



Características de los conductores de vehículos menores en la ciudad de huacho

Characteristic of drivers of small vehicles in the city of huacho

Máximo Darío Palomino Tiznado¹, Alfredo Edgar López Jiménez¹, Carlos Alberto Bruno Romero¹, Pedro Pablo Martínez Infantes¹, Juan Manuel Santos Bazo² Ulises Robert Martínez Chafalote², Lino Rodríguez Alegre², William Fredy López Jiménez³

RESUMEN

Objetivo: Determinar las características de los Conductores de Vehículos menores de la ciudad de Huacho. **Métodos:** Se utilizó el método deductivo e inductivo y el modelo del diseño de investigación descriptivo comparativo. La población del estudio fue de 3050 personas conductores de vehículos menores, del que se obtuvo un tamaño de muestra final de 307 personas. **Resultados:** Se encontró que los conductores de vehículos menores tienen niveles intermedios de sus capacidades en cuanto a sus conocimientos teóricos, habilidades y destrezas, y actitudes y valores. La evaluación de la variable según la Escala de Likert nos proporcionó un valor de 65,89% o 3,29 puntos, que se ubica en el intervalo de Regular y Bueno, cercano a Regular, confirmándose así los resultados iniciales. Estos resultados explican el grado de cultura que tienen los conductores de mototaxis. **Conclusiones:** Las personas que conducen vehículos menores en la ciudad de Huacho tienen niveles intermedios de sus capacidades. Estos resultados nos revelan que el mototaxista, posee capacidades limitadas que afectan su desenvolvimiento como conductores; esta situación los conlleva a coexistir en medio de la informalidad, donde reina el desorden, el caos y contribuyen indirectamente al crecimiento de la inseguridad ciudadana.

Palabras clave: Conocimientos Teóricos, Habilidades, Destrezas, Actitudes y Valores.

ABSTRACT

Objective: To determine the characteristics of the Drivers of Vehicles smaller than the city of Huacho. **Methods:** The deductive and inductive method was used, model of comparative descriptive investigation design was used. The population of the study belonged to smaller 3050 conductive people of vehicles, of which a size of 307 people's final sample was obtained. **Results:** It was found that the smallest drivers of vehicles have intermediate levels of their capacities as for their theoretical knowledge, abilities and dexterities, and attitudes and values. The evaluation of the variable according to the Scale of Likert provides us a value of 65,89% or 3,29 points that it is located in the interval of Regulating and Good, near to Regulate, being confirmed this way the initial results. These results explain to us the culture grade that you/they have the mototaxis drivers. **Conclusions:** People that drive smaller vehicles in the city of Huacho have intermediate levels of their capacities. These results reveals a raw reality of the mototaxistas, their limited capacities that affect their development like drivers; this situation bears them to coexist amid the informality, where the disorder, the chaos reigns and they contribute indirectly to the growth of the civic insecurity.

Keywords: Theoretical Knowledge, Abilities, Attitudes and Values.

1 Facultad de Ingeniería Industrial, Sistemas e Informática, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. Email: mpalominot@unjfsc.edu.pe

2 Facultad de Ingeniería Química y Metalurgia, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión.

3. Colaborador.



INTRODUCCIÓN

El Sistema de Transporte público es un servicio que esta sujeto a la ley de la oferta y la demanda, este sistema es un negocio cuyos empleados, en su mayoría pertenecen al sector popular, ellos trabajan a su manera, muchas veces sin respetar las leyes de tránsito. Por ejemplo el cinturón de seguridad, la ley lo exige obligatoriamente, pero no define bien sus características y estado del cinturón. Al observar el estado en que se encuentra el cinturón de seguridad de cualquier conductor se puede comprobar que su uso es solamente simbólico.

En nuestra zona, el transporte público es visto como un problema, sobre todo el transito de los vehículos menores, conocidos como mototaxis. El problema más que el mismo vehículo, son los conductores, a quienes se les observan una serie de deficiencias, relacionados con sus conocimientos, habilidades, destrezas, actitudes y valores. Uno de los temas recurrentes son los paraderos, que muchas veces no están bien definidos y los que existen no son respetados por los conductores, un claro ejemplo es el frontis de la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, donde se observa mucho desorden y es aprovechado por los más oportunistas, pues son pocas las veces en que se observa la presencia policial y presencia de serenazgo.

