IV

Nro.	Denominaciones comunes	Otras denominaciones internacionales comunes o triviales	Denominación química
1.	ALOBARBITAL		ácido5,5-dialibarbitúrico
2.	ALPRAZOLAM		8-cloro-1-metil-6-fenil-4H-s-triazolo[4,3-a][1,4]benzodiazepina
3.	ANFEPRAMONA		2-(dietilamino)propiofenona
4.	AMINOREX		2-amino-5-fenil-2-oxazolina
5.	BARBITAL		ácido5,5-dietilbarbitúrico
6.	BENZFETAMINA		N-bencil-N,a-dimetilfenetilamina
7.	BROMAZEPAM		7-bromo-!,3-dihidro-5-(2-piridil)-211-1,4-benzodiazepin-2-ona
8.	BROTIZOLAM		2-bromo-4-(o-clorofenil)-9-metil-6H-tieno[3,2-f1-s-tiazolo[4,3-a][1,4]diazepina
9.	BUTOBARBITAL		ácido5-butil-5-etilbarbitúrico
10.	CAMAZEPAM		7-cloro-1,3-dihidro-3-hidroxi-1-metii-5-fenil-2H-1,4-benzo-diazepin-2-onadimetil carbamato(éster)
11.	CLORDIAZEPOXIDO		7-cloro-2-(metilamino)-5-fenil-3H-1,4-benzodiazepin-4-óxido
12.	CLOBAZAM		7-cloro-1-metii-5-fenil-1H-1,5-benzodiazepin-2,4(3H,5F1)-diona
13.	CLONAZEPAM		5-(o-clorofenil)-1 ,3-dihidro-7-nitro-2H-1,4-benzodiazepin-2-ona
14.	CLORAZEPATO		ácido7-cloro-2,3-dihidro-2-oxo-5-fenil-1H-1,4-benzodiazepin-3-carboxflico

15.	CLOTIAZEPAM		5-(o-clorofenil)-7-etil-1,3-dihidro-1-metil-2H-tieno [2,3-e]-1,4-diacepina-2-ona
16.	CLOXAZOLAM		10-cloro-10-(o-clorofenil)-2,3,7,8-tetrahidrooxazolo [3,2-d] [1,4]benzodiazepina-6(5H)-ona
17.	DELORAZEPAM		7-cloro-5-(o-clorofenil)-1,3-dihidro-2H-1,4-benzodiazepina-2-ona
18.	DIAZEPAM		7-cloro-1,3-dihidro-1-metil-5-fenil-2H-1,4-benzodiazepina-2-ona
19.	ESTAZOLAM		8-cloro-6-fenil-4H-s-triazolo[4,3-a][1,4]benzodiazepina
20.	ETCLORVINOL		1-cloro-3-etil-1-penteno-4-in-3-ol
21.	ETINAMATO		i-carbamato de etilciclohexanol
22.	LOFLAZEPATO DE ETILO		Etil 7-cloro-5-(o-fluorofenil)-2,3-dihidro-2-oxo-1H-1,4-benzodiazepina-3-carboxilato
23.	ETILANFETAMINA	N-etilanfetamina	N-etilamfetamina
24.	FENCANFAMINA		N-etil-3-fenil-2-norbornanamina
25.	FENPROPOREX		(±)-3-[(a-metilfenetil)amino]propionitrilo
26.	FLUDIAZEPAM		7-cloro-5-(o-fluorofenil)-1,3-dihidro-1-metil-2H-1,4-benzodiazepina-2-ona
27.	FLURAZEPAM		7-cloro-1-[2-(di-etilamino)etil]-5-(o-fluorofenil)-1,3-dihidro-2H-1,4-benzodiazepina-2-ona

28.	HALAZEPAM		7-cloro-1,3-dihidro-5-fenil-1-(2,2,2-trifluoroetil)-2H-1,4-benzodiazepin-2-ona
29.	HALOXAZOLAM		10-bromo-lib-(o-f1uorofenil)-2,3,7,11 b-tetrahidrooxazolo [3,2-d][1,4]benzodiazepin-6(5H)-ona
30.	KETAZOLAM		11-cloro-8,12b-dihidro-2,8-dimetil 12b-fenil-4H-[1,3]-oxa.zinol [3,2-d][1,4]benzodiazepin-4,7(6H)-diona
31.	LEFETAMINA	SPA	(-)-N,N-dimetil-1,2-difenil-etilamina
32.	LOPRAZOLAM		6-(o-clorofenil)-2,4-dihidro-2-[(4-metil-1-piperacil) metileno]-8-nitro-1H-imidazo [1,2-a][1,4]benzodiazepin-1 -ona
33.	LORAZEPAM		7-cloro-5-(o-clorofenil)-1,3-dihidro-3-hidroxi-2H-1,4-benzodiazepin-2-ona
34.	LORMETAZEPAM		7-cloro-5-(o-clorofenil)-1,3-dihidro-3-hidroxi-1-metil-2H-1,4 benzodiazepin- 2-ona
35.	MAZINDOL		5-(p-clorofenil)-2,5-dihidro-3H-imidazo[2,i-a]isoindol-5-ol
36.	MEDAZEPAM		7-cloro-2,3-dihidro-1 -metil-5-fenil-1H-1,4-benzodiazepina
37.	MEFENOREX		N-(3-cloropropil)-a-metil-fenclilamina
38.	MEPROBAMATO		dicarbamatode2-metil-2-propil-1,3-propanodiol
39.	MESOCARBO		3-(a-metilfenil)-N-(fenilcarbamoil)sidnonaimi na

40.	METIL-FENOBARBITAL		ácido 5-etil-1-metil-5-fenil-barbitúrico
41.	METIPRILONA		3,3-dietil-5-metil-2,4-piperidino-diona
42.	MIDAZOLAM		8-cloro-6-(o-fluorofenil)-1-metil 4H-imidazo[1,5-a][1,4]benzodiazepina
43.	NIMETAZEPAM		1,3-dihidro-1-metil-7-nitro-5-fenil-2H-1,4-benzodiazepin-2-ona
44.	NITRAZEPAM		1,3-dihidro-7-nitro-5-fenil-2H-1,4-benzodiazepin-2-ona
45.	NORDAZEPAM		7-cloro-1,3-dihidro-5-fenil-2H-1,4-benzodiazepin-2-ona
46.	OXAZEPAM		7-cloro-1,3-dihidro-3-hidroxi-5-fenil-2H-1,4-benzodiazepin-2-ona
47.	OXAZOLAM		10-cloro-2,3,7,11b-tetrahidro-2-metil-11b-feniloxazolo[3,2-d][1,4]benzodiazepin-6(5H)-ona
48.	PEMOLINA		2-amino-5-fenil-2-oxazolin-4-ona 2-imino-5-fenil-4-oxazolidinona
49.	FENDIMETRACINA		(+)-(2S,3S)-3,4-dimetil-2-fenil-morfolma
50.	FENOBARBITAL		ácido 5-etil-5-fenilbarbitúrico
51.	FENTERMINA		a,a-dimetilfenetilamina
52.	PINAZEPAM		7-cloro-1,3-dihidro-5-fenil-1-(2-propinil)-2H-1,4-benzodiazepin-2-ona
53.	PIPRADROL		a,a-difenil-2-piperidinametanol
54.	PRAZEPAM		7-cloro-1-(ciclopropilmetil)-1,3-dihidro-5-fenil-2H-1,4-benzodiazepin-2-ona
55.	PIROVALERONA		4'-metil-2-(1-pirrolidinil)valerofenona

56.	SEC BUTABARBITAL		ácido 5-sec-butil-5-etil-barbitúrico
57.	TEMAZEPAM		7-cloro-1,3-dihidro-3-hidroxi-1-metil-5-fenil-2H-1,4-benzodiazepin-2-ona
58.	TETRAZEPAM		7-cloro-5-(1-ciclohexen-1-ii)-1,3-dihidro-1-metil-2H-1,4-benzodiazepin-2-ona
59.	TRIAZOLAM		8-cloro-6-(o-clorofenil)-1-metil-4H-s-triazolo[4,3-a][1,4]benzodiazepina
60.	VINILBITAL		ácido 5-(1-metilbutil)-5-vinil-barbitúrico
Las sales de las sustancias enumeradas en esta lista siempre que la existencia de esas sales sea posible.			

Fuente: CONVENIO SOBRE SICO TRÓPICAS con inclusión del Acta Final y de las resoluciones aprobadas por la Conferencia de las Naciones Unidas de 1971 para la Adopción de un Protocolo sobre Sustancias Sico trópicas, así como de las Listas anexas al Convenio Para uso oficial únicamente SUSTANCIAS 1971

2.2.5 Presencia de alcohol en la sangre

El alcohol es la droga psicoactiva legal y social más antigua, su forma de consumo como conducta individual, familiar o cultural es influida por creencias, hábitos y significados atribuibles a sus efectos euforizantes, afrodisíacos, relajantes inductores del sueño y anti ansiolítico (Araque y Cruz, 2008).

El alcohol en sus combinaciones directas con los fluidos y los tejidos del cuerpo, la absorción del alcohol constituye un fenómeno químico; en lo que se refiere al resultado de sus combinaciones, el alcohol es un fenómeno biológico; y en relación con la interacción de las necesidades de la personalidad individual, el alcoholismo es un problema psicológico. (Agullo 2007)

2.2.5.1 Medición del alcohol en la sangre

Una de las formas de la medición del alcohol en la sangre se realiza mediante la prueba del alcotest. La prueba mide la cantidad de alcohol en el aire que uno expulsa (exhala). El dispositivo para medir puede ser electrónico o manual, este dispositivo evalúa el nivel de alcohol en el aliento.

El alcotest busca en primera instancia determinar la presencia de alcohol en los conductores por lo que tiene una valoración relativa.

Otra forma de medir el alcohol consumido es mediante el análisis de sangre o alcoholemia. Este análisis mide la cantidad de alcohol etílico o etanol en un cuerpo, ya que el alcohol se absorbe rápidamente, pasando al torrente sanguíneo y puede medirse pocos minutos después del consumo de una bebida alcohólica por parte de una persona.

