

**UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN**  
**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**



**TESIS**

**ORDENANZA MUNICIPAL N° 10-2019-MDH FRENTE A LA**  
**INOBSERVANCIA DE REGLAS DE TRÁNSITO OCASIONADO POR**  
**VEHÍCULOS MENORES - HUAURA 2018-2019**

**TESISTA:**

**Bach. MUÑOZ CASTILLO, PIERO ALESSANDRO**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO**

**ASESOR:**

**DR. SILVIO MIGUEL RIVERA JIMENEZ**

**HUACHO**

**2021**

**TESIS**  
**ORDENANZA MUNICIPAL N° 10-2019-MDH FRENTE A LA**  
**INOBSERVANCIA DE REGLAS DE TRÁNSITO OCASIONADO POR**  
**VEHÍCULOS MENORES - HUAURA 2018-2019**

Elaborada y presentada por:

.....  
**BACHILLER MUÑOZ CASTILLO PIERO ALESSANDRO**  
**TESISTA**

**SILVIO M. RIVERA JIMENEZ**  
**DR. EN DERECHO**  
**C.A.H. 273**

.....  
**DR. SILVIO MIGUEL RIVERA JIMENEZ.**  
**ASESOR**

Presentada ante los MIEMBROS DE JURADO:



Mtro. JOVIAN VALENTIN SANJINEZ SALAZAR  
**PRESIDENTE**



Dr. CARLOS HUMBERTO CONDE SALINAS  
**SECRETARIO**



Mtro. WILMER MAGNO JIMENEZ FERNANDEZ  
**VOCAL**

## **Dedicatoria**

**A Dios Padre Todopoderoso**, por guiarme todos los días de mi vida y sobre todo por brindarme la fortaleza espiritual y mental que he necesitado en estos últimos tiempos tan difíciles. Por brindarme la salud necesaria para continuar paso a paso y sobre todo por velar por mis padres en estos momentos y permitirme compartir aún con ellos.

**A mis padres**, a quienes amo con fervor; por su apoyo y sacrificio, porque mis logros son los suyos y porque de ellos he recibido los mejores regalos: la vida y un amor infinito; y aunque jamás podré compensarles todo lo que me han brindado, siempre estaré intentándolo.

**A mi hermana**, a quien tuve que decirle adiós para siempre, pero extraño con toda mi alma. Pasaste por mi vida como una estrella fugaz, nos separó la muerte, pero este amor nos mantendrá unidos. Gracias por enseñarme que nunca existirá límite alguno, cuando algo realmente se desea.

*Piero Alessandro Muñoz Castillo*

### **Agradecimiento:**

**Al Dr. Silvio Miguel Rivera Jiménez**, mi docente y asesor, quien me impartió cátedras durante la carrera, por sus aportes académicos, enseñanzas y críticas constructivas para la realización de esta tesis.

**A mi alma máter**, mi casa universitaria, que me abrió las puertas de sus aulas y me brindó muchas oportunidades durante años. **A todos mis docentes**, por los conocimientos impartidos durante clases y ser cimientos importantes para mi preparación profesional.

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	11
<b>CAPÍTULO I</b> .....	14
<b>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b> .....	14
<b>1.1. Descripción de la Realidad Problemática</b> .....	14
<b>1.2. Formulación del problema</b> .....	18
<b>1.2.1. Problema General</b> .....	18
<b>1.2.2. Problema Específico</b> .....	18
<b>1.3. Objetivo de la Investigación</b> .....	19
<b>1.3.1. Objetivo General</b> .....	19
<b>1.3.2. Objetivo Específicos</b> .....	19
<b>1.4. Justificación de la Investigación</b> .....	19
<b>1.5. Delimitación del estudio</b> .....	21
<b>1.5.1. Ámbito de la Investigación</b> .....	21
<b>1.6. Viabilidad del estudio</b> .....	22
<b>2. CAPÍTULO II</b> .....	23
<b>MARCO TEÓRICO</b> .....	23
<b>2.1. Antecedentes de la Investigación</b> .....	23
<b>2.1.1. Antecedentes a Nivel Internacional</b> .....	23
<b>2.1.2. Antecedentes a Nivel Nacional</b> .....	27
<b>2.1.3. Antecedentes a Nivel Local</b> .....	30
<b>2.2. Bases Teóricas</b> .....	31
<b>2.2.1. Ordenamiento Jurídico Municipal</b> .....	31
<b>2.2.1.1. Ordenanza Municipal en el ordenamiento jurídico</b> .....	31
<b>2.2.1.1.1. Publicidad de las Normas Municipales</b> .....	34
<b>2.2.1.1.2. Capacidad Sancionadora</b> .....	34
<b>2.2.1.2. Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH</b> .....	35
<b>2.2.1.2.1. Objetivo y Alcance</b> .....	36
<b>2.2.1.2.2. Base Legal</b> .....	37
<b>2.2.2. Inobservancia de las reglas técnicas de tránsito</b> .....	39

2.2.2.1. Delitos implicados por la inobservancia de las reglas de tránsito	39
2.2.2.1.1. Homicidio Culposo	39
2.2.2.1.2. Lesiones Culposas	43
2.2.2.1.3. Conducción en Estado de Ebriedad o Drogadicción	44
2.3. Definiciones Conceptuales	46
2.4. Formulación de la Hipótesis	48
2.4.1. Hipótesis General	48
2.4.2. Hipótesis Específicas	48
2.5. Operacionalización de Variables e indicadores	49
3. CAPÍTULO III	51
METODOLOGÍA	51
3.1. Diseño Metodológico	51
3.1.1. Tipo de Investigación	51
3.1.2. Nivel de Investigación	51
3.1.3. Diseño	51
3.1.4. Enfoque	51
3.2. Población y Muestra	52
3.2.1. Población de Estudio	52
3.2.2. Muestra de Estudio	52
3.3. Técnicas es instrumentos de recolección de datos	54
3.3.1. Técnicas a emplear	54
3.3.2. Instrumentos para la Recolección de Datos	55
3.3.2.1. Descripción de los instrumentos	55
3.3.2.2. Validez y confiabilidad de los instrumentos	56
3.4. Técnicas para el procesamiento de información	56
3.4.1. Registro de Datos	56
3.4.2. Codificación de Datos	56
4. CAPÍTULO IV	57
RESULTADOS	57

<b>4.1. Análisis de Resultados</b> .....	57
<b>4.2. Contrastación con la hipótesis</b> .....	69
<b>5. CAPÍTULO V</b> .....	71
<b>DISCUSIÓN</b> .....	71
<b>5.1. Discusión de resultados</b> .....	71
<b>6. CAPÍTULO VI</b> .....	72
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b> .....	72
<b>6.1. Conclusiones</b> .....	72
<b>6.2. Recomendaciones</b> .....	72
<b>8. CAPÍTULO VII</b> .....	74
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	74
<b>8.1. Fuentes Bibliográficas</b> .....	74
<b>8.2. Fuentes Hemerográficas</b> .....	75
<b>8.3. Fuentes Electrónicas</b> .....	75



## RESUMEN

En esta investigación se abordará un tema controversial para la comunidad jurídica y la comunidad misma en sí; dado que se toca un tema de ocurrencia latente en todo nuestro país, siendo este la inobservancia de las reglas de tránsito, las mismas que necesitan ser reguladas correctamente a fin de evitar lesionar los bienes jurídicos que legalmente ya han sido reconocidos por nuestras normas positivadas a distintos niveles como locales, regionales y nacionales.

Estamos ante una realidad que afronta nuestro país, y que sucede todos los días en todas partes, estas inobservancias de las reglas de tránsito causan accidentes, los mismos que conllevan a una lesión de diversos bienes jurídicos, dentro de ellos: la salud pública, el patrimonio, la vida, entre otros. Es en razón a ello que, se deben tomar las decisiones correctivas necesarias con la finalidad de que estos mermen y se cree una consciencia vial, debiéndose tener en cuenta que los afectados son millones de peruanos.

Diariamente, podemos observar a través de las noticias, tanto en difusoras radiales como televisivas, e incluso en redes sociales, las muertes que son provocadas por este delito. En nuestra provincia, los accidentes con muertes subsecuentes que más se registran, se producen en el valle de Huaura – Sayán, motivo por el cual debemos de poner un mayor énfasis en esta problemática a fin de no alterar ni desequilibrar nuestra sociedad.