El trato a los pasajeros tiene muestras de intolerancia y neurosis que forma parte de un círculo vicioso. Los pasajeros andamos a la defensiva porque nos quieren cobrar más o porque no nos dejan en la esquina deseada. Los horarios que maneja cada conductor es impredecible puesto que dependen de si suben pasajeros o no, por lo que esta afecta la puntualidad, el bienestar y la relación entre el pasajero y el conductor. No existe el concepto real de servicio al cliente, pero tampoco existen servicios para estos conductores. Estas personas cuentan con nuestra desaprobación y desdén, sin tener un lugar donde lavarse las manos antes de comer, expuestos a la contaminación, desgastando su garganta y pasando poco tiempo con sus familias. ¿Dónde detenerse para las necesidades biológicas?, Huacho carece en gran medida de un servicio de baños públicos. Los pocos que hay no son gratuitos, y cuando hay que pagar por el servicio, resulta que se encuentra en pésimo estado. Este no es el tema, pero en realidad pienso que esta ciudad no está hecha para la gente sino en contra de ella.

Al respecto Araujo (2013), escribió un artículo virtual en donde aborda el Problema del Transporte Público, el sostiene que ciertos sectores oscuros desde hace un buen tiempo pretenden desarticular el sistema, para dar paso a uno nuevo en el que un solo empresario o empresa tenga el control de todas las rutas del país, claro que sería el negocio de negocios, pero dejaría fuera a todos los empresarios de este sector. No obstante los principales problemas de este sector son: Mal servicio; Unidades en mal estado; Violación a las reglas de tránsito; Entre otros. Sin embargo los usuarios del transporte público también tienen sus pecados, como subir y bajar en cualquier punto, donde las unidades hacen alto o en semáforos en rojo, etc. Este problema, está asociado a una negligencia de los buceros, que consiste en circular con las puertas abiertas; todos somos testigos que cierran las puertas precipitadamente al ver los retenes de la policía.

Por otro lado Salinas (2013), en un artículo escrito para el diario la Republica, manifiesta que al caer la noche los limeños salen de su centro de labores y se dirigen presurosos a sus viviendas. En ese camino se enfrentan con una serie de problemas que viven

1 Facultad de Ingeniería Industrial, Sistemas e Informática, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. Email: mpalominot@unjfsc.edu.pe

2 Facultad de Ingeniería Química y Metalurgia, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión.

3. Colaborador.



diariamente en la ciudad de Lima. Así, hoy el ciudadano siente que su dolor de cabeza son la delincuencia, el transporte público y la contaminación ambiental. Esto, según demuestra una encuesta realizada en el 2012 por la ONG Lima Cómo Vamos, el estudio precisa que el 73,6% de limeños se encuentran preocupados por la delincuencia y la inseguridad principalmente. Además, un 49,7% sienten que el desorden en el transporte público los desespera. En el caso de la contaminación ambiental, el 47,8% se irrita al saber que su ciudad se contamina más. Así mismo la investigación determinó que el limeño califica de muy malo el servicio en las combis (49,3%) y mototaxis (48,7%). La atención en los buses la califica de regular (46,7%), mientras que el 42,3% percibe el mismo trato en los taxis. Por otro lado, los servicios de el metropolitano y del metro de lima, gozan de una buena calificación: 59,5% y 64,4%, respectivamente.

El objetivo general de nuestra investigación fue determinar las características de los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho, dado que siempre se escuchan por los medios de comunicación de la zona, comentarios no muy favorables acerca del servicio que prestan estas personas. Por este motivo se realizó la investigación con el ánimo de encontrar explicaciones sobre los niveles de desconfianza que dan los mototaxistas en la ciudad de Huacho.

MATERIAL Y MÉTODOS

Población y Muestra

Nuestra investigación se desarrolló en los ambientes de la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, la recolección de datos se realizó con los conductores de los vehículos menores en la ciudad de Huacho, denominados mototaxis. Ellos constituyeron nuestra población cuya característica es finita y que según los registros oficiales de la municipalidad provincial de Huaura-Huacho aproximadamente suman 3050 chóferes de mototaxis.

El tamaño de muestra ajustado y utilizado fue de 307 personas conductores de mototaxis, el cual cumplió con la característica de ser aleatoria y representativa. Al respecto Sánchez y Reyes (1998), sostienen que todos los miembros de una población tienen iguales posibilidades de ser elegidos para conformar una muestra. Estas personas fueron encuestadas al azar en las calles de la ciudad de Huacho.

Material

El Instrumento utilizado ha sido un modelo de encuesta elaborado por los propios autores, con cuestionario que se refirieron a las características de los conductores de mototaxis, entre ellos, aspectos sobre la edad, estudios completos, conocimientos teóricos, habilidades y destrezas y actitudes y valores. Este instrumento fue validado mediante la consulta a Juicio de Expertos, bajo el modo dicotómico, con un resultado del 92,2%. Así mismo logro un Alto coeficiente de consistencia interna de confiabilidad, cuyo Alpha de Cronbach fue de 0,93.