La prueba no tiene en cuenta la capacidad para conducir de una persona. La capacidad para conducir varía entre diferentes personas con los mismos niveles de alcohol en la sangre. Algunas personas con niveles de alcohol en la sangre por debajo del 0.05% pueden ser incapaces de conducir en forma segura. En el caso de bebedores ocasionales, los problemas de juicio ocurren a niveles de alcohol en la sangre de tan solo 0.02%. (Mediplus, 2016).

2.2.5.2 Nivel de alcohol permitido en la sangre en el Perú

El grado alcohólico máximo permitido a los conductores y peatones que sean intervenidos por la autoridad se establece en 0,50 gramos

de alcohol por litro de sangre (D. S. N.º 016-2009-MTC, art. 307), lo cual equivale al consumo de 3 vasos de cerveza o a 2 copas de vino. En el caso del pisco, vodka o whisky, cuyo contenido de alcohol es mayor, la ingesta no debe exceder de una onza, aproximadamente.

Según la Universidad de Lima (departamento de servicio psicológico), 0,50 gramos de alcohol por litro de sangre equivale al consumo de 3 vasos de cerveza o a 2 copas de vino. En el caso del pisco, vodka o whisky, cuyo contenido de alcohol es mayor, la ingesta no debe exceder de una onza, aproximadamente.

Es muy importante tener en consideración que según que según LEY N° 27753 (Artículo 1º.- Modifica los Artículos 111º, 124º y 274º del Código Penal Modificanse los Artículos 111º, 124º y 274º del Código Penal) los siguientes artículos:

Artículo 274º.- Conducción en estado de ebriedad o Drogadicción. El que encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de estupefacientes, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, instrumento, herramienta, máquina u otro análogo, será reprimido con pena privativa de la libertad no mayor de un año o treinta días-multa como mínimo y cincuenta días-multa como máximo e inhabilitación, según corresponda, conforme al Artículo 36º, incisos 6) y 7). Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros o de transporte pesado, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de dos años o cincuenta

días-multa como mínimo y cien días-multa como máximo e inhabilitación conforme al Artículo 36º incisos 6) y 7)."

Artículo 2º.- Modifica el Artículo 135º del Código Procesal Penal
Modifícase el Artículo 135º del Código Procesal Penal que quedará redactado en los siguientes términos: "El Juez puede dictar mandato de detención si atendiendo a los primeros recaudos acompañados por el Fiscal Provincial sea posible determinar: 1. Que existen suficientes elementos probatorios de la comisión de un delito que vincule al imputado como autor o partícipe del mismo. No constituye elemento probatorio suficiente la condición de miembro de directorio, gerente, socio, accionista, directivo o asociado cuando el delito imputado se haya cometido en el ejercicio de una actividad realizada por una persona jurídica de derecho privado. 2. Que la sanción a imponerse sea superior a los cuatro años de pena privativa de libertad; y, 3. Que existen suficientes elementos probatorios para concluir que el imputado intenta eludir la acción de la justicia o perturbar la acción probatoria. No constituye criterio suficiente para establecer la intención de eludir a la justicia, la pena prevista en la Ley para el delito que se le imputa. En todo caso, el juez penal podrá revocar de oficio el mandato de detención previamente ordenado cuando nuevos actos de investigación pongan en cuestión la suficiencia de las pruebas que dieron lugar a la medida."

Artículo 3º.- Tasas de alcoholemia en aire espirado. Las tasas de alcoholemia en aire espirado, que se efectúen como parte de la actividad preventiva policial serán indiciarias y referenciales en tanto

se practique al intervenido el examen de intoxicación alcohólica en la sangre.

Artículo 4º.- Tabla de Alchoolemia. Incorpórase como anexo la tabla de alchoolemia cuyo valor es referencial y forma parte de la presente Ley. Deberá ser expuesta obligatoriamente en lugar visible donde se expendan bebidas alcohólicas.

Cuadro N° 2.5
CUADRO DE ALCOHOLEMIA

1er. Período: 0.1 a 0.5 g/l: subclínico.	No existen síntomas o signos clínicos, pero las pruebas psicométricas muestran una prolongación en los tiempos de respuesta al estímulo y posibilidad de accidentes. No tiene relevancia administrativa ni penal.
2do. Período: 0.5 a 1.5 g/l: ebriedad.	Euforia, verborragia y excitación, pero con disminución de la atención y pérdida de la eficiencia en actos más o menos complejos y dificultad en mantener la postura. Aquí está muy aumentada la posibilidad de accidentes de tránsito, por disminución de los reflejos y el campo visual.
3er. Período: 1.5 a 2.5 g/l: ebriedad absoluta.	Excitación, confusión, agresividad, alteraciones de la percepción y pérdida de control.
4to. Período: 2.5 a 3.5 g/l: grave alteración de la conciencia.	Estupor, coma, apatía, falta de respuesta a los estímulos, marcada descoordinación muscular, relajación de los esfínteres.
5to. Período: niveles mayores de 3.5 g/l: Coma.	Hay riesgo de muerte por el coma y el para respiratorio con afección neumonológica, bradicardia con vaso dilatación periférica y afección intestinal.

Fuente: LEY N° 27753 Artículo 1º.- Modifica los Artículos 111º, 124º y 274º del Código Penal

2.2.6 Imprudencia

Según la Real Academia Española (RAE) la imprudencia o falta de prudencia, es la falta de cautela, moderación, sensatez, buen juicio, etc.

Para definir la imprudencia "... se dice que actúan imprudentemente quien lo hace sin intención (ausencia de compromiso con el resultado típico). Además, la imprudencia siempre se ha definido desde parámetros puramente normativos. En la actualidad se afirma que en la imprudencia el sujeto no ha querido realizar el hecho, pero sin embargo, se ha producido por su descuido, pudiendo y debiendo haberlo evitado. La esencia de la imprudencia es, junto a la ausencia de compromiso con el resultado (falta de intención o dolo), la infracción es un deber específico de cuidado." (Sobalvarro , 2012)

Para el diario Correo (2016), en nuestro país el 80% de accidentes de tránsito es por imprudencia como una excesiva velocidad, imprudencia del peatón, consumo de alcohol por parte del peatón y conductor, no emplear el cinturón de seguridad etc.

Las estadísticas de la Policía Nacional del Perú muestran que los conductores siguen siendo los mayores responsables de los accidentes de tránsito en el país, siendo las conductas temerarias más comunes en las que ellos inciden:

- Exceso de velocidad.
- Invadir el carril contrario.
- Conducir ebrio.

- No usar adecuadamente las luces del vehículo.
- Conducir un vehículo en mal estado.
- Pasarse la luz roja.
- Imprudencia y distracción.

Según Radio Programas del Perú (RPP, 2017), las conductas inapropiadas por parte de los peatones que originan más accidentes de tránsito en el país son:

- Cruzar la pista sin hacer uso de los puentes peatonales.
- Cruzar la pista en estado de ebriedad.
- Caminar por la pista.
- Subir o bajar de vehículos en movimiento.

2.2.7 Fallas mecánicas

Si se considera como causante de un accidente a una falla mecánica, significa que todo un sistema del vehículo motorizado como son los frenos, sistema eléctrico, la dirección, la suspensión, el de potencia, etc., falló al 100 por ciento y de un momento a otro. Por lo tanto, buena parte de los accidentes podrían evitarse si los conductores realizaran un chequeo diario a sus vehículos o desarrollar mantenimiento preventivo de las unidades.

En algunos países, las cuales muestran cómo el 10 por ciento de los accidentes tiene como causa el mal funcionamiento de un mecanismo

importante del vehículo y al menos el 85 por ciento, errores graves de quienes se encargan de mantenerlo y conducirlo. (Diario el tiempo, 2010)

2.2.8 Error humano

En los accidentes de tránsito, es conocida la gran incidencia del factor humano (conductor o peatón) en el desencadenamiento de los accidentes, ya que en la inmensa mayoría de los accidentes se registra en algún momento un fallo humano.

Las causas hay que buscarlas en diversos factores, destacando por encima de los demás las causas psíquicas, la búsqueda del riesgo, causas físicas, falta de respeto a las Normas de Circulación y a deficiencias en la percepción.

Los accidentes de tránsito en el Perú, se deben, por lo general, a errores humanos. Los desenlaces pueden ser fatales y la responsabilidad puede caer pesadamente sobre el propio conductor.

Entre los errores más comunes que desencadenan en accidentes son:

- Chatear o contestar una llamada
- Invadir carril contrario
- Cansancio
- Tablero desordenado
- Comer en el vehículo

2.2.9 Inobservancia de reglas técnicas de tránsito

Jurídicamente hablando significa incumplimiento de alguna norma o ley, por falta de conocimiento al no conocer que hay o existía dicha ley, pero, esto se configura cuando el agente ocasiona lesiones culposas por no haber observado debida y diligentemente las reglas técnicas de tránsito, esto es, cuando el conductor infringe las reglas técnicas descritas en el Reglamento General de Tránsito. La agravante se justifica por el hecho que, para entregar las licencias de conducir vehículos motorizados, el Estado por medio del Ministerio de Transportes y comunicaciones, prepara o exige preparación especial a los postulantes y es allí donde se advierte a los flamantes conductores la importancia que tiene el conocimiento riguroso y aplicarlas diligentemente las reglas técnicas de tránsito, de modo que, si las inobserva y causa lesiones, será sancionado con mayor pena.

2.2.10 Homicidio culposo

En el homicidio culposo, Alonso Peña Cabrera (2008) subraya, que el primer dato a saber es que se haya producido la muerte de una persona, segundo dato a saber, es que el resultado fatal haya obedecido a una conducta negligente del autor, tercer dato, es que dicha negligencia haya sobrepasado el riesgo permitido y cuarto dato, es examinar si efectivamente dicho resultado es la consecuencia directa de la conducta infractora del autor y debe además descartarse la presencia de otros cursos hipotéticos, así como la auto – puesta en peligro de la propia víctima, en términos de imputación objetiva.