Palabras Claves: inobservancia de reglas de tránsito, delito, muerte, vida y salud pública.

## **ABSTRACT**

This research will address a controversial issue for the legal community and the community itself; Since there is a latent issue that occurs throughout our country, this being the non-observance of traffic rules, which need to be regulated correctly in order to avoid damaging the legal assets that have already been legally recognized by our positive norms. Different levels such as local, regional and national.

We are facing a reality that our country faces, and that happens every day everywhere, these non-observance of traffic rules cause accidents, the same ones that lead to an injury to various legal assets, within them: public health, the heritage, life, among others. It is for this reason that the necessary corrective decisions must be made in order that these diminish and create a road conscience, taking into account that those affected are millions of Peruvians.

On a daily basis, we can observe through the news, both on radio and television stations, and even on social networks, the deaths that are caused by this crime. In our province, the most frequently recorded accidents with subsequent deaths occur in the Huaura - Sayán valley, which is why we must place greater emphasis on this problem in order not to alter or unbalance our society.

Keywords: non-observance of traffic rules, crime, death, life and public health.

## INTRODUCCIÓN

América Latina, hoy por hoy, ocupa el primer puesto mundialmente respecto a la tasa de mortalidad ocurrida por la inobservancia de las reglas de tránsito; en sí, nuestro país mismo se encuentra dentro de los primeros respecto a este problema; problema que es considerado uno de salud pública.

Es bien sabido que, el parque automotor se ha visto abarrotado por vehículos mayores y menores; nuestra provincia, especialmente el distrito de Huaura actualmente se ha visto golpeado por un sinnúmero de accidentes provocados por la impericia, descuido o negligencia e inobservancia de las reglas de tránsito establecidas, accidentes que en su mayoría son causados por vehículos menores; es en razón a ello, que esta investigación abordará dicho tema; es así que, se tomó como primera población de estudio y análisis a los vehículos menores y empresas de los mismos pertenecientes a nuestro distrito, aplicando las fórmulas estadísticas adecuadas y oportunas; así como también cuestionarios y encuestas dirigidas a los gerentes de dichas empresas y cuerpo policial de la PNP, con la finalidad de tener una mejor perspectiva de la nuestra realidad; estas muestras de estudio serán analizadas en concordancia de herramientas de estudio y técnicas, elegidas debidamente.

En el capítulo I, se evidenciará la realidad problemática que hoy por hoy aqueja a la comuna jurídica y comunidad en general, planteándose para ello distintos objetivos y justificando el porqué de esta tesis.

En el capítulo II, se ha erigido una hipótesis tentativa, siendo esta la principal, para ello se ha identificado dos variables, las cuales son: la Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH, la misma que nos va a servir como normativa aplicada dentro de nuestro distrito; y el delito de inobservancia de las reglas de tránsito cometidos por conductores

de vehículos menores en nuestro distrito de Huaura. Estas precitadas variables han sido operacionalizadas con ítems e indicadores.

Asimismo, en este apartado, se encuentra el meollo de la investigación, concerniente al marco teórico, el mismo que desarrolla todos los puntos referentes al tema general, dentro de este se encuentra además antecedentes símiles de este trabajo, los que han sido mencionados con la finalidad de evidenciar otros puntos de vista y opinión y lo importante que es establecer las normativas correctas a fin de mermar los accidentes de tránsito; estos son de distintos ámbitos, es decir: locales, nacionales e internacionales. Por otro lado, se desarrolló también las bases teóricas conjuntamente con los significados de las palabras claves y más importantes

En el acápite III, se desarrollaron cuestiones de índole metodológica, dentro de este, se estableció el tipo, forma y diseño metodológico, los mismos que han sido descritos en orden. Seguidamente, se pone de manifiesto las fórmulas utilizadas para determinar la población - muestra de estudio; en concordancia con los instrumentos para la recolección de datos y técnicas para la obtención de información.

Finalmente, en los subsiguientes capítulos, se procedió a evidenciar los resultados obtenidos en este trabajo, los cuales se obtuvieron del análisis integral conjuntamente con los cuestionarios aplicados a la población correspondiente; es sobre estos, que en el siguiente se prosiguió a discutir y plasmar las conclusiones y recomendaciones del caso, las cuales son pautas que en determinado momento podrían ser tomadas en cuenta, a efectos de lograr una correcta aplicación del tema en mención.

El propósito de estudio de este proyecto de investigación, es pues, la puesta en evidencia y modificación de la ordenanza y demás instrumentos que hacen frente a los delitos que se cometen por la inobservancia de reglas de tránsito, los mismo que en un

primer momento deben buscar ser preventivos, a fin de disminuir las vulneraciones de derechos que se vienen dando en nuestro distrito, poniendo en riesgo la vida de todo ser humano.

## **CAPÍTULO I**

### **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

#### **1.1. Descripción de la Realidad Problemática**

En el tema y asunto de seguridad vial, Latinoamérica todavía mantiene el primer puesto en el ranking mundial respecto a las regiones con los más altos índices de mortalidad producidos por inobservancia de las reglas de tránsito, es por ello que, el tema de seguridad vial se ha tornado en un asunto de diálogo entre los diversos gobiernos que conforman este continente.

La OMS - Organismo Mundial de la Salud, ha señalado que los accidentes viales son entendidos como problemas de Salud Pública, ello porque en el ámbito mundial son miles de millones de seres humanos los que fallecen o quedan lesionados, producto de accidentes de tránsito.

La misma realidad afronta el Perú, donde el problema demanda tomar medidas y acciones urgentes en seguridad vial, pues con el devenir de los años el parque automotor de ha multiplicado, incrementándose los accidentes de tránsito.

El Peruano – Diario Oficial, de fecha 16 del mes octubre del 2019, syndica datos del INEI, registrándose en Lima 749 casos de accidentes con consecuencias fatales en el año 2018, resulta. En esa misma línea, ha señalado también que el Consejo Nacional de Seguridad Vial, durante el 2017, ha registrado un total de 88,168 accidentes por inobservancia de las reglas de tránsito, mismo año en que se registró que 2,826 personas, a consecuencia de esos fatídicos hechos, fenecieron.

Nuestra provincia de Huaura, no es ajena a esta problemática, en el distrito de Huaura se han registrado el mayor número de accidentes, ello en razón a la

naturaleza de sus vías de acceso, tanto en el mismo distrito como al valle de Huaura.

Actualmente el parque automotor del distrito de Huaura, está conformado por una gran afluencia de vehículos menores que ofrecen el servicio de transporte o movilidad pública especial de pasajeros – moto taxis, siendo un total de 646 vehículos registrados y empadronados por la Municipal del Distrito en el 2019, los que han sido obtenidos de la Sub Gerencia Municipal de Desarrollo Urbano y Rural, específicamente de la Jefatura de Control Urbano y Tránsito – Transporte, la misma que se encarga de elaborar proyectos en aras de mejorar el tránsito vehicular, actualizar las herramientas trabajo como: ordenanzas municipales, proyectos de señalización, mantenimiento y pintado de vías, entro otros.

En la actualidad la Municipalidad Distrital de Huaura cuenta con una Comisión Técnica Mixta, representada por regidores, Gerentes de empresas y miembros de la Policía Nacional, que de forma organizada buscan mejorar e instruir mediante capacitaciones a transportistas para reducir de una u otra forma accidentes de tránsito, sin embargo, ello no ha sido suficiente, ya que los instructivos jurídicos no se aplican como debería de ser; aunado a ello la realidad social y geográfica del distrito haurino no permite erradicar este mal, ello en razón a que se ha podido visualizar que los paraderos o centros de cargas concuerdan con zonas muy desordenadas, infestadas de lugares de diversión y expendio de bebidas alcohólicas, por lo que es fácil observar, a altas horas de la noche, agrupaciones de conductores jóvenes libando sustancias etílicas en los interiores de estos vehículos menores, disponiéndose luego a manejar sin control alguno. Asimismo, geográficamente, el ingreso al valle de nuestro distrito, está penetrado por la Carretera Huaura – Sayán,

la misma que es intersectada por la Nueva Carretera Panamericana Norte, siendo estos lugares, puntos de altos accidentes al no existir un correcto control, aunado a otras causas como el endémico irrespeto por las normas viales, el exceso de velocidad, la imprudencia de algunos peatones, focos de corrupción que subsisten en algunas entidades inclusive en la misma entidad edil, donde por encima de los estudios técnicos preponderan los compromisos políticos, así como la informalidad. De esta forma, resulta natural que se hayan incrementado accidentes por inobservancia de reglas de tránsito, vulnerando así el derecho a la seguridad social que todo ciudadano de a pie merece que se le respete.