Métodos

Los métodos empleados fueron el deductivo e inductivo. El primero con aplicación de las técnicas de la estadística descriptiva para analizar los datos cualitativos recolectados, a nivel de presencia de frecuencias absolutas y porcentuales. El segundo con aplicación de las técnicas de la estadística comparativa para analizar los datos recolectados, a nivel de

1 Facultad de Ingeniería Industrial, Sistemas e Informática, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. Email: mpalominot@unjfsc.edu.pe

2 Facultad de Ingeniería Química y Metalurgia, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión.

3. Colaborador.



la valoración de la variable con la Escala de Likert, en una escala de 0 a 5, ó de 0% a 100%, el cuál nos permitió cuantificar el grado de valor que tiene las características de las capacidades de los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho.

RESULTADOS

En primer lugar, se presentan los resultados descriptivos de la investigación.

En relación a la edad cronológica de las personas que conducen vehículos menores en la ciudad de Huacho, se consideró a cinco intervalos como medidas para este indicador.

En la tabla 1 y figura 1, se muestran los resultados sobre la edad cronológica, en ella se aprecia que en primer lugar están los conductores que pertenecen al intervalo de 41 a 50 años, ellos están representados con un porcentaje del 35,8%, en segundo lugar están los que pertenecen al intervalo de 31 a 40 años, ellos están representados con un 29,3%. Estos resultados nos expresan que los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho en general pertenecen a la adultez, lo cual significa que son personas maduras y son consientes de sus actos en sus actividades diarias.

Tabla 1. Edad Cronológica de los Conductores de Vehículos menores.

Edad Cronológica	Frecuencias	
	Personas	%
Hasta 20 años	10	3,3
De 21 a 30 años	35	11,4
De 31 a 40 años	90	29,3
De 41 a 50 años	110	35,8
Más de 50 años	62	20,2
Total	307	100,0

Fuente: Elaboración Propia

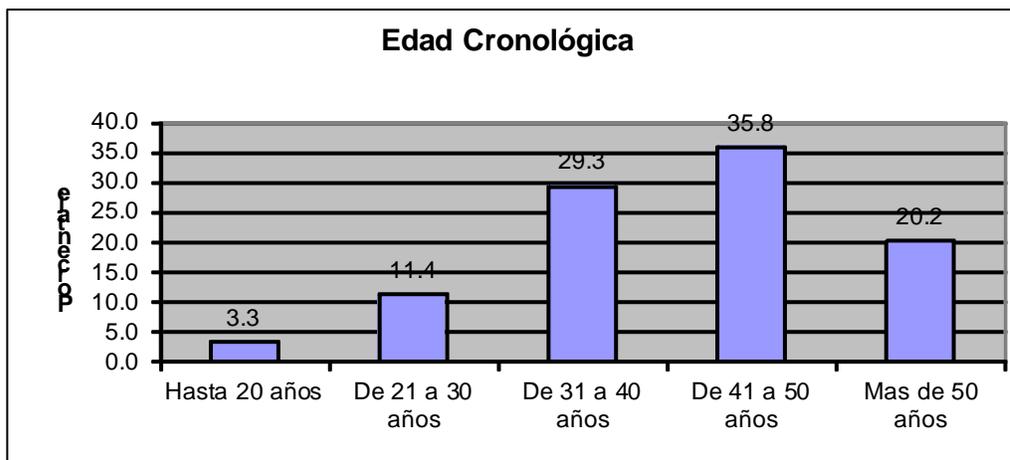


Figura 1. Edad Cronológica de los Conductores de Vehículos menores.

Fuente: Elaboración Propia



En relación a los estudios completos de las personas que conducen vehículos menores en la ciudad de Huacho, se consideró a cuatro niveles como medidas para este indicador.

En la tabla 2 y figura 2, se presentan los resultados sobre los estudios completos, en ella se visualiza que en primer lugar están los conductores que tienen secundaria completa, ellos representan a la mayoría con un porcentaje del 65,1%, en segundo lugar están los que tienen estudios técnicos completo, ellos están representados con un 21,8%. Estos resultados nos explica que los conductores de mototaxis en la ciudad de Huacho, tienen estudios básicos, esto nos indica que ellos pueden tener comprensión lógica y razonada de los hechos y situaciones de sus actividades diarias.

Tabla 2. Estudios completo de los Conductores de Vehículos menores.