2.2.11 Lesiones culposas

El delito se perfecciona cuando el sujeto activo ocasiona lesiones sobre el sujeto pasivo por haber obrado culposamente. El agente obra por culpa cuando produce un resultado dañoso al haber actuado con falta de previsión, prudencia o precaución, habiendo sido el resultado previsible o, previéndole, confía en poder evitarlo. Aparece el delito de lesiones culposas cuando la conducta del agente afecta el deber objetivo de cuidado y como consecuencia directa deviene el resultado no querido ni buscado sobre el sujeto pasivo. Para la jurisprudencia, "las lesiones culposas pueden ser definidas como aquella lesión producida por el agente al no haber previsto el posible resultado antijurídico, siempre que debiera haberlo previsto y dicha previsión era posible, o habiéndolo previsto, confía sin fundamento en que no se producirá el resultado que se representa; actuando en consecuencia con negligencia, imprudencia e impericia".

2.2.12 Causas más frecuentes de los accidentes de tránsito

Para poder visualizar las causas más frecuentes de los accidentes de tránsito en el Perú, veamos el siguiente cuadro.

Cuadro N° 2.6

ACCIDENTES DE TRÁNSITO, SEGÚN CAUSAS MÁS FRECUENTES, 2014	(%)
Exceso de velocidad	42,9
Invasión del carril/ maniobras no permitidas	38,6
Desacato a la señal de tránsito por parte del conductor	19,3
Ebriedad del conductor	7,6
Desacato a la señal de tránsito por parte del peatón	6,0
Vía en mal estado	2,9
Falla mecánica	2,8
Factor climático	2,0
Estado de ebriedad del peatón	0,9
Exceso de carga	0,8
Cansancio o fatiga del conductor	0,6
Falta de iluminación en vías	0,6
Señalización defectuosa	0,6
Uso del celular o dispositivos electrónicos	0,1
Otro /1	6,9

1/ Comprende cruce intempestivo de animal, imprudencia del conductor e imprudencia del peatón.

Base: 123 786 accidentes de tránsito registrados en el año 2014.

Nota: La suma de porcentajes supera el 100% debido a que el accidente puede haberse ocasionado por una o más causas.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – IV Censo Nacional de Comisarías 2015.

2.2.13 Causas más frecuentes de los accidentes de tránsito en vehículos menores

Entre los accidentes de tránsito cometidos frecuentemente por parte de los vehículos menores a nivel nacional, son los siguientes;

Cuadro N°. 2.7

ACCIDENTES DE TRÁNSITO, SEGÚN CAUSAS MÁS FRECUENTES, 2014	(%)
Motos lineales	49,3
Motocar/moto taxi/similares /1	43,9
Bicicletas	3,6
Vehículo no identificado /2	2,3
Triciclos	0,7

1/ Comprende trimoto, cuatrimoto.

2/ Se refiere a la información no identificada en las fuentes de información policial (Libro de ocurrencias y SIDPOL).

Base: 46 510 vehículos menores involucrados en 40 416 accidentes de tránsito.

Nota: La suma de porcentajes supera el 100% debido a que en un accidente pueden intervenir más de un tipo de vehículo menor.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – IV Censo Nacional de Comisarías 2015.

2.3 Los Distritos Judiciales

Se denomina Distrito Judicial a la demarcación territorial sobre la que se extiende la competencia de la jurisdicción de cada Corte Superior de Justicia, permitiendo el funcionamiento de Juzgados y Salas Superiores para la administración de Justicia.

Los fiscales provinciales tienen competencia para actuar en un determinado ámbito territorial demarcado expresamente para ese fin, que se denomina distrito judicial³. En la actualidad hay 32 distritos

³ Esta demarcación territorial también determina la competencia de los órganos del Poder Judicial, con excepción de la Corte Suprema que, al igual que los fiscales supremos, tiene competencia nacional. Véase el artículo 82º inciso 24) del Texto Único Ordenado de la Ley Orgánica del Poder Judicial, aprobado por Decreto Supremo N° 017-93-JUS.

judiciales, esta demarcación no coincide necesariamente con los departamentos en los que se divide el país, tal como vemos en el cuadro siguiente.

Cuadro N° 2.8
Distritos Judiciales en el Perú y número de dependencias

Amazonas	Callao	Ica	Lima Sur	Puno
Ancash	Cañete	Junín	Loreto	San Martín
Apurímac	Cusco	La Libertad	Madre de Dios	Santa
Arequipa	Huancavelica	Lambayeque	Moquegua	Tacna
Ayacucho	Huánuco	Lima	Pasco	Tumbes
Cajamarca	Huaura	Lima Norte	Piura	Ucayali
Lima Este	Sullana			

Fuente: Portal del Ministerio Público (2009 – 2015).

2.4 Definiciones de términos básicos

Accidente. Toda lesión corporal producida por acción imprevista fortuita u ocasional de una fuerza externa, repentina y violenta que obra súbitamente sobre la persona, independientemente de su voluntad y que puede ser determinada por los médicos de una manera cierta.⁴

Accidente de tránsito. Perjuicio ocasionado a una persona y/o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido mayormente a la negligencia, acción con riesgo, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero o peatón: también los accidentes de tránsito

⁴ Resolución de Superintendencia N° 043-2000-SEPS-CD, Normas sobre condiciones generales del Contrato de Prestación de Servicios de Seguridad Social en Salud para afiliados regulares, de 26/07/2000, Anexo 1, Condiciones Generales del Contrato de Prestación de Servicios de Seguridad Social en Salud para Afiliados Regulares, Cláusula Vigésimo Cuarta.- Definiciones

ocurren por falla mecánicas del medio, errores por transporte de carga y ocasionados por el cruce de animales

Archivo consentido. Es aceptar la ejecución de un hecho, vale decir es la voluntad de las partes sobre un hecho que aprueban con pleno consentimiento. Puede ser expreso y tácito. Expreso cuando se manifiestan por palabras o signos y tácito cuando se deducen de algún hecho.

Con acusación. Es la exposición de cargos y pruebas contra alguien que comete un delito.

D.P.C. Significa delito de peligro común.

Indemnización. Consiste en el pago de una suma de dinero equivalente al daño sufrido por el damnificado en su patrimonio.

Homicidio culposo: el que por culpa ocasiona la muerte de una persona

Obligación. Vínculo jurídico entre dos o más personas determinadas, que coloca a una de ellas en la necesidad de dar hacer o no hacer una cosa respecto a otra.

Principio de oportunidad. De conformidad a lo previsto en el art 2 C.P.P, es aquel que permite la posibilidad de dar solución a hechos jurídicos penales de poca trascendencia que son aquellos que sobrecargan la administración de Justicia Penal , para ello se podrá aplicar si se cuenta con el consentimiento expreso del imputado , absteniéndose el fiscal de ejercitar la acción penal y siempre que se cumplan cualquiera de los casos establecidos en la norma adjetiva.

Lesiones culposas: El que por culpa causa a otro un daño en el cuerpo o en la salud.

Tránsito. Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (Circulación)

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1 Tipo de investigación

La investigación desarrollada se enmarco al tipo de investigación según los siguientes criterios⁵:

Por la finalidad, la investigación es aplicada⁶, ya que se utilizó la teoría existente, para determinar los factores que inciden en homicidios y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores en la Provincia de Tocache, todo esto apoyado en la investigación teórica.

⁵ Según el libro "Teoría, diseño y formulación de proyectos de investigación" de los autores Walther Casimiro Urcos, Luis Almeyda Vásquez y Santos Blancos Muñoz.

⁶ Este tipo de investigación según Raúl Pino Gotuzzo, está orientada al campo práctico, representa la realidad más fielmente y está determinada hacia una población específica.

Según el carácter de la investigación, la investigación fue cuantitativa⁷, ya que la variable, las dimensiones y los indicadores en estudio fueron susceptibles de ser cuantificadas y medidas.

3.2 Nivel de investigación

El nivel de investigación⁸ fue descriptivo - retrospectivo, porque se recogió información de manera independiente de denuncias por homicidios y lesiones culposas cometidos por los transportistas de pasajeros de vehículos menores.

Según Cerda (1998:71), “tradicionalmente se define la palabra describir como el acto de representar, reproducir o figurar a personas, animales o cosas...”; y agrega: “Se deben describir aquellos aspectos más característicos, distintivos y particulares de estas personas, situaciones o cosas, o sea, aquellas propiedades que las hacen reconocibles a los ojos de los demás”

De acuerdo a la naturaleza de la investigación, está reúne las características de una investigación de nivel descriptivo porque nos permitió determinar las características principales de las variables materia de estudio.

3.3 Diseño y esquema de la investigación.

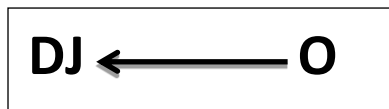
El diseño de la investigación fue del tipo no experimental descriptivo - retrospectivo, longitudinal, ya que se tomaron datos existentes de los factores que inciden en homicidios y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores y en determinados tiempos, permitiéndonos delinear las características circunscritas a los accidentes de tránsito con vehículos menores, teniendo

⁷ El carácter de investigación hace referencia a dos enfoques: el cuantitativo y el cualitativo, el primero se centra en los aspectos objetivos y susceptibles de cuantificación y el segundo se orienta a descubrir el sentido y significado de las acciones sociales.

⁸Para Hernández Sampieri y otros, en su libro de Metodología de la Investigación de la 5ta edición del año 2010, a las investigaciones ya no los cataloga como niveles, sino como alcances de la investigación: exploratorio, descriptivo, correlacional o explicativo.

en cuenta tanto la morbilidad, la mortalidad y las características inherentes a este tipo de accidentes.

Esquema:



Dónde:

- DJ : Distrito Judicial de Tocache – San Martín
 O : Observación de los factores que inciden en homicidios y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores del año 2015.

3.4 Población y muestra

3.4.1 Población

La población en estudio estuvo conformada por todos los homicidios y lesiones culposas cometidos por los transportistas de pasajeros públicos del departamento de San Martín, Región de Tocache y, registrados en los archivos del Distrito Judicial de Tocache, comprendidos de enero a diciembre del 2016.