Es bien sabido que existen distintos instructivos jurídicos que establecen disposiciones normativas para regular el tránsito, es así que dentro de ellos encontramos: la Ley N° 27181 “Ley General que regula el Tránsito y Transporte Terrestre”, Ley N° 27189 “Ley que regula el Transporte Público Especial de pasajeros en vehículos menores (moto taxis), articulado 81 de la Ley N° 27972 “Ley Orgánica de Municipalidades” (la cual establece que es competencia de las municipalidades distritales respecto a la materia de vialidad, transporte y tránsito público, específica compartida de la municipalidad distrital en materia de tránsito, vialidad y transporte público, proporcionar tarjetas de habilitación vehicular para que los vehículos menores puedan circular en la zona y el resto de acuerdos que se han instaurado y erigido en la regulación provincial), D. S. N° 055-2010-MTC - Nuevo Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en vehículos menores motorizados y no motorizados”, D. S. N° 058-2003-MTC y N° 16-2009-MTC – Reglamento Nacional de Vehículos y de Tránsito respectivamente.



Finalmente, los vehículos menores de transporte público están supeditados bajo la Ordenanza Municipal N° 010-2019, la misma que norma el servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores en nuestra comuna.

La presente ordenanza está dirigida exclusivamente a regular el transporte público del parque automotor menor que viene trabajando y operando dentro de Huaura, esta pone en manifiesto las medidas y disposiciones para que el transporte público, tanto de carga como de pasajeros se brinde de forma adecuada, sin vulnerar ni transgredir los reglamentos de tránsito emanados del gobierno central, y así evitar todo acto imprudente al volante e inobservancias de las reglas de tránsito. Muchos transportistas no tienen conocimiento de las reglas para hacer uso de un vehículo, tal es así que por imprudencia muchas veces se generan accidentes de tránsito por distintos factores, por conducir en estado de ebriedad, por no contar con el debido con el seguro para accidentes moviásticos (AFOCAT o SOAT), no contar con la licencia de conducir, no portar la certificación de revisión técnica vehicular, no contar con los permisos de la municipalidad de la jurisdicción en la cual transitan o en el último de los casos se ha visto que existen conductores imprudentes que hacen uso de una unidad vehicular sin portar ni un documento que les faculte hacer uso de dicha unidad móvil, poniendo en riesgo tanto la integridad física como la salud de los ciudadanos de a pie que transitan a diario en el histórico distrito, es por ello que es necesario que cada gobierno local debe tomar las medidas necesarias de acuerdo a la realidad del distrito y plasmarla en una ordenanza municipal, la cual proponga los lineamientos que todo conductor debe seguir para evitar ir en contra de las reglas de tránsito dispuestas por el ente rector en este caso el MTC.

Nuestra ordenanza busca reducir de cierta forma que los conductores inobserven las reglas de tránsito e incurran en delitos, pero nos hacemos distintas interrogantes: ¿Basta con el hecho de plasmar las ideas y publicar el reglamento? ¿Se está aplicando a cabalidad la ordenanza en cuestión? ¿La comisión técnica mixta, cuya formación y funciones se encuentra enmarcada en el D.S. N° 055 – 2010 – MTC, trabaja de forma conjunta con la entidad edil, brindan los proyectos necesarios para mejorar el transporte y consecuentemente coadyuvar al orden en las calles? ¿La Policía Nacional del Perú está comprometida con el desarrollo del tránsito y el transporte en el distrito?

Otro punto que es un problema para la buena aplicación de la presente, es la gran cantidad de vehículos informales que en todo momento ponen resistencia y no cumplen con lo establecido en la ordenanza en cuestión, tal es así que, si revisamos la cantidad de vehículos menores, esto es las moto taxis que operan en el distrito de Huaura, el 60% de transportistas son informales.

## **1.2. Formulación del problema**

### **1.2.1. Problema General**

- ¿Cuál es la incidencia de la Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH frente a los casos de inobservancia de las reglas de tránsito cometidos por conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros en el distrito de Huaura?

### **1.2.2. Problema Específico**

- ¿Cuáles son los factores que contribuyen en los accidentes por inobservancia de las reglas de tránsito?

- ¿Cuál es el nivel de conocimiento de los conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros respecto a los lineamientos generales de las reglas de tránsito?

### **1.3. Objetivo de la Investigación**

#### **1.3.1. Objetivo General**

- Determinar la incidencia de la Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH frente a los casos de inobservancia de las reglas de tránsito cometidos por conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros en el distrito de Huaura.

#### **1.3.2. Objetivo Específicos**

- Conocer los factores que contribuyen en los accidentes por inobservancia de las reglas de tránsito.
- Determinar el nivel de conocimiento de los conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros respecto a los lineamientos generales de las reglas de tránsito.

### **1.4. Justificación de la Investigación**

El desarrollo de este trabajo, en cuanto a doctrina es algo escasa, asimismo son pocos los debates jurídicos que se han producido para dar solución a este tema; es así que, pese a que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del D.S. N° 003-2014-MTC (por medio del cual reforma e introduce disposiciones: 1. Al TUO del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por D.S. N° 016-2009-MTC, 2. Al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por D.S. N° 017-2009-MTC y 3. Al Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte

Terrestre, aprobado por D.S. N° 040-2008-MTC), se ha preocupado por endurecer la tabla de sanciones para aquellos conductores que inobservan las reglas de tránsito, y como medida batallar contra los accidentes en la vía pública y pistas; esta problemática ha continuado e inclusive se ha visto su creciente apareamiento en estos últimos años.

En relación a lo precitado, nuestra provincia no es ajena a este estado situacional, de los índices puede visualizarse que de los 9 distritos que la componen, es el distrito de Huaura, el cual mayores casos ha tenido; y pese a que en el 2019, la Municipalidad Huaurina realizó un estudio técnico con especialistas en materia de tránsito y transporte vial, por lo que se logró presentar el proyecto que regula el transporte público especial de pasajeros con medidas que a simple vista son drásticas, dicho proyecto fue discutido en Sesión de Consejo y posteriormente aprobado por unanimidad, bajo el título de Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH “Reglamento que regula el transporte público especial de pasajeros en el distrito”, la cual fue promulgada y difundida en el diario de mayor circulación de la región; sin embargo del año 2018 al 2019, los índices han seguido en aumento, no habiendo cambio alguno.

Esta investigación se justifica por la gravitante necesidad de observar el adecuado actuar, por un lado, de los servidores públicos, encargados de hacer prevalecer la norma, y por otro, el de los conductores, quienes deben respetarla y adecuarse a la misma.

Se trata pues de una problemática urgente, toda vez que hablamos de una realidad actual y de relevancia para la comunidad, ello porque se ven involucrados

distintos derechos de índole fundamental y constitucional como son: a la vida, salud y seguridad pública.

## **1.5. Delimitación del estudio**

### **1.5.1. Ámbito de la Investigación**

#### **a. Ámbito espacial**

La presente investigación geográficamente fue desarrollada en el distrito haurino, el cual es uno de los 9 distritos de nuestra provincia. Específicamente, la investigación se llevó a cabo en la Municipalidad Distrital de Huaura.

#### **b. Ámbito temporal**

La presente investigación se llevó a cabo en el periodo del 2018 al 2019.

#### **c. Ámbito ético**

La presente tesis se ajusta a los valores de verdad y justicia, este se desarrolla en un contexto de gran importancia social, ello en razón a que lo que se busca proteger y salvaguardar son dos derechos fundamentales y constitucionales como lo son la vida y la seguridad pública. Además de verse involucrados otros derechos conexos.