Estudios Completo	Frecuencias	
	Personas	%
Primaria	23	7,5
Secundaria	200	65,1
Técnica	67	21,8
Universitaria	17	5,5
Total	307	100,0

Fuente: Elaboración Propia

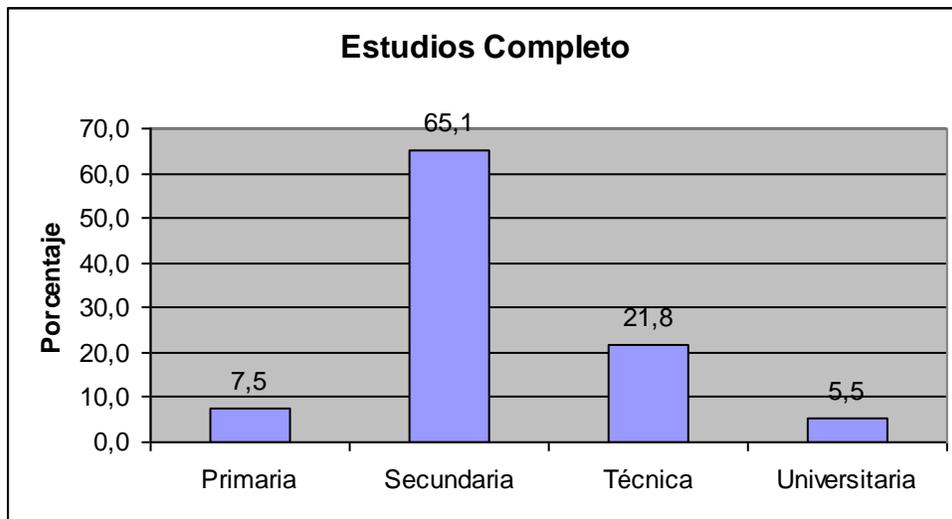


Figura 2. Estudios completo de los Conductores de Vehículos menores.

Fuente: Elaboración Propia

1 Facultad de Ingeniería Industrial, Sistemas e Informática, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. Email: mpalominot@unjfsc.edu.pe

2 Facultad de Ingeniería Química y Metalurgia, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión.

3. Colaborador.



En relación a la dimensión del nivel de Conocimientos Teóricos que tienen las personas que conducen vehículos menores en la ciudad de Huacho, se considero a los indicadores como conocimientos de Normas de Transito, de Tecnologías de Mototaxis, de Rutas de Transporte y de Primeros Auxilios.

En la tabla 3 y figura 3, se muestran los resultados sobre el nivel de conocimientos teóricos de los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho, en ella se aprecia que en primer lugar están los que tienen un nivel Regular, representado a la mayoría con un porcentaje del 53,5%, en segundo lugar están los que tienen un nivel Bueno, representados con un valor del 35,4%. Estos resultados nos indican que los conductores investigados tienen conocimientos teóricos intermedios, lo que explica algunas deficiencias de su capacidad para resolver problemas diversos que se puedan presentar en sus actividades laborales.

Tabla 3. Nivel de Conocimientos Teóricos de los Conductores de Vehículos menores.

CONOCIMIENTOS TEÓRICOS	NIVELES			Total
	Bueno	Regular	Malo	
Conocimiento de Normas de Transito	103	177	27	307
Conocimiento de Tecnologías de Mototaxis	76	197	34	307
Conocimiento de Rutas de Transporte	196	89	22	307
Conocimiento de Primeros Auxilios	60	194	53	307
Total	435	657	136	1228
%	35,4	53,5	11,1	100,0

Fuente: Elaboración Propia

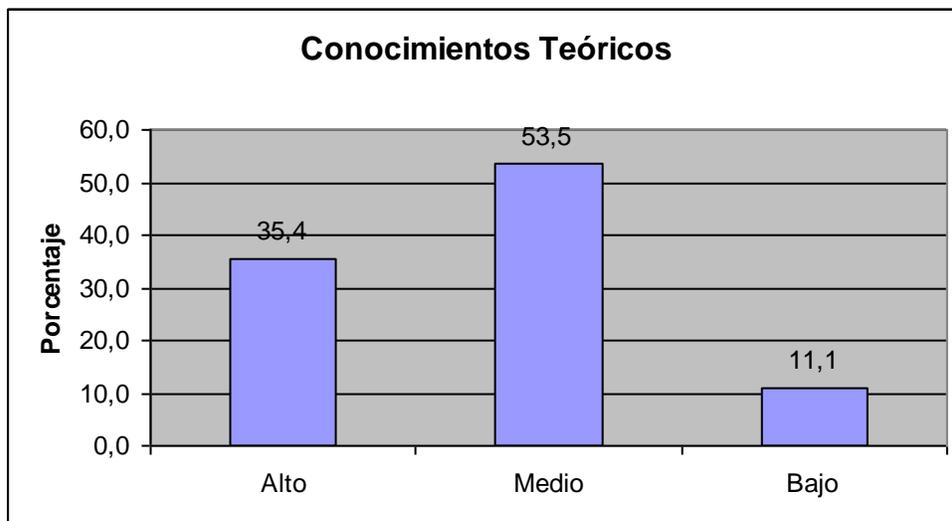


Figura 3. Nivel de Conocimientos Teóricos de los Conductores de Vehículos menores.
Fuente: Elaboración Propia

1 Facultad de Ingeniería Industrial, Sistemas e Informática, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. Email: mpalominot@unjfsc.edu.pe

2 Facultad de Ingeniería Química y Metalurgia, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión.

3. Colaborador.



En relación a la dimensión de capacidad de Habilidades y Destrezas que tienen los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho, se considero a los indicadores como Tiempo de Experiencia, cantidad de Horas de Trabajo por día, Manejo de Equipos de Seguridad y Manejo de Equipos de Mantenimiento.