3.4.2 Muestra y muestreo

El muestreo y la muestra fue no probabilístico⁹, por selección intencionada¹⁰ o muestreo por conveniencia. Para esto, se hizo un estudio longitudinal,

⁹ La muestra no probabilística, son aquellas cuyo tamaño se determina sin la utilización de técnicas probabilísticas, sino a causas relacionadas con las características de la investigación. La fortaleza de este tipo de muestras no reside en la representatividad de sus elementos, entendiéndose como a mayor número mayor representatividad, sino en la cuidadosa selección de los elementos de la población que la conforman; de acuerdo a ciertas características previamente establecidas en el planteamiento del problema de la investigación.

¹⁰ Cuando una muestra ya está pre determinada, la denominación de la muestra no probabilística intencionado o criterial, y se considera que la evaluación de la representatividad es subjetiva (Sánchez y Reyes 2009:147).

tomando todos los casos consistentes en denuncias de homicidios y lesiones culposas cometidos por los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores. Este registro se hizo mensualmente.

3.5 Criterios de inclusión y exclusión

3.5.1 Criterios de inclusión

Se incluyeron todas las denuncias registradas en los archivos del Distrito Judicial de Tocache, de manera explícita como accidentes de tránsito ocasionados por vehículos menores, accidentes que inciden en homicidio y lesiones culposas.

3.5.1 Criterios de inclusión

Se excluyeron los accidentes de tránsito de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores en la provincia de Tocache – San Martín, fuera del período comprendido entre enero y diciembre del año 2016.

Se excluyeron los accidentes de tránsito de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores que no fueron denunciados y/o registrados en los archivos del Distrito Judicial de Tocache – San Martín.

3.6 Técnica e Instrumento de recolección de datos

Para la recolección de datos se usó la consulta documental, ya que con dicha técnica "... se trata de ponerse en contacto con el conocimiento acumulado acerca del tema o problema que vamos a investigar, a través de lo que otros vieron o estudiaron. Para el logro de este propósito se recurre a lo que se denomina "consulta y recopilación documental", tarea que se lleva a cabo

principalmente mediante la detección, consulta y recopilación documental.”
(Ander-Egg 2010: 129)

Los documentos¹¹ al que se recurrió fueron los documentos oficiales del distrito Judicial de Tocache.

Como instrumento para operativizar la consulta documental se usó una ficha de registro. La ficha de registro se diseñó teniendo en cuenta el cuadro de operacionalización de la variable: factores que inciden en homicidios y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores.

3.7 Validación del instrumento de investigación

La validación del instrumento se llevó a cabo mediante la opinión de tres expertos en el tema quienes tuvieron en cuenta la validez del contenido¹² de la ficha de registro. (Ver anexo 01)

3.8 Confiabilidad del instrumento

Teóricamente, la confiabilidad¹³ de un instrumento “... se refiere al grado en que un individuo obtiene un puntaje en una prueba que se apegue con exactitud a la verdadera situación de la persona con respecto a la variable que se mide y sí la información que se proporciona sobre esta situación es coherente.” (Aguilar – Morales, 2011), pero como en el caso del desarrollo de nuestra investigación, el instrumento para la recogida de datos no es una

¹¹ Se entiende como documento toda fuente de registro existente institucional.

¹² Se entiende como validez de contenido al grado en que un instrumento refleja un dominio específico de contenido de lo que se mide

¹³ La confiabilidad representa la diferencia que hay entre las medidas hechas de una misma característica, en diferentes ocasiones. Está representada por una escala que va del 0 al 1, mientras más cercano al 1 es el coeficiente obtenido, más confiable será el instrumento. (Bautista, 2009)

prueba, sino consulta documental, esta no llevo a cabo una confiabilidad basada en la utilización de técnicas estadísticas como la utilización de un coeficiente de correlación, sino se usó la experiencia de especialistas y basada en los objetivos planteados.

3.9 Procesamiento y presentación de datos

Para el procesamiento de los datos se usó estadística descriptiva¹⁴ mediante el software estadístico Microsoft Excel y el SPSS V24. Para la presentación de las mismas se usó cuadros y gráficos, donde se detallan las frecuencias y porcentajes de los casos hallados. El procesamiento como la presentación de los datos nos permitió describir y analizar el trabajo de campo desarrollado.

¹⁴ Usamos estadística descriptiva ya que nos permite organizar, resumir y presentar datos de manera informativa, para ello se utiliza distribución de frecuencias, gráficas, medidas de tendencia central y dispersión. No usamos estadística inferencial, porque los datos usados no proviene de una muestra dada una población.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

Para el análisis de los datos, primeramente se hizo un estudio exploratorio descriptivo univariante de los casos ocurridos desde el mes de enero hasta el mes de diciembre del año 2015. Este análisis nos permitió tener en detalle lo ocurrido de los delitos en: Imprudencia en conducción vehicular, lesiones, lesiones culposas, contra la vida el cuerpo y la salud, homicidio culposo y Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico. Luego se hizo el análisis respectivo acerca medidas de posición o localización¹⁵ y el análisis sobre las medidas de dispersión¹⁶ o escala. Estos análisis se desarrollaron individualmente en cada variable como en su totalidad.

La recolección de datos mediante la consulta documental, nos muestra los resultados siguientes:

¹⁵ describen un valor alrededor del cual se encuentran las observaciones

¹⁶ pretenden expresar cuan variable es un conjunto de datos.

4.1 Resultados del trabajo de campo

A). Delitos ocurridos en el mes de enero

Cuadro Nro. 4.1
Mes de enero

Nro.	FECHA (día/mes/año)	CASO	DELITO	ESTADO
1.	09/01/15	2806154502- 2015-38-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad.
2.	26/01/15	2806154502- 2015-56-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad.

Fuente: Ministerio Público, Distrito Judicial de Tocache – San Martín

B). Delitos ocurridos en el mes de febrero

Cuadro Nro. 4.2
Mes de febrero

Nro.	FECHA (día/mes/año)	CASO	DELITO	ESTADO
1.	19/02/15	2806154502- 2015-102-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad.

Fuente: Ministerio Público, Distrito Judicial de Tocache – San Martín

C). Delitos ocurridos en el mes de marzo**Cuadro Nro. 4.3**
Mes de marzo

Nro.	FECHA (día/mes/año)	CASO	DELITO	ESTADO
1.	15/03/15	2806154502-2015-126-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Archivo Consentido.
2.	17/03/15	2806154502-2015-128-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad.
3.	17/03/15	2806154502-2015-129-0	Lesiones (Culposas).	Archivo (preliminar).
4.	17/03/15	2806154502-2015-130-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad.
5.	17/03/15	2806154502-2015-132-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Archivo Consentido.

Fuente: Ministerio Público, Distrito Judicial de Tocache – San Martín

D). Delitos ocurridos en el mes de abril**Cuadro Nro. 4.4**
Mes de abril

Nro.	FECHA (día/mes/año)	CASO	DELITO	ESTADO
1.	08/04/15	2806154502-2015-160-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Archivo Consentido.
2.	08/04/15	2806154502-2015-176-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad.

Fuente: Ministerio Público, Distrito Judicial de Tocache – San Martín

E). Delitos ocurridos en el mes de mayo**Cuadro Nro. 4.5**

Mes de mayo

Nro.	FECHA (día/mes/año)	CASO	DELITO	ESTADO
1.	20/05/15	2806154502- 2015-223-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Con Acusación.

Fuente: Ministerio Público, Distrito Judicial de Tocache – San Martín

F). Delitos ocurridos en el mes de junio**Cuadro Nro. 4.6**

Mes de junio

Nro.	FECHA (día/mes/año)	CASO	DELITO	ESTADO
1.	08/06/15	2806154502- 2015-249-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Con Acusación.
2.	11/06/15	2806154502- 2015-265-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Archivo Consentido.
3.	11/06/15	2806154502- 2015-266-0	Contra la Vida / el Cuerpo y la Salud	Archivo Consentido.
4.	18/06/15	2806154502- 2015-269-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Archivo Consentido.

Fuente: Ministerio Público, Distrito Judicial de Tocache – San Martín

G). Delitos ocurridos en el mes de julio

Cuadro Nro. 4.7
Mes de julio

Nro.	FECHA (día/mes/año)	CASO	DELITO	ESTADO
1.	JULIO: 02/07/15	2806154502- 2015-284-0	Lesiones.	Archivo Consentido.
2.	02/07/15	2806154502- 2015-285-0	Lesiones.	Con Principio de Oportunidad (preliminar).
3.	02/07/15	2806154502- 2015-286-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Archivo Consentido.
4.	02/07/15	2806154502- 2015-287-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad.
5.	02/07/15	2806154502- 2015-288-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Con Acusación.
6.	02/07/15	2806154502- 2015-289-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad.
7.	13/07/15	2806154502- 2015-297-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Archivo Consentido.
8.	13/07/15	2806154502- 2015-299-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad.
9.	15/07/15	2806154502- 2015-304-0	Lesiones.	Archivo Consentido.
10.	15/07/15	2806154502- 2015-305-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad.
11.	15/07/15	2806154502- 2015-306-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Archivo Consentido.

12.	15/07/15	2806154502-2015-307-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Con Acusación.
13.	15/07/15	2806154502-2015-308-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Archivo Consentido.
14.	15/07/15	2806154502-2015-309-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Archivo Consentido.
15.	15/07/15	2806154502-2015-310-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Con Principio de Oportunidad (preliminar).
16.	23/07/15	2806154502-2015-321-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad
17.	23/07/15	2806154502-2015-322-0	Homicidio (Culposos).	Archivo Consentido.