Asimismo, se contó con la autorización para poder extraer datos de dos instituciones estatales, siendo estas: la Municipalidad Distrital de Huaura, específicamente del área de Sub gerencia de Desarrollo Urbano y Rural – Oficina y Jefatura de Control Urbano y Tránsito – Transporte; y la Comisaría PNP de Huaura, ambas ubicadas en el corazón de nuestra jurisdicción y comuna.

## **1.6. Viabilidad del estudio**

El desarrollo de la presente tesis, no presenta ningún tipo de limitación dado que el autor realizó prácticas pre profesionales en Comuna Edil de Huaura, en la Sub Gerencia de Asesoría Legal; asimismo, laboró en la Sub Gerencia de Desarrollo Urbano y Rural, teniendo de esta manera la facilidad de obtener información vía requerimientos, lectura de expedientes en físico; así como encuestas y opiniones de los jefes de cada área, las cuales están estrechamente ligadas al tema en el cual ahondamos.

Es menester señalar que la presente investigación es de autoría propia. En esa misma línea, la información introducida, tiene carácter verídico, toda vez que, ha sido extraída de fuentes certeras y fehacientes como libros, artículos y otras tesis, siempre respetando la autoría ajena, razón por la cual se ha realizado el citado específico con sus respectivos autores y páginas.

## **CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO**

### **2.1. Antecedentes de la Investigación**

#### **2.1.1. Antecedentes a Nivel Internacional**

a) Como primera propuesta tenemos a Barrantes, quien presenta su trabajo de investigación titulado: “Análisis de los procedimientos jurídicos y normativos de la Ley 431, Ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito, para el ejercicio de la conducción”, en la Universidad del Valle de Nicaragua, trabajo que fue realizado en colaboración con la Policía Nacional de dicho país a fin de impulsar un Posgrado en prevención de Accidentes de Tránsito, la importancia del mismo radica en que la información que se obtuvo les permitió elaborar un plan de ejecución que contribuya a la prevención de accidentes viales, asimismo crear consciencia a los usuarios de vías públicas y sensibilizarlos para que puedan asumir con responsabilidad la conducción de vehículos tanto mayores como menores, y de esta forma puedan cambiar los índices de inseguridad y dirigirlos hacia una situación con mayor estabilidad, ello a fin de poder reducir muertes, lesiones e incluso hasta daños a la propiedad misma, todo ello se realizaría mediante la aplicación de los lineamientos, métodos y procedimientos normativos establecidos en la Ley 431 de dicho país.

Aunado a ello, se ha señalado que tanto los peatones como los conductores no conocen o hacen caso omiso a la ley ya en mención, por lo que con su plan de acción pretenden cambiar el estado de conciencia y el

nivel de conocimiento, para mejorar la calidad de vida a nivel personal y grupal. Este trabajo de investigación tiene además objetivos específicos como lo son: la indagación de normas jurídicas alternativas que establecen el correcto ejercicio de conducción y el análisis de documentos relacionado a accidentes de tránsito ocurridos en el tramo de la Rotonda Rubén Darío, lugar de dicho país. (2015)

- b) Una segunda propuesta es la de Constante, quien en su trabajo de investigación titulado: “Accidentes de Tránsito producidos por Imprudencia y Negligencia de Conductores y Peatones en la Avenida Simón Bolívar del DMQ”, para alcanzar el título de abogada en la Casa Universitaria Central de Ecuador, señala que este tiene como propósito general la confección de un manual jurídico que sea utilizado como guía para los funcionarios civiles de tránsito a fin de poder tener un mejor control de vehículos, y de esta forma disminuir los accidentes de tránsito que son producto de la negligencia e imprevisión, específicamente en la Av. Simón Bolívar en el Distrito Metropolitano de San Francisco de Quito para el 2016.

Aunado a ello, la autora señala que la ciudad de Quito, es una de las más grandes que tiene el país ecuatoriano, y que dentro de esta se encuentra una de las avenidas más grandes y peligrosas en la cual diariamente se generan accidentes de tránsito, la cual lleva por nombre Avenida Simón Bolívar, en esta vía uno de las primordiales causas para que se ocasionen los accidentes es la falta de prudencia tanto de peatones como conductores, dentro de esta problemática se puede sindicar que uno de los factores para generarse este hecho, es la inobservancia de las reglas de tránsito, como el uso excesivo de



velocidad lo que según sus registros estadísticos induce a que cada veinte minutos se produzca un accidente de tránsito y cada cuatro horas determinada persona fallezca por dicho motivo.

Se tiene también que, parte de este problema es la falta de señalización, el consumo de alcohol, y el no uso de cascos en el caso de motos lineales o del cinturón de seguridad, en el caso de vehículos mayores y menores, provocando con ello que se produzca un sinnúmero de accidentes y decesos; parte de la responsabilidad recae sobre los funcionarios civiles del área de tránsito, ello porque, es responsabilidad de los precitados ejercer control y mantenerse al tanto del cauce vehicular, generando con todo esto que se vea amenazada y vulnerada la seguridad jurídica, aunado a la falta de un instructivo o manual jurídico que sea utilizado de base o guía por dichos agentes como ente regulador y potestativo para control; es en razón a lo precitado que la autora pretende se realice un instructivo jurídico. (2017)

- c) Asimismo, tenemos como tercera propuesta la de Toscano, quien en su tesis de pregrado titulada: “Causas de las infracciones a la ley de tránsito en el distrito Metropolitano de Quito”, presentada en la Universidad Central del Ecuador, enfoca dicho trabajo de investigación señalando que los accidentes viales conforman una problemática tanto social como legal, que ha sido imprescindible indagar a fin de poder establecer cuáles son las causas que los originan; es así que, el autor ha manifestado que los transeúntes se transforman en usuarios de la justicia, y que ocasionalmente no aplican ni adoptan las medidas de seguridad obligatorias, lo mismo sucede con los conductores quienes no toman consciencia a fin de poder evitar la

realización de infracciones de tránsito, lo que genera accidentes en las vías, incluso hasta la muerte.

El autor, busca realizar un enfoque tanto al cultural como social, toda vez que si se toma el tema de infracciones propiciadas por conductores y peatones, como base de dicho tema se halla a la falta de cultura por parte de los ciudadanos en general; esta problemática se suscita a diario por lo que es una gran preocupación para los entes y organismos encargados de dicha seguridad específicamente en el distrito metropolitano de Quito. (2014)

- d) Finalmente, se tiene como propuesta la de Castellano, quien presenta su trabajo de investigación titulado: “La inobservancia a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de los ciudadanos por el desconocimiento de la normativa vigente”, con la finalidad de alcanzar el grado de bachiller en derecho en la Universidad Técnica de Cotopaxi, en el cual aborda temas como principios constitucionales respecto a la seguridad vial como derecho, la ley de tránsito y la socialización.

El autor indica que la inobservancia de dicha ley, es un fenómeno social que se ha puesto en evidencia con más incidencia en las actividades que regula la misma, en distintos niveles: local, regional y nacional; y se ha visto materializado de forma diaria y continua con un elevado registro de accidentes viales, no habiéndose visto cambio alguno en el comportamiento de la sociedad ecuatoriana, pese a los esfuerzos desarrollados por su Estado en aras de mejorar su conducta social; es así que, dicho comportamiento ha llevado a la misma población a hacer frente a una realidad que muestra altos índices de fallecidos, como consecuencia de los mismos, diagnosticándose

que la causa primordial de este mal social cae sobre la no observancia a la norma por la falta de distintos motivos: conocimiento, respeto por parte de los conductores y peatones, por ser los principales actores del sistema vial, y concientización.