En la tabla 4 y figura 4, se presentan los resultados sobre la capacidad de habilidades y destrezas de los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho, en ella se visualiza que en primer lugar están los que tienen un nivel Regular, representado a la mayoría con un porcentaje del 51,5%, en segundo lugar están los que tienen un nivel Bueno, representados con un valor del 29,3%. Estos resultados nos explica que los conductores de mototaxis tienen posibles presencias de problemas relacionados con los reflejos y reacciones a los estímulos orgánicos, lo cual puede conducir muchas veces en reacciones tardías para enfrentar situaciones de peligros y riesgos en sus actividades laborales.

Tabla 4. Capacidad de Habilidades y Destrezas de los Conductores de Vehículos menores.

HABILIDADES Y DESTREZAS	NIVELES			Total
	Bueno	Regular	Malo	
Tiempo de Experiencia	75	137	95	307
Cantidad de Horas de trabajo por día	113	141	53	307
Manejo de Equipos de Seguridad	77	184	46	307
Manejo de Equipos de Mantenimiento	95	171	41	307
Total	360	633	235	1228
%	29,3	51,5	19,1	100,0

Fuente: Elaboración Propia

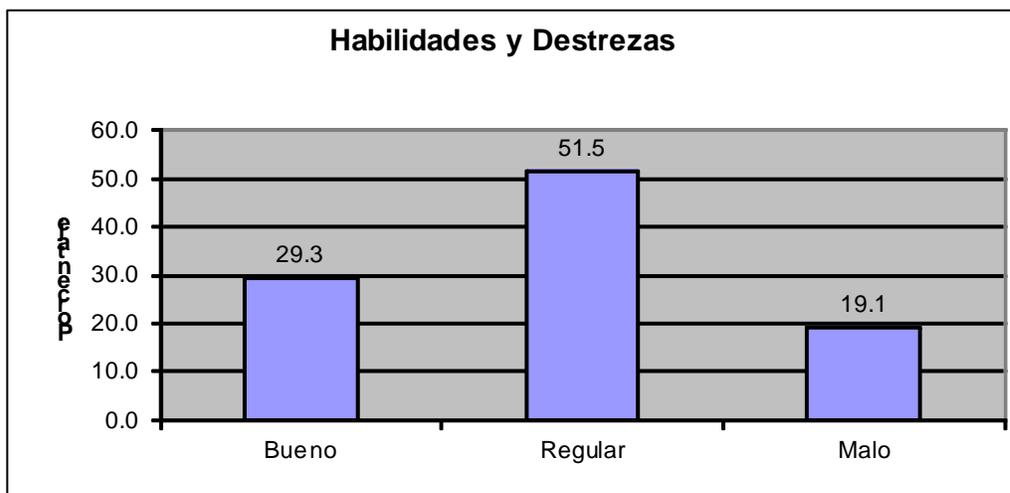


Figura 4. Capacidad de Habilidades y Destrezas de los Conductores de Vehículos menores.

Fuente: Elaboración Propia

1 Facultad de Ingeniería Industrial, Sistemas e Informática, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. Email: mpalominot@unjfsc.edu.pe

2 Facultad de Ingeniería Química y Metalurgia, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión.

3. Colaborador.



En relación a la dimensión de categorías de Actitudes y Valores que tienen los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho, se considero a los indicadores como Respeto a las Normas de Transito, Calidad de Higiene y Vestimenta, Calidad de Trato y Amabilidad, y Calidad de Ayuda en Accidentes.

En la tabla 5 y figura 5, se divulgan los resultados sobre la categoría de actitudes y valores que tienen los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho, en ella se observa que en primer lugar están los que tienen un nivel Bueno, representado a la mayoría con un porcentaje del 57,4%, en segundo lugar están los que tienen un nivel Regular, representados con un valor del 39,0%. En estos resultados se debe de aclarar que por el hecho de superar el 50,0%, no significa que se trata de una mayoría absoluta ó total, se trata de una mayoría relativa, lo que nos indica que los conductores de mototaxis aparentemente tienen buenas actitudes y valores, sin embargo a veces se escucha por los medios de comunicación local, que los pasajeros ó usuarios de mototaxis alguna vez han sufrido mal trato ó hasta robo, es por esta razón que debemos de asumir con sutileza estos resultados.