Fuente: Ministerio Público, Distrito Judicial de Tocache – San Martín

H). Delitos ocurridos en el mes de agosto

Cuadro Nro. 4.8

Mes de agosto

Nro.	FECHA (día/mes/año)	CASO	DELITO	ESTADO
1.	12/08/15	2806154502-2015-343-0	Lesiones.	Archivo Consentido.
2.	19/08/15	2806154502-2015-355-0	Lesiones (Culposas).	Con Principio de Oportunidad (preliminar).
3.	19/08/15	2806154502-2015-356-0	Lesiones (Culposas).	Archivo Consentido.
4.	19/08/15	2806154502-2015-357-0	Lesiones (Culposas).	Formaliza Investigación Preparatoria.
5.	26/08/15	2806154502-2015-365-0	D.P.C. (Imprudencia	Principio de Oportunidad.

			conducción vehicular).	
6.	26/08/15	2806154502-2015-366-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad
7.	26/08/15	2806154502-2015-367-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Archivo Consentido.
8.	31/08/15	2806154502-2015-373-0	Lesiones.	Con Archivo (preliminar)

Fuente: Ministerio Público, Distrito Judicial de Tocache – San Martín

I). Delitos ocurridos en el mes de setiembre

Cuadro Nro. 4.9

Mes de setiembre

Nro.	FECHA (día/mes/año)	CASO	DELITO	ESTADO
1.	09/09/15	2806154502-2015-383-0	Lesiones.	Archivo Consentido.
2.	09/09/15	2806154502-2015-386-0	Lesiones.	Archivo Consentido.
3.	09/09/15	2806154502-2015-387-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Con Principio de Oportunidad (preliminar).
4.	30/09/15	2806154502-2015-406-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Con Acusación.
5.	30/09/15	2806154502-2015-407-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad
6.	30/09/15	2806154502-2015-408-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad.
	30/09/15	2806154502-2015-409-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Con Principio de Oportunidad (preliminar).

Fuente: Ministerio Público, Distrito Judicial de Tocache – San Martín

J). Delitos ocurridos en el mes de octubre**Cuadro Nro. 4.10**
Mes de octubre

Nro.	FECHA (día/mes/año)	CASO	DELITO	ESTADO
1.	05/10/15	2806154502-2015-414-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Archivo Consentido.
2.	05/10/15	2806154502-2015-415-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad.
3.	05/10/15	2806154502-2015-416-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Archivo Consentido.
4.	07/10/15	2806154502-2015-417-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Principio de Oportunidad.
5.	12/10/15	2806154502-2015-431-0	D.P.C. (Imprudencia conducción vehicular).	Con Investigación Preliminar.
6.	12/10/15	2806154502-2015-432-0	Lesiones (Culposas).	Archivo Consentido.
7.	29/10/15	2806154502-2015-452-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico).	Archivo Consentido.
8.	29/10/15	2806154502-2015-453-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico).	Principio de Oportunidad.
9.	29/10/15	2806154502-2015-454-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico).	Con Investigación Preliminar.
10.	29/10/15	2806154502-2015-455-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico).	Con Investigación Preliminar.

Fuente: Ministerio Público, Distrito Judicial de Tocache – San Martín

K). Delitos ocurridos en el mes de noviembre**Cuadro Nro. 4.11**
Mes de noviembre

Nro.	FECHA (día/mes/año)	CASO	DELITO	ESTADO
1.	17/11/15	2806154502-2015-480-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado étílico).	Archivo Consentido.
2.	17/11/15	2806154502-2015-481-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado étílico).	Con Archivo (preliminar).
3.	17/11/15	2806154502-2015-482-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado étílico).	Con Principio de Oportunidad (preliminar).
4.	17/11/15	2806154502-2015-483-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado étílico).	Con Principio de Oportunidad (preliminar).
5.	17/11/15	2806154502-2015-484-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado étílico).	Principio de Oportunidad.
6.	24/11/15	2806154502-2015-495-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado étílico).	Con Investigación Preliminar.
7.	24/11/15	2806154502-2015-496-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado étílico).	Con Principio de Oportunidad (preliminar).
8.	24/11/15	2806154502-2015-497-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado étílico).	Con Principio de Oportunidad (preliminar).
9.	24/11/15	2806154502-2015-498-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado étílico).	Con Principio de Oportunidad (preliminar).

Fuente: Ministerio Público, Distrito Judicial de Tocache – San Martín

L). Delitos ocurridos en el mes de diciembre

Cuadro Nro. 4.12
Mes de diciembre

Nro.	FECHA (día/mes/año)	CASO	DELITO	ESTADO
1.	03/12/15	2806154502-2015-510-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico).	Con Principio de Oportunidad (preliminar).
2.	03/12/15	2806154502-2015-511-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico).	Con Investigación Preliminar.
3.	03/12/15	2806154502-2015-512-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico).	Con Investigación Preliminar.
4.	03/12/15	2806154502-2015-514-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico).	Principio de Oportunidad.
5.	03/12/15	2806154502-2015-515-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico).	Con Investigación Preliminar.
6.	28/12/15	2806154502-2015-534-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico).	Con Principio de Oportunidad (preliminar).
7.	28/12/15	2806154502-2015-537-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico).	Con Principio de Oportunidad (preliminar).
8.	29/12/15	2806154502-2015-540-0	D.P.C.(Conducción, operación o	Con Archivo (preliminar).

			maniobra de vehículo motorizado en estado etílico).	
9.	30/12/15	2806154502-2015-545-0	D.P.C.(Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico).	Con Principio de Oportunidad (preliminar).

Fuente: Ministerio Público, Distrito Judicial de Tocache – San Martín

Los Cuadros correspondientes del Nro. 4.1 al 4.12, corresponden a la recogida de los datos desde el mes de enero a diciembre.

En el cuadro Nro. 4.13 se presenta el resumen de los delitos ocurridos durante todo el año 2015.

Cuadro Nro. 4.13
Resumen de delitos por mes – 2015
Transportista de pasajeros públicos en vehículos menores

	Imprudencia conducción vehicular	Lesiones	Lesiones culposas	Contra la vida el cuerpo y la salud	Homicidio culposo	Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado étílico	Total
Enero	2						2
Feb	1						1
Marzo	4		1				5
Abril	2						2
Mayo	1						1
Junio	3			1			4
Julio	13	3			1		17
Agosto	3	2	3				8
Setiembre	5	2					7
Octubre	5		1			4	10
Noviembre						9	9
Diciembre						9	9
Total	39	7	5	1	1	22	75

Fuente: Base de datos

4.2 Análisis descriptivo estadístico univariante por delito.

El Cuadro Nro. 4.13 nos muestra el total de homicidio y lesiones culposas cometidos por los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores, el cuadro presenta una mayor frecuencia en estos delitos en **imprudencias en conducción en los vehículos menores** con una frecuencia anual de 39 casos, teniendo mayor incidencia en el mes de julio. Seguidamente se nota en segundo lugar con una frecuencia anual de 22 casos el delito de **conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado étílico**, observándose mayor incidencia en los meses de noviembre y diciembre.

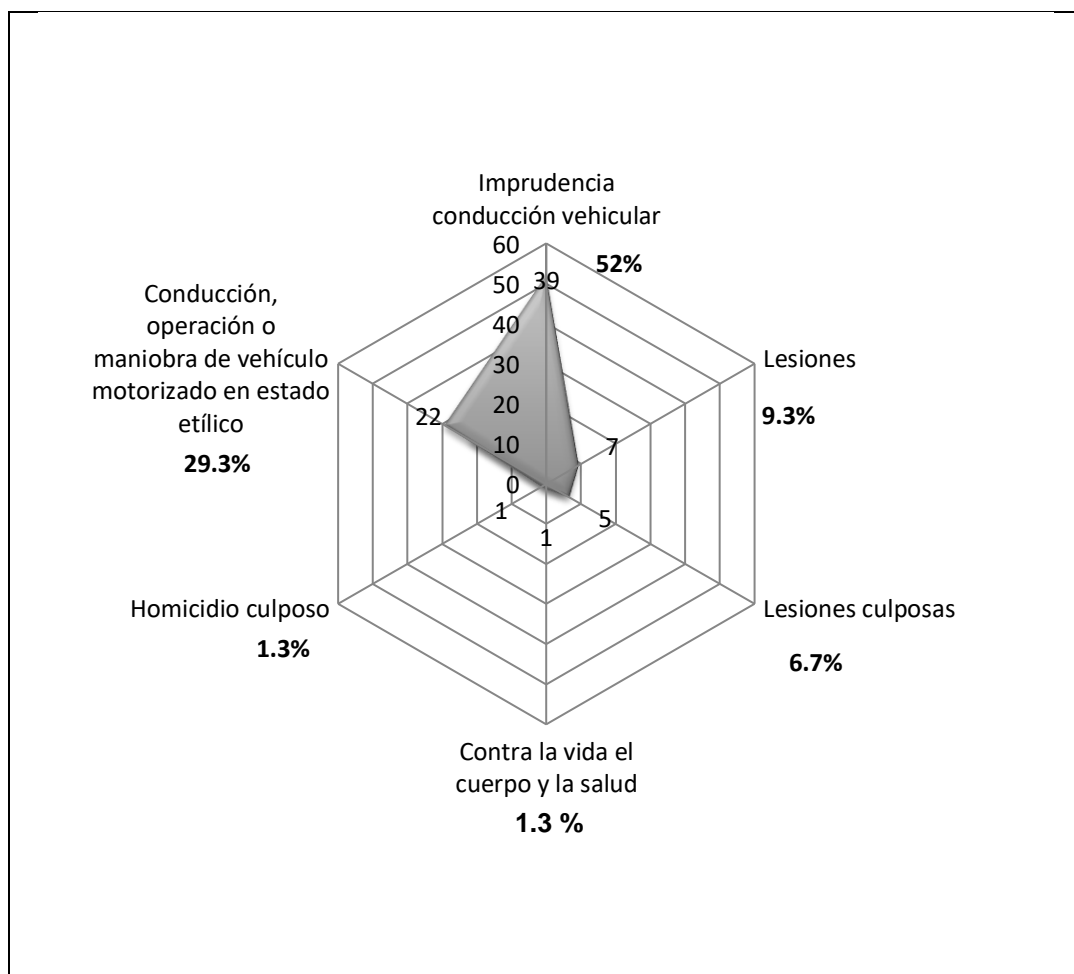
Cuadro Nro. 4.14
Resumen de delitos por el año 2015
Transportista de pasajeros públicos en vehículos
menores

Delitos	Frecuencia	Porcentaje
Imprudencia conducción vehicular	39	52%
Lesiones	7	9%
Lesiones culposas	5	7%
Contra la vida el cuerpo y la salud	1	1%
Homicidio culposo	1	1%
Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico	22	29%
Total	75	100%

Fuente: Cuadro Nro. 4.13

El Cuadro Nro. 4.14 nos muestra el total en porcentaje de homicidio y lesiones culposas cometidos por los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores en el año 2015, el cuadro muestra que el mayor porcentaje de delitos cometidos, **con un 52% son las imprudencias en conducción vehicular**, seguido con un **29% el delito de conducción, operación o maniobra de vehículos motorizados en estado etílico**, luego con un 9% lesiones, con un 7% lesiones culposas y por último con un 1% se encuentran los delitos contra la vida el cuerpo y la salud y homicidio culposo.