El autor manifiesta que dicho hecho podría cambiar y restablecerse tratando de hallar una vía que admita la creación de una cultura de obediencia, consideración y atención de la normativa ya establecida, es así que para crear dicho cambio, considera oportuno plantear una reforma a la 17° Disposición Transitoria de La Ley Orgánica de Educación Intercultural - Título VIII, la cual busca generar conciencia en las generaciones venideras, a través de capacitaciones y promover su participación por medio de proyectos de la materia en cuestión. (2011)

### **2.1.2. Antecedentes a Nivel Nacional**

- a) Como primera propuesta encontramos a Recalde y Rivas, quienes presentan su trabajo de investigación titulado: “Responsabilidad civil por accidentes de tránsito en el departamento de Lambayeque: incumplimiento de normas de tránsito”, para alcanzar el título de abogado en la Universidad Señor de Sipán – Chiclayo, en el cual se toca este tema trascendental y se señala que ha sido por intermedio de los medios de información que día a día se toma conocimiento de la situación actual de nuestro país; señalan los autores que el porcentaje de accidentes viales son en mayor proporción por inobservancia de reglas de tránsito. (2009)
- b) Asimismo, tenemos como segunda propuesta la de Caloretti, cuyo trabajo de investigación lleva el título: “El D.S. N° 003-2014-MTC y su incidencia en

accidentes de tránsito originados por conductores en estado de ebriedad en el distrito Huánuco”, presentado para obtener el título de abogado en la Universidad de Huánuco, en esta tesis se señala que los accidentes de tránsito hoy en día se han tornado una real problemática de la salud pública y han generado un gran impacto tanto a nivel económico como social, razón por la cual es necesario su análisis a fin de darles prioridad y poder prevenirlos oportunamente; aunado a ello el autor señala que en varios países, la segunda causa de muerte seguidamente del homicidio, es la que se produce como consecuencia de los accidentes de tránsito, constituyéndose con ello, un problema masivo y de índole global; es por ello que, su fiscalización, inspección y control, en especial por parte de las municipalidades, se ha convertido en un completo desafío.

Asimismo, indica que las pérdidas tanto económicas como sociales pueden llegar a ser incalculables e invaluable, por lo que depende mucho del tipo de legislación que posea cada país para su disminución, es así que la diferencia radica en la forma disciplinada con la que se hace frente dicho control y fiscalización, siendo en nuestro país realmente deficiente.

El autor delimita su ámbito espacial a la ciudad de Huánuco, considera además que se debe tener en cuenta las realidades de cada lugar, toda vez que no es la misma a la de las grandes urbes, señala que su investigación logra arribar a una solución en razón a que presenta relativamente pocos habitantes y con distinta configuración geográfica. En esa misma línea, el desenvolvimiento y eficiencia de un órgano estatal, sea este: judicial,

administrativo, policial e incluso social, va depender mucho de la zona en la que se encuentre ubicado. (2018)

- c) Como tercera propuesta, se tiene a Nuñez quien presenta su trabajo de investigación titulado: “Prevención penal de tránsito y seguridad vial en el delito de conducción en estado ebriedad en Lima Sur 2016”, para obtener el título de abogado en la Universidad Autónoma del Perú, esta tiene como finalidad determinar si existe una correcta prevención respecto al tránsito y seguridad vial como plan estratégico, a fin de mejorar la calidad de vida de las personas, quienes son los que sufren día a día con el desorden y caos producido en el Cono Sur de Lima. Asimismo, señala que es el defensor de la legalidad (Fiscalía), quien propone y nombra a un fiscal sea adjunto o provincial para que lleve los casos relacionados a asuntos en materia de tránsito y seguridad vial, por lo que tiene como objetivo evidenciar y mostrar el desenvolvimiento de las distintas labores tanto administrativas como preventivas y funcionales planteando si existe o no la prevención del delito de conducción en estado etílico y los resultados jurídicos que conllevan el manejar un vehículo con el pensamiento, ánimo y la conciencia alterada o bajo efectos de sustancias psicoactivas como el alcohol y/o sustancias ilegales.

Además, señala que se busca conocer y detallar la particularidad de este delito, el cual para configurarse, no necesita que se produzca un resultado, sino que únicamente basta con la simple puesta en peligro; es así que, pretende darles desarrollo a los alcances de prevención desde los

lineamientos no solo municipales, sino también procesales, penales y constitucionales. (2017)

### **2.1.3. Antecedentes a Nivel Local**

- a) Como primera proposición, se tiene a Prieto quien presenta su trabajo de investigación titulado: “Importancia de los centros de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir en la provincia de Huaura de conformidad al nuevo reglamento 2016-2018”, para obtener el grado de bachiller en la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, esta tiene por objetivo identificar de qué manera se relacionaría el funcionamiento de un lugar de evaluación para la adquisición y emisión de licencias para conducir, con las infracciones estipuladas en el reglamento de tránsito en el distrito de Huaura; asimismo arriba a la conclusión de que en nuestro país el 70% de los accidentes de tránsito han sido provocados por fallas humanas, es así que se realza lo importante que es regular a la masa humana; es así que, el funcionamiento de un centro de evaluación es de vital y suma importancia, ello porque influye en la reducción de las infracciones de tránsito, dichos centros deben estar en constante comunicación y supervisión de las municipalidades. (2019)
- b) Finalmente, se tiene como propuesta la de Changa, quien presenta su trabajo de investigación titulado: “Delitos de lesiones culposas como consecuencia de accidentes de tránsito en el Perú”, en el cual arriba a la conclusión de que los accidentes viales guardan una estrecha relación directa con la manifestación de culpa; y que los principios reguladores de la circulación no

se cumplen a cabalidad por los conductores, por el contrario se realizan sólo de forma parcial e incluso muchas veces es nula.

Asimismo, señala que existen distintas clases de accidentes, los que provocan diversos tipos de lesiones, desde leves hasta graves, ocasionando daño a terceras personas; todo ello, por la inconciencia de los conductores al no respetar las reglas para transitar. (2018)

## **2.2. Bases Teóricas**

### **2.2.1. Ordenamiento Jurídico Municipal**

El articulado 38° de la Ley Orgánica de las Municipalidades – Ley 27972, ha señalado que: “El ordenamiento jurídico de las municipalidades está constituido por las normas emitidas por los órganos de gobierno y administración municipal, de acuerdo al ordenamiento jurídico nacional”. Aunado a ello, se ha señalado en el articulado 39, que dentro de estas normas podemos encontrar: decretos y resoluciones de alcaldía, acuerdos y las ordenanzas.

#### **2.2.1.1. Ordenanza Municipal en el ordenamiento jurídico**

Son normas de carácter general para gobernar una determinada sección de un distrito o provincia, poseen rango de ley; así lo ha señalado nuestra Carta Magna, la cual en su articulado 200 numerando 4, ha establecido:

Son garantías constitucionales: 4. La acción de inconstitucionalidad, que procede contra las normas con rango de ley: leyes, decretos legislativos, decretos de urgencia, tratados,

reglamentos del Congreso, normas regionales de carácter general y ordenanzas municipales que contravengan la Constitución en forma o fondo.

Es así que, de lo precitado se puede concluir que efectivamente dentro del grupo de normas que poseen este rango encontramos a las ordenanzas municipales.

Concordante a ello, Cabanellas (2002) ha manifestado respecto a las ordenanzas municipales que:

Representan normas reguladoras aplicables a la vida de los municipios, mediante ellas se rigen cuestiones de buen orden, la limpieza de las calles, la tranquilidad, el tránsito de vehículos y de animales, todo lo atinente a espectáculos, mercados y otras materias. (p.283)

Asimismo, en concordancia con lo señalado líneas arriba, la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, en su capítulo II: Normas Municipales y los Procedimientos Administrativos, subcapítulo I:

Las Normas Municipales, artículo 40° ha sindicado que: Las ordenanzas de las municipalidades provinciales y distritales, en materia de su competencia, son las normas de carácter general de mayor jerarquía en la estructura normativa municipal, por medio de las cuales se aprueba la organización interna, la regulación, la administración y la supervisión de los servicios públicos y las materias en las que las municipalidades tiene competencia.



Cabe señalar que, dentro de nuestra normativa, respecto al sistema de fuentes, existe jerarquía respecto a las normas que son dictadas por el Estado, concordante a ello Águila (2007), ha manifestado que:

El principio (estructural) de jerarquía formal o normativa, que consiste en que a las normas se les asignan diferentes rangos, ya sea superior o inferior, según la forma que adopten. Es decir, hay diversas categorías de normas jurídicas que tienen diferente rango (prelación), relacionándose de manera jerárquica entre sí. Ahora bien, el respeto al principio de jerarquía normativa determina la validez de las normas jurídicas. (p. 145)

El precitado principio hace alusión al de repartición o distribución de materias, por el cual se establece que cada órgano posee una facultad normativa para poder dictar normas, dicha potestad se le atribuye bajo el nombre de “competencia”. Asimismo, nos muestra cuáles son las categorías normativas que se encuentran en un mismo nivel y nos demuestra que pueden coexistir muchas en uno sólo.