Tabla 5. Categorías de Actitudes y Valores de los Conductores de Vehículos menores.

ACTITUDES Y VALORES	CATEGORÍAS			Total
	Bueno	Regular	Malo	
Respeto a las Normas de Transito	160	130	17	307
Calidad de Higiene y Vestimenta	172	129	6	307
Calidad de Trato Amabilidad	211	85	11	307
Calidad de Ayuda en Accidentes	162	135	10	307
Total	705	479	44	1228
%	57,4	39,0	3,6	100,0

Fuente: Elaboración Propia

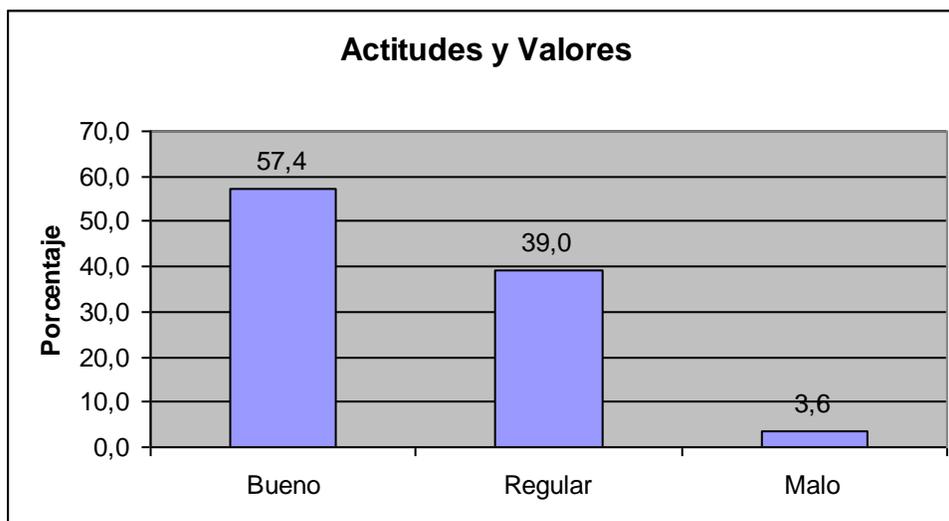


Figura 5. Categorías de Actitudes y Valores de los Conductores de Vehículos menores.

Fuente: Elaboración Propia

1 Facultad de Ingeniería Industrial, Sistemas e Informática, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. Email: mpalominot@unjfsc.edu.pe

2 Facultad de Ingeniería Química y Metalurgia, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión.

3. Colaborador.

En resumen sobre las características que tienen los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho, se han agrupado las tres capacidades como Conocimientos Teóricos; Habilidades y Destrezas y Actitudes y Valores.

En la tabla 6 y figura 6, se exhiben los resultados sobre las características de los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho, en ella se visualiza que en primer lugar están los que tienen un nivel regular de sus capacidades, representados por un porcentaje del 48,0%, en segundo lugar están los que tienen un nivel bueno, representados con un valor del 40,7%. Estos resultados nos explican que las capacidades principales de los conductores se encuentran en un nivel general intermedio, lo cual nos indica que la calidad de su servicio laboral se encuentra también en ese nivel, y por lo tanto repercute de alguna manera en la satisfacción de los usuarios, que siempre buscan una mejor y segura atención.

Tabla 6. Características de los Conductores de Vehículos menores.

CAPACIDADES PRINCIPALES	NIVELES			Total
	Bueno	Regular	Malo	
Conocimientos Teóricos	435	657	136	1228
Habilidades y Destrezas	360	633	235	1228
Actitudes y Valores	705	479	44	1228
Total	1500	1769	415	3684
%	40,7	48,0	11,3	100,0