Gráfico Nro. 4.1
Resumen de delitos - 2015
Transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores –
Tocache



Fuente: Cuadro Nro. 4.14

El Gráfico Nro. 4.1, nos detalla las frecuencias y porcentajes dadas a conocer en el Cuadro Nro. 4.14, nuevamente resaltan con un **52%** y una **frecuencia de 39 casos** las imprudencias en conducción vehicular, seguido con un **29%** y una **frecuencia de 22 casos** el delito de **conducción, operación o maniobra de vehículos motorizados en estado étílico**.

Cuadro ro. 4.15
Estadística descriptiva de delitos cometidos por transportistas
de pasajeros públicos en vehículos menores el año 2015

	Imprudencia conducción vehicular	Lesiones	Lesiones culposas	Contra la vida el cuerpo y la salud	Homicidio culposo	Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado étlico
Media	3	1	0	0	0	2
Mediana	2.5	0	0	0	0	0
Moda	2	0	0	0	0	0
Desviación estándar	3.5194	1.0836	0.9003	0.2886	0.2886	3.5376
Varianza de la muestra	12.386	1.1742	0.8106	0.0833	0.0833	12.515
Curtosis	5.5546	0.9043	6.7677	12	12	1.3989
Coefficiente de asimetría	2.1086	1.5443	2.5390	3.4641	3.4641	1.7023
Rango	13	3	3	1	1	9
Mínimo	0	0	0	0	0	0
Máximo	13	3	3	1	1	9
Suma	39	7	5	1	1	22
Cuenta	12	12	12	12	12	12

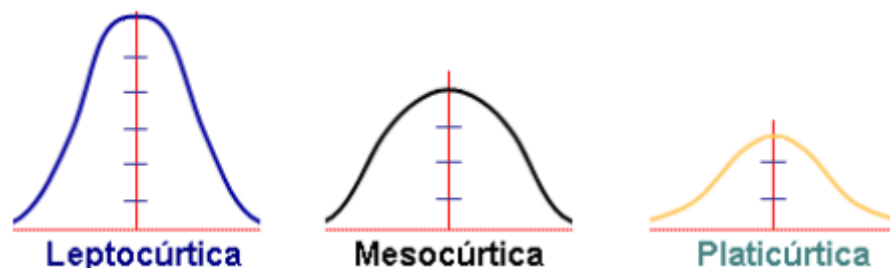
Fuente: Cuadro Nro. 4.13

Del cuadro de resumen estadístico podemos afirmar que:

- El valor de la **media** (promedio aritmético) significa que en promedio, mensualmente se producen: 3 imprudencias en conducción vehicular, 1 en lesiones y 2 en conducción, operación o maniobra de vehículos motorizados en estado de ebriedad

- La **mediana** de delito imprudencia de conducción vehicular se halla teniendo en cuenta los datos siguientes: 0,0,1,1,2,2,3,3,4,5,5,13. Como los valores centrales son 2 y 3, se toma la media aritmética, por lo tanto la mediana sería 2,5. Teniendo en cuenta el valor hallado, la mediana no tendrían lógica en el estudio.
- Como la **moda** es el dato que más repite, no tiene lógica determinar su influencia al respecto
- Según la **desviación estándar** los datos del delito de imprudencia en conducción vehicular están mas dispersos de la media que los otros delitos
- Según la varianza, la mayor dispersión de los datos lo tiene el delito de conducción, operación o maniobra de vehículos motorizado en estado etílico.
- La **Curtosis**, nos da una noción sobre el grado de apuntamiento de la curva de datos, es decir, la concentración de datos en la región central de la distribución de datos.

Se define tres tipos de distribución según su grado de curtosis:



- **Distribución mesocúrtica**: presenta un grado de concentración medio alrededor de los valores centrales de la variable (el mismo que presenta una distribución normal).

Coeficiente de Curtosis (C_k) igual o semejante a cero 0 corresponde a una distribución mesocúrtica.

- **Distribución leptocúrtica:** presenta un elevado grado de concentración alrededor de los valores centrales de la variable.

Coeficiente de Curtosis (C_k) > 0 corresponde a una distribución leptocúrtica.

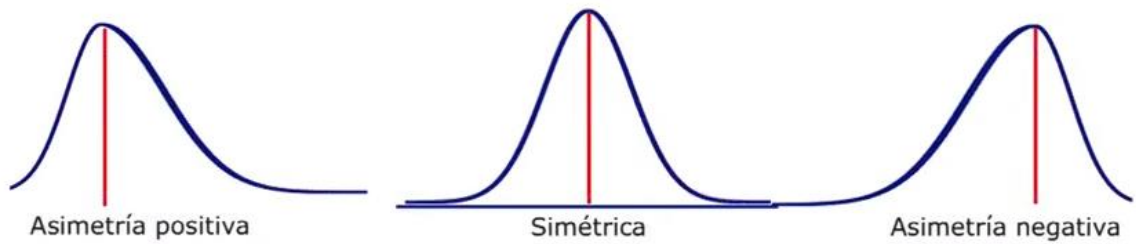
- **Distribución platicúrtica:** presenta un reducido grado de concentración alrededor de los valores centrales de la variable.

Coeficiente de Curtosis (C_k) < 0 corresponde a una distribución platicúrtica.

Para nuestro caso, las variables que presentan un coeficiente de curtosis mayores que cero son las **Imprudencia conducción vehicular, Lesiones culposas, Contra la vida el cuerpo y la salud, Homicidio culposo y Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico**, por la que corresponden a una distribución leptocúrtica. Estas variables presentan un elevado grado de concentración alrededor de los valores centrales de la variable.

Mientras que la variable **Lesiones** presentan un coeficiente de curtosis menor que cero por la que corresponde a una distribución platicúrtica. Esta variable presenta un reducido grado de concentración alrededor de los valores centrales de la variable.

- El **Coeficiente de asimetría**, esta medida nos da una noción sobre la uniformidad de la distribución de datos alrededor del punto central.



- La **asimetría es positiva** si el coeficiente de simetría es mayor que cero ($C_a > 0$). En este caso también la media es mayor que la mediana.
- La **asimetría es simétrica** si el coeficiente de simetría es igual que cero o cercana a cero ($C_a = 0$). En este caso la media y la mediana son iguales o aproximadamente iguales.
- La **asimetría es negativa** si el coeficiente de simetría es menor que cero ($C_a < 0$). En este caso también la media es menor que la mediana.

Para nuestro caso, todas las variables presentan coeficiente de asimetrías mayores que cero, por lo tanto presentan asimetría positiva. Esto también podemos corroborar con los valores de la media que son mayores que la mediana.

4.3 Análisis descriptivo estadístico univariante del total de delitos

Cuadro Nro. 4.16

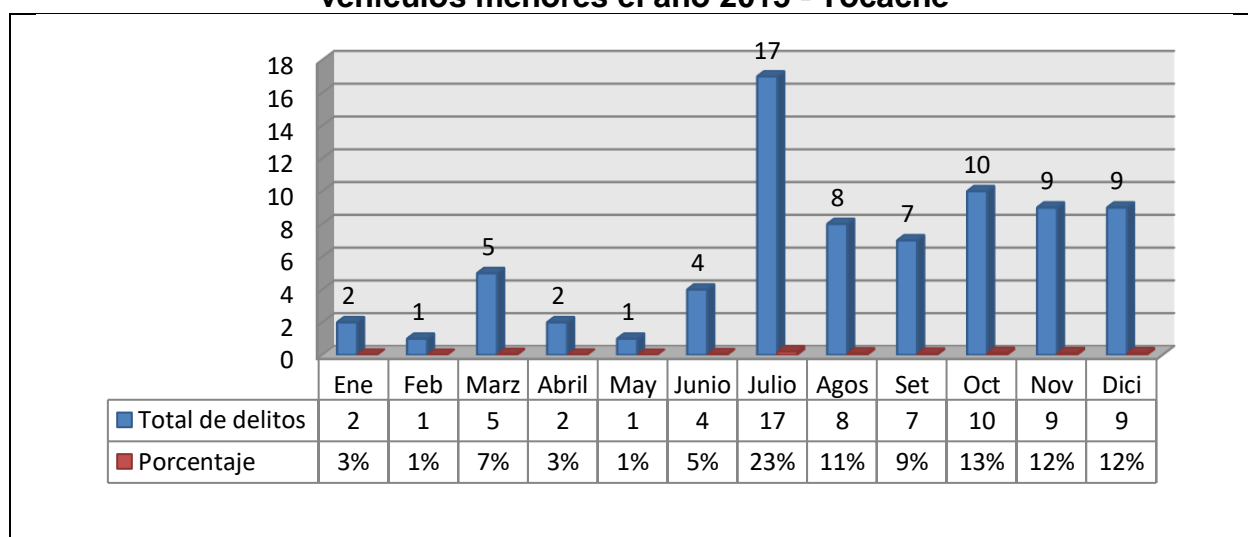
Total de delitos cometidos por transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores el año 2015 - Tocache

Mes	Total	Porcentaje
Enero	2	3%
Feb	1	1%
Marzo	5	7%
Abril	2	3%
Mayo	1	1%
Junio	4	5%
Julio	17	23%
Agosto	8	11%
Setiembre	7	9%
Octubre	10	13%
Noviembre	9	12%
Diciembre	9	12%
Total	75	100%

Fuente: Cuadro Nro. 4.13

Gráfico Nro. 4.2

Total de delitos cometidos por transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores el año 2015 - Tocache



Fuente: Cuadro Nro. 4.14

Del Cuadro Nro. 4.16 y Gráfico Nro. 4.2, podemos afirmar que el mayor porcentaje de delitos cometidos por transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores el año 2015 en Tocache fue en el mes de Julio (23%), luego se presentan en los meses de octubre (13%), noviembre (12) y diciembre (12%).