Así también reafirmando lo precitado, Torres (2008), quien ha realizado una breve referencia esquemática respecto a la jerarquía de las leyes peruanas, ha situado a las ordenanzas municipales en segundo rango junto a las leyes y otras normas de igual rango. (p. 457)

Concordante a lo precitado Quiroga (2017) señala que si bien en stricto sensu una ordenanza no se homologa con una ley emitida por el Congreso Peruano, ello no significa que dicha ley la pueda derogar o simplemente desconocerla, toda vez que está revestida y tiene el beneficio

de reserva, que significa que no existe otra norma (así esta posea rango superior) que pueda entrar a la esfera de su competencia, la cual se encuentra en modo “reserva” para la propia ordenanza municipal, es decir que no puede ser superada en su contenido. (p. 327)

#### **2.2.1.1.1. Publicidad de las Normas Municipales**

El articulado 44° de la Ley Orgánica de las Municipalidades, ha establecido que toda normativa municipal, sea: decretos de alcaldía, acuerdos y las ordenanzas, han ser difundidos en El Peruano - Diario Oficial, cuando se trate de las comunas ediles provinciales o distritales del departamento de Lima y la provincia Constitucional del Callao.

Asimismo, ha señalado que, en el caso de las comunas ediles provinciales y distritales, dichas publicaciones deben de realizarse en los diarios que se encargan de propalar las publicaciones de índole judicial en cada jurisdicción, o también a través de algún otro medio que ratifique y garantice de forma certera su publicación, como por ejemplo el diario de más circulación en la localidad.

Es menester señalar que, como toda norma en general, de la misma forma las municipales rigen o entran en vigencia desde el día siguiente de su publicación, excepto cuando sea la misma norma la que decida posponer o postergar su vigencia; aunado a ello, se debe precisar que es requisito fundamental la publicación y difusión de toda norma, a efectos de que esta surta efecto, caso contrario no producirá los mismos y no será tomada en cuenta.

#### **2.2.1.1.2. Capacidad Sancionadora**

Respecto a lo precitado, la Ley Orgánica de las Municipalidades en su articulado 46°, ha precisado que: “(...) Las ordenanzas determinan el régimen de sanciones administrativas por la infracción de sus disposiciones, estableciendo las escalas de multas en función de la gravedad de la falta, así como la imposición de sanciones no pecuniarias”.

Aunado a ello, la ley en mención no sólo otorga potestad sancionadora a los gobiernos locales por medio de normas sino que también las regula, señalando que estas han ser de estricto cumplimiento y el hecho de no cumplirlas ocasionará que se impongan las sanciones respectivas sin perjuicio de promover acciones judiciales a las que hubiese lugar. La imposición de sanciones puede ser de índole pecuniaria y no pecuniaria, ello va depender del grado de la falta cometida.

#### **2.2.1.2. Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH**

Con fecha 07 de junio del 2019 se publica en el diario de mayor circulación de nuestra comuna, el “Diario El Chasqui”, la Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH: Ordenanza que aprueba el Reglamento del Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros y Cargas en vehículos menores en la jurisdicción del Distrito de Huaura; asimismo, aprueba el cuadro de sanciones, infracciones y medidas preventivas, las mismas que tienen como fin:

- Decretar e implantar los dispositivos normativos necesarios y complementarios que regularán el servicio público de transporte especial de pasajeros y carga de vehículos menores motorizados.
- Fijar las condiciones y requisitos mínimos para poder acceder y permanecer en el rubro de prestación de servicios de transporte público especial para pasajeros y cargas en vehículos menores.
- Instaurar el régimen sancionador que se aplicará frente al no cumplimiento de las normas, y disposiciones ya establecidas y vigentes a la fecha.

#### **2.2.1.2.1. Objetivo y Alcance**

La ordenanza en mención tiene por objetivo el poder dar a conocer cuáles son los dispositivos normativos complementarios para la regulación del servicio público de transporte especial de pasajeros en vehículos menores y carga; esta está proyectada a poder satisfacer las exigencias de los usuarios y resguardar las condiciones de tres derechos fundamentales de suma importancia, siendo estos la vida, la salud y la seguridad; asimismo, se pretende otorgar amparo tanto a la sociedad en general como al medio ambiente y su conjunto.

En esa línea, en una entrevista con el Sub Gerente de Desarrollo Urbano y Rural de la Municipalidad Distrital de Huaura, el Ing. Vicente Cerda Villar manifestó que:

La ordenanza tiene por objeto el poder reglamentar de forma correcta el uso del transporte de vehículos menores existentes en nuestro distrito, cabe resaltar que nuestro distrito como sabemos

está conformado en su mayoría por vehículos menores motorizados, por lo que resulta importante fijar la regulación de los procedimientos administrativos pertinentes a fin de otorgar los certificados habilitantes correspondientes y de la misma forma imponer el régimen sancionador que se aplicará ante el incumplimiento de dichas normas sea por acción o por omisión. Es importante darle realce a la materia de transporte dado los inconvenientes que se suscitan diariamente en nuestra jurisdicción. Esta es una materia que se ha dejado al olvido y no debería ser así, pues debemos recordar que es mejor invertir en prevención y concientización, ejes fundamentales, así nos evitaríamos tantos accidentes con consecuencias tan lamentables.

Respecto al alcance y aplicación de la norma, el artículo 2° del Capítulo I, Título I Disposiciones Generales, precisa que:

La ordenanza opera en la jurisdicción del distrito de Huaura y es de forzoso cumplimiento para todos los funcionarios, empleados y autoridades municipales, policiales y políticas; y de la misma forma para las personas jurídicas, propietarios y/o conductores que ofrecen el servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores.

#### **2.2.1.2.2. Base Legal**

La presente ordenanza tiene por sustento distintas bases legales, siendo estas:

- La Carta Magna del Perú, en su articulado 195° inciso 8 establece que el desarrollo y la economía de la localidad, pueden ser promovidos por las municipalidades; de la misma forma pueden promover la oferta de servicios públicos que sean de su responsabilidad; todo ello debe realizarse armoniosamente con los planes y políticas de desarrollo de la nación y región. En dicho inciso se señala que, los gobiernos locales son competentes para regular y desarrollar servicios y actividades en diversa materias y especialidades como: medio ambiente, salud, educación, conservación de monumentos, cultura, deporte y recreación, vivienda, saneamiento, transporte colectivo, circulación y tránsito, conforme a ley.
- Ley N° 27972 - Ley Orgánica de Municipalidades, la cual en su articulado 81° ha precisado que los gobiernos locales en materia de transporte público, vialidad y tránsito, desempeñan diversas funciones como: 3) funciones específicas compartidas de las municipalidades distritales: 1. Otorgar licencias para que los vehículos menores y demás puedan circular, ello conforme a lo establecido en la regulación provincial, 2. Ejercer control sobre la circulación de vehículos menores motorizados o no, tales como las moto taxis, haciendo que se respeten las normas por medio de su regulación y fiscalización.
- Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la cual establece también lineamientos generales; asimismo, lo

resaltante de ella es la diferenciación que se realiza entre lo que es el tránsito y el transporte.

- Ley N° 27189 - Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos menores.
- Decreto Supremo N° 024-2004-MTC. Reglamento Nacional de Póliza de seguros.
- Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos motorizados y no motorizados, el cual establece las facultades y competencias que poseen los gobiernos locales distritales respecto a la materia en mención, comprendiendo estas: 1. Normativas: promulgar dispositivos normativos complementarios sin contravenir reglamentos de índole nacional, 2. De gestión: Conceder las autorizaciones que señalen que los vehículos se encuentran operativos para la prestación de servicios especial en su jurisdicción y 3. De fiscalización: Desarrollar y ejecutar todas las actuaciones de fiscalización del servicio especial a través de la inspección, descubrimiento de infracciones y faltas, imposición y ejecución de sanciones por incumplir las normas que se establezcan.