Fuente: Elaboración Propia

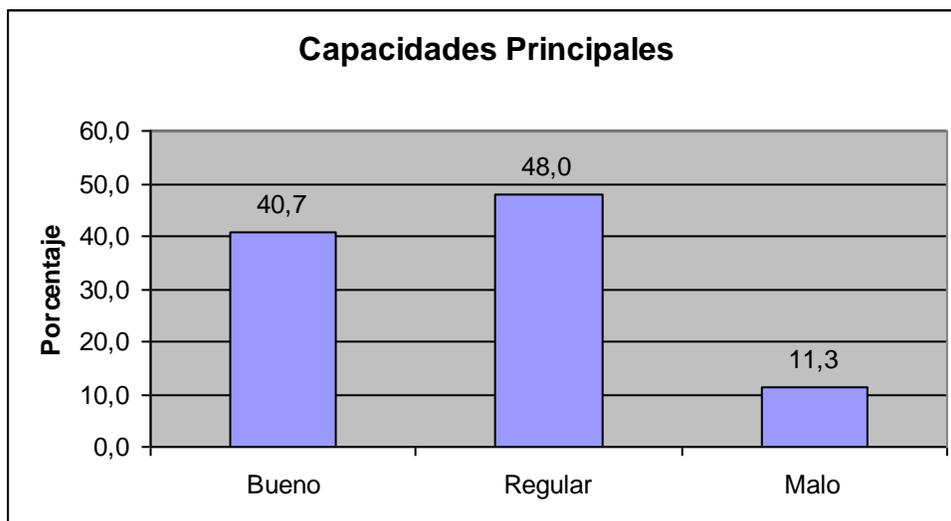


Figura 6. Características de los Conductores de Vehículos menores.

Fuente: Elaboración Propia



En segundo lugar, se presentan los análisis realizados según la Escala de Likert.

Tabla 7. Frecuencias de las Características de los Conductores de Vehículos menores.

CAPACIDADES	Exc.	Buen.	Reg.	Malo	Pés.	Total
Conocimientos Teóricos	0	435	657	136	0	1228
Habilidades y Destrezas	0	360	633	235	0	1228
Actitudes y Valores	0	705	479	44	0	1228
T	0	1500	1769	415	0	3684

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 8. Puntajes alcanzados por niveles y total.

Puntaje Unitario	x 5	x 4	x 3	x 2	x 1	Total
Puntaje Máximo	18420	-----	-----	-----	-----	-----
Puntaje Real	0	6000	5307	830	0	12137

Fuente: Elaboración Propia

Valoración en **Escala Porcentual**: $P = (12137/18420) \cdot 100 = 65,89\%$.

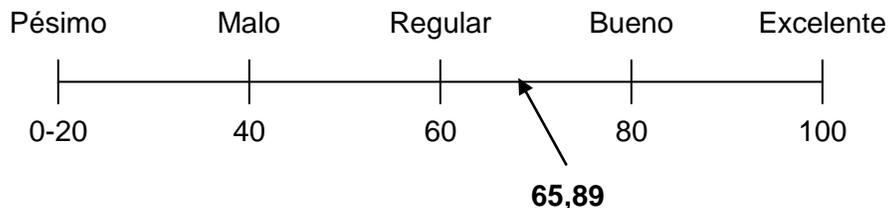


Figura 7. Valoración porcentual de los Conductores de Vehículos menores.

Fuente: Elaboración Propia

Valoración en **Escala Puntual**: $P = (12137/3)/1228 = 3,29$ puntos.

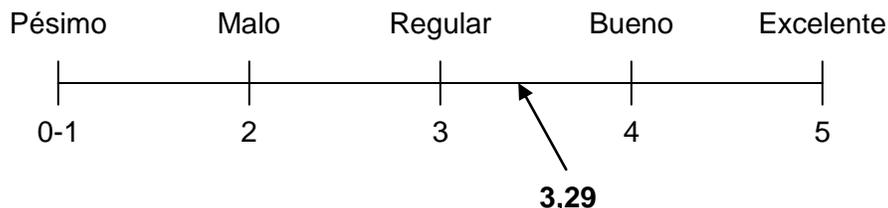


Figura 8. Valoración puntual de los Conductores de Vehículos menores.

Fuente: Elaboración Propia

De acuerdo con los análisis de los resultados de nuestra investigación con la Escala de Likert, se ha determinado que las características de las capacidades de los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho, se ubica en la zona intermedia de Regular

1 Facultad de Ingeniería Industrial, Sistemas e Informática, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. Email: mpalominot@unjfsc.edu.pe

2 Facultad de Ingeniería Química y Metalurgia, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión.

3. Colaborador.



a Bueno, más cercana a regular. Estos resultados nos confirma la capacidad intermedia que tienen los mototaxistas en general, los cuales ya se analizaron anteriormente.

DISCUSIÓN

En nuestro país y específicamente en nuestra ciudad de Huacho ocurren con frecuencia accidentes de tránsito, robos y maltratos a las personas que hacen uso de los vehículos menores de transporte público, conocidos como mototaxis. Por esta razón se ha realizado la investigación, con el fin de conocer las características de las capacidades de los conductores de estos vehículos. Los resultados mostrados nos revelan una cruda realidad, pues se ha detectado que las personas que conducen estos vehículos tienen capacidades intermedias en cuanto a conocimientos teóricos, habilidades y destrezas y actitudes y valores.

Al respecto Gonzales (2010), sostiene que en el Perú los reportes estadísticos de la dirección de información de gestión del Perú indican que entre el año 2000 y 2010 se han registrado aproximadamente 700,000 accidentes principalmente por negligencia e imprudencia de los conductores. Y un reporte del Ministerio de Salud del Perú informa que alrededor de 117,900 personas quedaron incapacitadas de por vida por accidentes de tránsito en los últimos cuatro años. El costo de los accidentes representa el 0.17% del Producto Bruto Interno (PBI) alrededor de 150,000 millones de dólares anuales.