El Cuadro Nro. 4.16, también nos permite analizar las medidas de posición o localización y las medidas de dispersión. Como resultado tenemos el Cuadro Nro. 4.17.

Cuadro Nro. 4.17
Estadística descriptiva del total de delitos cometidos por transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores el año 2015

Media	6.25
Mediana	6
Moda	2
Desviación estándar	4.731
Varianza de la muestra	22.386
Curtosis	0.9586
Coficiente de asimetría	0.9126
Rango	16
Mínimo	1
Máximo	17
Suma	75
Cuenta	12

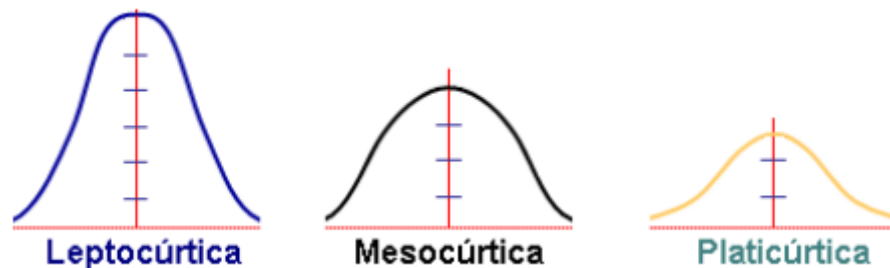
Fuente: Cuadro Nro. 4.16

Del cuadro de resumen estadístico podemos afirmar que:

- El valor de la **media** (promedio aritmético) significa que en promedio, mensualmente se producen 6 delitos cometidos por transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores en el año 2015.

- La **mediana** es el valor central de la variable, teniendo en cuenta el valor 6 hallado, la mediana no tendrían lógica en el estudio.
- Como la **moda** (2) es el dato que más repite, no tiene lógica determinar su influencia al respecto.
- Según la **desviación estándar** (4.731) significa que los datos están dispersos de la media.
- Según la **varianza** (22.386), existe una alta dispersión de los datos.
- La **Curtosis**, nos da una noción sobre el grado de apuntamiento de la curva de datos, es decir, la concentración de datos en la región central de la distribución de datos.

Se define tres tipos de distribución según su grado de curtosis:



- **Distribución mesocúrtica:** presenta un grado de concentración medio alrededor de los valores centrales de la variable (el mismo que presenta una distribución normal).

Coeficiente de Curtosis (C_k) igual o semejante a cero 0 corresponde a una distribución mesocúrtica.

- **Distribución leptocúrtica:** presenta un elevado grado de concentración alrededor de los valores centrales de la variable.

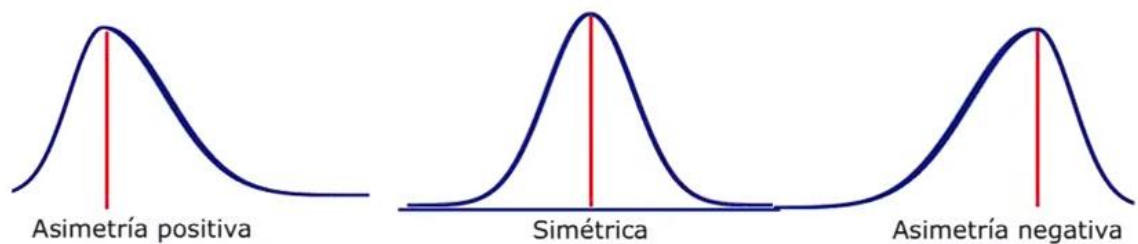
Coeficiente de Curtosis (C_k) > 0 corresponde a una distribución leptocúrtica.

- **Distribución platicúrtica:** presenta un reducido grado de concentración alrededor de los valores centrales de la variable.

Coeficiente de Curtosis (C_k) < 0 corresponde a una distribución platicúrtica.

Para nuestro caso, el coeficiente de curtosis (0.9586) es menor que cero por lo que corresponde a una distribución platicúrtica. Significa que los datos presentan un reducido grado de concentración alrededor de los valores centrales de la variable.

- El **Coeficiente de asimetría**, esta medida nos da una noción sobre la uniformidad de la distribución de datos alrededor del punto central.



- La **asimetría es positiva** si el coeficiente de simetría es mayor que cero ($C_a > 0$). En este caso también la media es mayor que la mediana.
- La **asimetría es simétrica** si el coeficiente de simetría es igual que cero o cercana a cero ($C_a = 0$). En este caso la media y la mediana son iguales o aproximadamente iguales.
- La **asimetría es negativa** si el coeficiente de simetría es menor que cero ($C_a < 0$). En este caso también la media es menor que la mediana.

Para nuestro caso, todos los datos presentan coeficiente de asimetría tiende a 1 (0.9126), por lo tanto presentan asimetría positiva, Esto

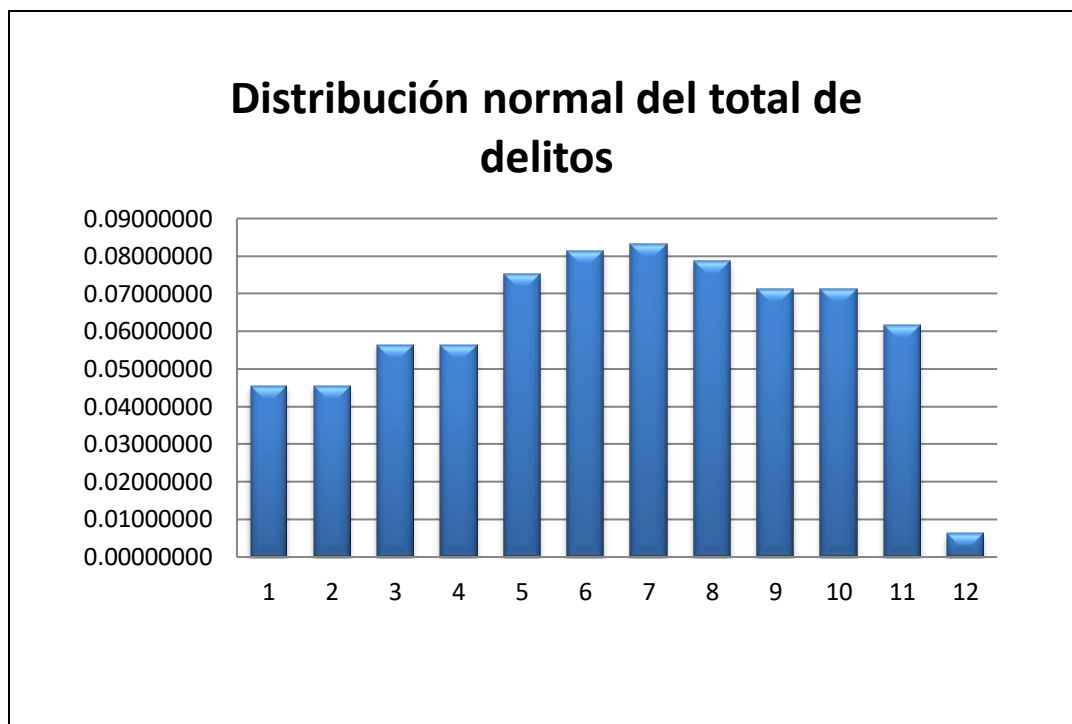
corroboramos también con los valores de la media (6.25) es mayor que la mediana (6).

4.4 Distribución normal del total de delitos cometidos por transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores el año 2015

Cuadro Nro. 4.18
Distribución normal del total de delitos cometidos por transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores el año 2015 - Tocache

Total	Orden de menor a mayor	Distribución normal (Total)
2	1	0.04555779
1	1	0.04555779
5	2	0.05632646
2	2	0.05632646
1	4	0.07530298
4	5	0.08142581
17	7	0.08326492
8	8	0.07874303
7	9	0.07121348
10	9	0.07121348
9	10	0.0615903
9	17	0.00638211
75	75	

Gráfico Nro. 4.2
Distribución normal del total de delitos cometidos por transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores el año 2015 - Tocache



Fuente: Cuadro Nro. 4.14

Del Cuadro Nro. 4.18 y Gráfico Nro. 4.2, podemos afirmar que los datos totales de delitos cometidos por transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores el año 2015, no representan una distribución normal. Esto también puede ser corroborado con los datos hallados en el Cuadro Nro. 4.17, donde se observa que la Media (6.25), la Mediana (6) y la Moda (2), no presentan valores (datos) similares.

Al respecto, teniendo en cuenta que los datos no representan una distribución normal, podemos afirmar que la ocurrencia de los delitos no representan incidencia, por lo que lo ocurrido son fortuitos.