## **2.2.2. Inobservancia de las reglas técnicas de tránsito**

### **2.2.2.1. Delitos implicados por la inobservancia de las reglas de tránsito**

#### **2.2.2.1.1. Homicidio Culposo**

El Código Penal Peruano en su articulado 111° regula este tipo de delito de homicidio culposo, este señala que:

El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas. La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36° incisos 4, 6 y 7, cuando el agente haya estado conduciendo un vehículo motorizado bajo el efecto de estupefacientes o en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o cuando sean varias las víctimas del mismo hecho o el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

En ese sentido, Peña Cabrera (2010) manifiesta que:

(...) tomando en cuenta la realidad nacional, cada vez son mayores las muertes y/o lesiones que se producen como consecuencia de una conducta negligente de un ciudadano. El ámbito de mayor proyección criminológica resulta de la actividad del tráfico rodado, pues casi un 70 % de las muertes en el Perú, son concreción de una actividad negligente; los accidentes automovilísticos, enlutan día a día las carreteras y pistas de nuestra enorme geografía, por lo que las autoridades ya no saben qué hacer para neutralizar dicho foco de peligro. La informalidad de las agencias de transporte, el mal estado de las pistas aunado al alcohol de los conductores, se han constituido



en los factores que contribuyen a decir: que, en el Perú, el tránsito vehicular se ha erigido en un arma mortal para muchos ciudadanos, cuya explicación dogmática ha de sostenerse sobre la estructura del delito culposo. (p. 137)

Aunado a ello, Peña Cabrera (2010), señala también que:” La vida, el cuerpo y la salud, constituyen bienes jurídicos, que en esencia se comprenden en el núcleo más duro de la protección jurídico penal” (p. 143)

Efectivamente, la circulación de vehículos hoy en día, no sólo en nuestro distrito sino en todo el país, ha logrado traspasar ese núcleo en la vida de cada persona, que viene siendo protegido por el ámbito jurídico, dejando estragos a su paso, afectando generalmente y con mayor fuerza a los usuarios más vulnerables, siendo estos los transeúntes, conductores de bicicletas y motocicletas, provocando que cada año se pierdan miles de vidas.

Por otro lado, respecto al delito de homicidio culposo, Salinas (2008), manifiesta que:

El delito se perfecciona cuando el sujeto activo ocasiona la muerte del 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 previéndolo, confía en poder evitarlo. Aparece el homicidio culposo cuando la conducta del agente afecta el deber

objetivo de cuidado y como consecuencia directa deviene el resultado letal para el sujeto pasivo. (p. 87)

El homicidio culposo es un delito que se encuentra tipificado en el código sustantivo, este hace alusión cuando determinado sujeto causa el fallecimiento de otro, pero sin ninguna intención. El deceso se produce por inexperiencia, (es decir la falta de conocimiento sobre determinado tema, por ejemplo: una persona que quiera conducir una moto lineal sin haberse preparado o sin saber hacerlo), imprudencia (por ejemplo: pasarse la luz roja del semáforo) y negligencia (ejemplo: inobservancia de las reglas de tránsito).

Asimismo, Salinas agrega que:

Se entiende por deber objetivo de cuidado al conjunto de reglas que debe observar el agente mientras desarrolla una actividad concreta a título de profesión, ocupación o industria, por ser elemental y ostensible en cada caso como indicadores de pericia, destreza o prudencia (velocidad adecuada, desplazamiento por el carril correspondiente, estado psicosomático normal, vehículo en estado electromecánico normal y contar con licencia de conducir oficial; reglas aplicables al caso del chofer). (p. 89)

Concordante a lo señalado por el anterior autor, Reátegui (2019) manifiesta que:

“(...) la inobservancia de los reglamentos y deberes del cargo configuran un supuesto de culpa punible que puede derivar de cualquier normativa de orden general emanada de autoridad

competente. Se trata de la inobservancia de disposiciones expresas (ley, reglamento, ordenanzas municipales, etc.) que prescriben determinadas precauciones que deben observarse en actividades de las cuales pueden derivar hechos dañosos. El desconocimiento u omisión de ellas genera una hipótesis de responsabilidad culposa, en la medida que el obrar de ese modo causara un resultado dañoso típico. (p. 93)

Respecto a lo señalado en el párrafo anterior, podemos citar como ejemplo, cuando un conductor de una mototaxi maneja con una velocidad excesiva por el frontis de un centro educativo primario (zona escolar) y como resultado de ello lo termina atropellando a un escolar que se dirigía a cruzar la pista, producto de ello, causa su deceso instantáneo por Traumatismo Encéfalo Craneal.

#### **2.2.2.1.2. Lesiones Culposas**

El Código Sustantivo Peruano en su articulado 124° regula este tipo de delito de lesiones culposas, este señala que:

El que por culpa causa a otro un daño en el cuerpo o en la salud, será reprimido, por acción privada, con pena privativa de libertad no mayor de un año y con sesenta a ciento veinte días-multa. La pena privativa de la libertad será no menor de tres años ni mayor de cinco años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36° incisos 4, 6 y 7, cuando el agente haya estado conduciendo un vehículo motorizado bajo el efecto de estupefacientes o en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor

de 0.5 gramos-litro, o cuando sean varias las víctimas del mismo hecho o el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito. La pena será no mayor de tres años si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria y cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, la pena será no mayor de cuatro años.

Salinas (2008) manifiesta que, respecto a la inobservancia de las reglas de tránsito: Esta calificante 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. (p. 215)

De lo señalado, se entiende que dicha agravante tiene justificación debido a que, para el otorgamiento de las licencias de conducir vehículos a motor, el Estado a través del MTC (Ministerio de Transporte y Comunicaciones), exhorta al aspirante a conductor, a que se prepare o lo prepara y es en dicha fase en la que hace advertencia y mención sobre cuán importante es tener conocimiento pleno de las reglas de tránsito para poder utilizarlas de manera diligente; estando advertidos, se entiende que de no observarlas y causar lesión a terceros se le aplicará la sanción establecida.

#### **2.2.2.1.3. Conducción en Estado de Ebriedad o Drogadicción**

El Código Penal Peruano en su artículo 274° regula este tipo de delito de lesiones culposas, este señala que:

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 36°, 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 36° incisos 6 y 7."

Respecto a este delito, Peña Cabrera (2010) pone de manifiesta que: "Las pistas y carreteras del país presentan un panorama desgarrador, producto de víctimas que día a día cobran las impericias y/o negligencias de los conductores, que en estado de ebriedad o bajo efecto de sustancias psicotrópicas, causan su muerte". (p. 525)

En general, todos los vehículos de un parque automotor, se consideran un objeto de riesgo y la actividad que se realiza con ellos; pese a esto, ésta está permitida y desde el punto de vista jurídico es legal; asimismo su aprobación dependerá de que se realice conforme a lo establecido en las normativas.

Alonso y Montoro (2017), señala que: “Según la OMS en sus recientes cifras ha calculado que al año mueren en el mundo 700.000 personas, siendo más de 15 millones los heridos anuales”. (p. 21)

En esa misma línea, Salinas (2008) señala que: “Estadísticas actuales demuestran que cuatro de cada 10 accidentes fatales tiene por protagonista a los vehículos de transporte público; esto quiere decir, que más de la mitad de las muertes en nuestras carreteras y pistas, se producen por negligencia de conductores”. (p. 241)

### **2.3. Definiciones Conceptuales**

- AFOCAT: Asociación de fondos contra accidentes de tránsito, este es únicamente para vehículos que realizan o prestan el servicio de transporte público dentro de una región o de una provincia.
- Conductor u Operador: Sujeto debidamente calificado, que cuenta con una licencia para conducir, la misma que indica la clase y categoría que le corresponde con la finalidad de poder manejar un vehículo, ya sea para uso personal o para dar algún servicio.
- Delito: Se trata de una omisión o acción que no está de acuerdo a lo ya indicado por ley y que la contraviene, por lo que, es pasible de ser castigada con sanción. Es aquella circunstancia por la que una persona recibe una pena, al haber vulnerado un bien jurídico establecido.
- Bien Jurídico: Es aquella realidad que se valora socialmente y se protege por el Estado, está vinculada con la persona y su desarrollo en un determinado territorio y sociedad, dentro de esta gama de bienes podemos hallar: Vida, salud, integridad, libertad, indemnidad, patrimonio, seguridad, etc.