La mayoría de los accidentes que se producen son en el sector del transporte público a nivel local e interprovincial. El inadecuado funcionamiento de este sector empieza cuando se convierte en refugio de quienes por falta de empleo formal recurren a este oficio, sin vocación, ni calificación. Esta realidad sumado a la ausencia de una coherente política estatal, se ha convertido en un caótico sistema cuyas ganancias se obtienen sobre la base del mayor tiempo que el chofer esta en el volante, el mayor número de kilómetros recorridos y el mayor número de pasajeros que pueda transportar. Todo esto ha devenido en un comportamiento perverso, que incluso ha construido un código singular donde se han relativizado los valores y han adormecido las conciencias de los choferes, cuyo lema parece ser "Vale Todo".

Estos comportamientos se evidencia con los resultados que se han encontrados en nuestra investigación, pues la mayoría de los conductores de mototaxis tienen edad de adultez, pero solo estudios básicos sin mayor trascendencia en la parte académica. Según Ponce (2006), la frecuencia de accidentes de tránsito en choferes nos revela estilos de comportamientos negativos e inadecuados en contextos de tráfico que se van agudizando con el tiempo, frente a la ausencia de accidentes de grupos de choferes que se expresa en una adecuada conducción. Además existen diferencias significativas en los estilos de comportamiento globales en contextos de tráfico, entre los choferes que manifiestan tener problemas familiares, respecto de los que no reportan este tipo de problema. A favor de los segundos; el análisis cualitativo sobre el punto pone de manifiesto que en los choferes que manifiestan problemas familiares es predominante el factor N (conductores peligrosos), observándose un relativo equilibrio entre los tipos S (conductores responsables) y N en los conductores que no refieren dichos problemas.

Según el diario el Comercio de Lima (18/05/2014), la Corte Superior de Justicia de Lima Norte realizó un taller informativo donde participaron más de 200 chóferes de mototaxis

1 Facultad de Ingeniería Industrial, Sistemas e Informática, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. Email: mpalominot@unjfsc.edu.pe

2 Facultad de Ingeniería Química y Metalurgia, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión.

3. Colaborador.



del distrito de Independencia, sobre penas por accidentes. Acciones similares deben de realizarse en nuestra ciudad de Huacho, con el fin de mejorar la calidad del servicio de los conductores.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Araujo, J. (2013). *El Problema del Transporte Público*. La pagina del Abogado, al Servicio de la Comunidad Jurídica IPA. Recuperado el: 24 de Mayo del 2014 de:
<http://plazalegal.blogspot.com/2011/03/el-problema-del-transporte-publico.html>

El Comercio Lima. *Mototaxistas fueron capacitados sobre penas por accidentes*. Sección noticias Lima. Recuperado el 18 de Mayo del 2014 de:
<http://elcomercio.pe/lima/transporte/mototaxistas-fueron-capacitados-sobre-penas-accidentes-noticia-1730240>

Gonzales, J. (2010). *El Perú el país con mayor accidentes de tránsito en América Latina*. La Diáspora – Latino Digital Magazine: Actualidad-Análisis e Información Digital. Recuperado el 10 de julio del 2014 de:
<http://peruimmigrationdocumentationproject.blogspot.com/2010/06/el-peru-el-pais-con-mayor-accidentes-de.html>

Ponce, C., Bulnes, M., y Aliaga, J. (2006). *Estudio Psicológico sobre los Patrones de Conducta en contextos de tráfico, en grupos de Automovilistas particulares y profesionales de lima metropolitana*. Revista IIPSI de la Facultad de Psicología - UNMSM. Vol. 9 - N° 2, pp. 34 – 35. Recuperado el 03 de Junio del 2014 de:
http://sisbib.unmsm.edu.pe/bvrevistas/investigacion_psicologia/v09_n2/pdf/a03v9n2.pdf

Salinas, E. (2013). *El Transporte Público y la Inseguridad: El dolor de Cabeza de los Limeños*. La Republica.pe/sociedad. Recuperado el 03 de junio del 2014
<http://www.larepublica.pe/15-01-2013/el-transporte-publico-y-la-inseguridad-el-dolor-de-cabeza-de-los-limenes>

Sánchez, H., Reyes, C. (1998). *Metodología y Diseños en la Investigación Científica*. Lima: Editorial Mantaro, p. 113.

1 Facultad de Ingeniería Industrial, Sistemas e Informática, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. Email: mpalominot@unjfsc.edu.pe

2 Facultad de Ingeniería Química y Metalurgia, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión.

3. Colaborador.