4.5 Correlación del total de delitos cometidos por transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores el año 2015

Cuadro Nro. 4.19
Correlaciones de Pearson entre delitos

		Imprudencia conducción vehicular	Lesiones	Lesiones culposas	Contra la vida el cuerpo y la salud	Homicidio culposo	Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado étílico
Imprudencia conducción vehicular	Correlación de Pearson	1	,769**	,050	-,022	,872**	-,376
	Sig. (bilateral)		,003	,877	,945	,000	,228
	N	12	12	12	12	12	12
Lesiones	Correlación de Pearson	,769**	1	,287	-,170	,702*	-,304
	Sig. (bilateral)	,003		,365	,598	,011	,336
	N	12	12	12	12	12	12
Lesiones culposas	Correlación de Pearson	,050	,287	1	-,146	-,146	-,147
	Sig. (bilateral)	,877	,365		,651	,651	,647
	N	12	12	12	12	12	12
Contra la vida el cuerpo y la salud	Correlación de Pearson	-,022	-,170	-,146	1	-,091	-,163
	Sig. (bilateral)	,945	,598	,651		,779	,612
	N	12	12	12	12	12	12
Homicidio culposo	Correlación de Pearson	,872**	,702*	-,146	-,091	1	-,163
	Sig. (bilateral)	,000	,011	,651	,779		,612
	N	12	12	12	12	12	12
Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado étílico	Correlación de Pearson	-,376	-,304	-,147	-,163	-,163	1
	Sig. (bilateral)	,228	,336	,647	,612	,612	
	N	12	12	12	12	12	12

Cuadro Nro. 4.20	
Interpretación de correlaciones	
Correlación	Valor de r
Perfecta	$r = 1$
Excelente	cuando r es mayor de 0,90 y menor de 1
Aceptable	cuando r se encuentra entre 0,80 y 0,90
Regular	cuando r se encuentra entre 0,60 y 0,80
Mínima	cuando r se encuentra entre 0,30 y 0,60
No hay correlación	para r menor de 0,30 y mayor a 0
Fuente: Martínez, 2005	

Del Cuadro Nro. 4.19, y teniendo en cuenta el cuadro de interpretación de correlaciones, se demuestra que existe una **correlación aceptable** (0,872) entre la imprudencia de conducción vehicular y homicidio culposo, por lo cual podemos afirmar que cuando ocurren imprudencias de conducción vehicular, mayormente están asociadas a homicidios culposos.

De la misma manera se demuestra que existe una **correlación regular** entre lesiones y la imprudencia de conducción vehicular (0,769) y lesiones y Homicidio culposo (0,702).

4.6 Contrastación de los resultados

Los resultados obtenidos en nuestro estudio coinciden con los hallados por Martínez López, Manuel Mauricio de la Universidad de Colombia en su tesis “Imputación de homicidio y lesiones culposas en accidentes de tránsito por conductores en estado de embriaguez”. El mencionado trabajo muestra el analizar del dolo como figura jurídica en el sistema judicial colombiano, especialmente en conductores en estado de embriaguez, y señalar que la aplicación del Dolo es más un desacierto de la política criminal; que una medida de prevención social y jurídica para conductores embriagados y que esta juntamente con la imprudencia de los conductores son causas principales de los accidentes de tránsito.

Con la investigación desarrollada por Páucar Gómez Amelio, de la Facultad de Derecho y Ciencia Política, Unidad de Post-Grado de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, "Criterios Jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito", se asemeja a nuestro estudio en lo siguiente: los accidentes de tránsito en nuestro país, se caracterizan por sus resultados generalmente fatales, significando ello, no sólo la pérdida de vidas humanas, sino también frustración de proyectos de vida, cuando se trata de menores de edad y de jóvenes, los casos examinados en nuestra investigación, nos muestran con claridad que los agentes causantes de accidentes de tránsito, no sólo han creado el riesgo, sino que además, han incrementado los delitos contra la Vida el Cuerpo y la Salud, y que un factor importante para la expedición de licencias de conducir lo constituye el examen psicológico, por lo que los encargados de evaluar a los postulantes, deben cumplir su función, con mayor rigurosidad, incluyendo como base el aspecto de la educación, especialmente la educación vial.

CONCLUSIONES

Se determinó que los factores que inciden en delitos culposos por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores en la Provincia de Tucumán – San Martín 2016 son: la Imprudencia de conducción vehicular (52%), y Conducción, operación o maniobra de vehículo motorizado en estado etílico (29.3%).

El estudio se limita solamente a los datos obtenidos mediante denuncias hechas a las autoridades competentes, es necesario tener en cuenta que muchísimas de los delitos como imprudencias en conducción vehicular se dan pero no se denuncian.

De la recopilación de la información documental sobre homicidio y lesiones culposas por parte de los transportistas de pasajeros públicos en vehículos menores, en la Provincia de Tucumán – San Martín, el mayor número de accidentes se dan en los meses de julio y octubre, coincidente mente con los meses de fiesta en la región.

SUGERENCIAS

Los resultados obtenidos nos llevan a sugerir que es necesaria la revaloración de la expedición de las licencias de conducir por parte de las autoridades competentes. Tener en cuenta principalmente la edad de los conductores de estos vehículos menores, como también la necesidad de implementar las revisiones técnicas de las unidades motorizadas.

Es necesario concientizar a la población en general sobre las consecuencias que traen el no respeto a las normas de tránsito.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aguilar – Morales, J. (2011). ***Pasos para elaborar instrumentos de medición.*** **México:** Asociación Oaxaqueña de Psicología A.C.

Avolio, Beatrice. (2016). ***Métodos cualitativos de investigación: una aplicación al estudio de caso.*** México, D.F.: Cengage Learning.

Alayza, Cristina. Córtes, Guillermo. Hurtado, Gisela. Mory, Eliana. Tarnawiecki, Nicolas. (2010). ***Iniciarse en la investigación académica.*** Lima Universidad de Ciencias Aplicadas (UPC).

Ander-Egg, Ezequiel. (2011). ***Aprender a investigar: Nociones básicas para la investigación social.*** Córdoba: Brujas.

Bautista, M. (2009). ***Manual de metodología de la investigación.*** 3ra. Ed. Venezuela, Caracas: Talitip.

Bernal Torres, C. (2010). ***Metodología de la Investigación,*** 3ra. Edición, México: Pearson Prentice Hall.

Casimiro Urcos, W. Almeyda, Vásquez. Blanco Muñoz, S. (2008). ***Teoría, diseño y formulación de proyectos de investigación.*** Lima: Gramal.

Cerda, H. (1998). ***Los elementos de la investigación.*** Bogotá: El Buho.

CRESWELL, J. W. (1994). ***Research Design. Qualitative & Quantitative Approaches.*** London: Sage Publications.

Garces Velásquez, J. (2003). ***Derecho Penal General,*** 4ª edición actualizada, Biblioteca Jurídica DIKE.

Hernández, S. Fernández, C. Baptista, L. (2010). ***Metodología de la investigación,*** 5ta Edición. México: Editorial Mc. Graw Hill.

Hernández, S. Fernández C. y Baptista L. (2014). **Metodología de la investigación**, 6ta Edición. México: Editorial Mc. Graw Hill/Interamericana Editores.

Martínez, C. (2005). **Estadística y Muestreo**. 12ava ed. Colombia, Bogotá: ECOE.

Peña Cabrera, Freyre, Alonso, Raúl. (2008). **Derecho Penal- Parte Especial**, Tomo I. Lima: Idemsa.

Pino Gotuzzo, R. (2010). **Manual de la Investigación Científica**. Lima: Editorial Instituto de investigación católica Tesis Asesores.

Prado, B. (2016). **El giro punitivo en la política criminal peruana: El caso de los delitos de hurto y robo**. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú Facultad de Derecho

Sánchez, C. **Metodologías y diseños en la investigación científica**. 4ta Ed. Lima: Editorial Visión Universitaria; 2009.

PÁGINAS WEB

Martínez López Manuel. (2015). ***Imputación de homicidio y lesiones culposas en accidentes de tránsito por conductores en estado de embriaguez.*** Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. [Tesis] [Visitado el 23/03/16]. disponible en:

<http://www.bdigital.unal.edu.co/49819/1/93388094.2015.pdf>

Páucar Gómez Amelio (2013). ***Criterios Jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito. Lima Universidad Nacional mayor de San Marcos.*** [Tesis] [Visitado el 23/03/16]. disponible en:

http://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/cybertesis/3323/1/P%C3%A1ucar_ga.pdf

Araque Segura J. Cruz Pérez L. (2008). **Consumo de alcohol y factores asociados en trabajadores del sector industrial. Revisión documental. Tesis de grado.** [Consultado el 24/02/17], disponible en:

<http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/enfermeria/tesis39.pdf>

Agullo Esteban. **El alcoholismo en el trabajo como inadaptación laboral: una propuesta de reflexión, conceptualización e intervención.** [Consultado 7 de octubre de 2007] disponible en . http:

http://www.compumedicina.com/medicinatr/mtr_011202.htm

Administración nacional de medicamentos, alimentos y tecnología médica. Argentina (ANMAT) Ministerio de salud. Presidencia de la nación. Argentina, 2017. [Consultado el 22/06/17], disponible en:

http://www.anmat.gov.ar/Medicamentos/psicotropicos_y_estupefacientes.pdf

Real Academia Española (RAE). **Diccionario de la Real Academia Española.**

[Consultado el 12/02/2017], disponible en:

<http://dle.rae.es/srv/search?m=30&w=prudencia>

Biblioteca nacional de medicina. **Enciclopedia médica. Prueba de alcoholemia**

[Consultado el 26/12/2016] disponible en:

(<https://medlineplus.gov/spanish/ency/article/003632.htm>)

Dirección de bienestar del departamento de psicología de la Universidad de Lima. **Si tomas no manejes.** [Consultado el 09/01/2017], disponible en:

<http://www.ulima.edu.pe/departamento/servicio-psicologico/si-tomas-no-manejes>

Diario Correo. [Visitado el 16/09/2016], disponible en:

<http://diariocorreo.pe/ciudad/el-80-de-accidentes-de-transito-es-por-imprudencia-618180/>

Radio programas del Perú. **Conductas inapropiadas por parte de los peatones.** [Consultado el 25/04/2017], disponible en:

<http://rpp.pe/lima/seguridad/cinco-maneras-en-las-que-los-peatones-provocan-accidentes-noticia-901682>

Sobalvarro Rojas Silvia (2012). **Análisis del delito de Homicidio por imprudencia temeraria y accidentes de tránsito.** [Tesis]. Managua: Universidad Centroamericana. Facultad de ciencias jurídicas.

Diario el tiempo. Las fallas mecánicas evidencian el error humano: choques por culpa de los frenos. [Consultado el 10/10/2016], disponible en: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-7484989>

ANEXO