- Licencia de Conducir: Es aquel documento facilitado a aquellos sujetos que lo requieran con el fin de poder permitirles manejar una unidad vehicular; este indica los datos personales del titular, así como la categoría y clase que le corresponde.
- Ordenanza Municipal: Se trata de un mandato o disposición. Es una norma jurídica que es parte de un reglamento, y que se halla supeditada o subordinada a otra normativa o ley. Toda ordenanza es emitida por la máxima autoridad del ayuntamiento o municipalidad distrital o provincial y que posee validez dentro de una jurisdicción o comunidad.
- Regla de tránsito: Las reglas de tránsito son aquellas que se encargan de regular la circulación o tráfico de las unidades vehiculares. Asimismo, dentro de ellas podemos establecer la significación de las señales, semáforos u otros tipos de señalización vial. Asimismo, estas determinan los lineamientos tanto generales como particulares, los cuales están conforme a las normativas generales.
- Servicio Especial de Transporte de carga en vehículos menores: Actividad económica realizada por una persona jurídica que tiene autorización, por medio de la cual se oferta un servicio de transporte de cargas o de mercancías en vehículos menores dentro de un respectivo ámbito espacial.
- Servicio Especial de Transporte de pasajeros en vehículos menores: Se trata de aquella actividad, por medio de la cual se presta el servicio de transporte a usuarios en vehículos menores, a fin de trasladarlos de un punto a otro dentro de una jurisdicción correspondiente.

- SOAT: Siglas que significan Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito.
- Tránsito: Proviene de la palabra o acción transitar. Implica pasar, andar, ir, caminar, circular o realizar cualquier acción locomotora de un punto a otro a través de una vía, calle, carretera, avenida, etc.
- Transporte: Medio que se utiliza para poder trasladar cosas o personas de un punto a otro. Puede ser de tres tipos: aéreo, naval o marítimo y terrestre.
- Transporte Público: Servicio por el cual se traslada a pasajeros de un lugar a otro, a cambio de una suma o cantidad monetaria
- Vehículos menores: Son aquellos vehículos de tres ejes o ruedas, que pueden ser motorizados o no motorizados, y que están acondicionados especialmente para poder transportar personas y/o cargas, cuya estructuración cuentan con elementos para proteger a los usuarios o pasajeros.

## **2.4. Formulación de la Hipótesis**

### **2.4.1. Hipótesis General**

- Si se determinara la incidencia de la Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH, se enfrentaría correcta y prematuramente los casos de inobservancia de las reglas de tránsito cometidos por conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros en el distrito de Huaura.

### **2.4.2. Hipótesis Específicas**

- Si se conociera cuáles son los factores que contribuyen en los accidentes por inobservancia de las reglas de tránsito, se podrían hacer frente a ellos.



- Si se determinara el nivel de conocimiento de los conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros respecto a los lineamientos generales de las reglas de tránsito, los casos de inobservancia de reglas de tránsito se verían reducidos.

## 2.5. Operacionalización de Variables e indicadores

HIPOTESIS	VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	INDICADORES
Si se determinara la incidencia de la Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH, se enfrentaría correcta y prematuramente los casos de inobservancia de las reglas de tránsito cometidos por conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros en el distrito de Huaura	Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH	Ordenanza que aprueba el Reglamento del Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros y Cargas en vehículos menores en la jurisdicción del Distrito de Huaura; asimismo, aprueba la tabla de infracciones, sanciones y medidas preventivas, las mismas que tienen como fin: 1. Decretar e implantar los dispositivos normativos necesarios y complementarios, 2. Fijar las condiciones y requisitos mínimos para poder acceder y permanecer en el rubro y 3. Instaurar el régimen sancionador que se aplicará frente al no cumplimiento de las normas, y disposiciones ya establecidas y	Se postula al establecimiento de una nueva normativa en la cual se incluya sanciones para reincidentes, para aquellas personas que no concurren a las capacitaciones, ni cumplan efectivamente con las disposiciones y lineamientos. Así como también la positivización del apoyo policial a fin de verificar información en los documentos pertenecientes a los transportistas y en los operativos correspondientes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Índice de vulnerabilidad</li> <li>- Validez de ejecución</li> <li>- Regulación Normativa</li> <li>- Causales de suspensión.</li> <li>- Cumplimiento o no de la misma.</li> <li>- Aplicación correcta de la misma.</li> </ul>

	vigentes a la fecha.		
Inobservancia de reglas de tránsito ocasionado por vehículos menores	No cumplimiento de los lineamientos o normativa establecida en el Reglamento Nacional de Tránsito	Busca medir el grado de participación y el incumplimiento por parte de los transportistas en casos relacionados a la inobservancia de las reglas de tránsito ya sea por desconocimiento o mala praxis del ordenamiento normativo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Porcentaje de casos.</li> <li>- Porcentaje de víctimas</li> <li>- Daños causados</li> <li>- Delitos en los que se ha incurrido.</li> <li>- Cumplimiento de la normativa establecida en la ordenanza y RNT.</li> <li>- Incremento de casos en la jurisdicción.</li> </ul>

## **CAPÍTULO III METODOLOGÍA**

### **3.1. Diseño Metodológico**

#### **3.1.1. Tipo de Investigación**

Es de tipo aplicado, pues está centrado en hallar mecanismos o estrategias que posibiliten alcanzar un objetivo real y específico, es por ello que, la clase de ámbito al que se aplica es concreto y correctamente delimitado. No se busca darle explicación a una gama abierta de situaciones, en sentido contrario se busca abordar un problema específico, asimismo, como espacio de investigación se ha escogido al distrito haurino, y como consecuencia el actuar de la Municipalidad Distrital del mismo.

#### **3.1.2. Nivel de Investigación**

En cuanto a este es descriptivo correlacional, toda vez que se describirán las variables y sus dimensiones.

#### **3.1.3. Diseño**

Se trata de un diseño metodológico no experimental, debido a que, no se va a manipular intencionalmente ninguna variable; por el contrario, se visualizaron los fenómenos en un ámbito natural, para posteriormente pasar a su análisis respectivo.

#### **3.1.4. Enfoque**

Respecto al enfoque es cuantitativo, toda vez que, se reunió información y esta fue sometida a un análisis con la finalidad de poder demostrar la puesta en escena de los objetivos.

## **3.2. Población y Muestra**

### **3.2.1. Población de Estudio**

Para la realización de esta investigación, se debe tener en cuenta que la población es como un universo de sujetos y objetos con determinadas características y cualidades en razón del objeto de estudio, en este sentido el universo a investigar se aplicó a: En un primer momento a los documentos ingresados a la DIPVOL de Huaura, es decir denuncias de casos en donde se implica las inobservancias de reglas de tránsito, siendo un total para el 2018 de 150 casos, y para el 2019 un total de 195 casos. La población de estudio también está determinada por los funcionarios públicos de la Municipalidad Distrital de Huaura, siendo estos un total de 6 personas, el Sub gerente de Desarrollo Urbano y Rural, el Jefe de la Oficina de Control Urbano y Tránsito – Transporte y 4 Inspectores Municipales de Transporte. Asimismo, se incluyó a la Sección de Investigación de accidentes de tránsito a cargo del Superior Policial José Campos Gonzales. Finalmente, se tiene del padrón vehicular municipal la cantidad de 646 vehículos menores formales, distribuidos en 17 empresas autorizadas por la Municipalidad.

### **3.2.2. Muestra de Estudio**

Cuando nos referimos a muestra de estudio, se hace alusión a una representación significativa de una población, donde básicamente se busca estudiar la población ya elegida pero en menor proporción que la primera, la cual, será calculada teniendo en cuenta la siguiente fórmula estadística.

$$n = \frac{Z^2 \times p \times q \times N}{Z^2 \times pq + E^2 (N - 1)}$$

n = ? Muestra

Z = 1,96 nivel de confianza, 95%: 2= 47.5%: 100 = 0,475

p = 0,5 probabilidad de éxito: 50%: 100= 0,5

q = 0,5 probabilidad de fracaso: 50%: 100= 0,5

E = 0,05 nivel de error, 05%: 100= 0,05

N = Población

### **Población A de Denuncias Policiales ingresadas**

#### **Para el 2018:**

$$n = \frac{(1.96)(1.96)(0.5)(0.5)(150)}{(1.96)(1.96)(0.5)(0.5) + (0.2)(0.2)(149)}$$

$$n = \frac{144.06}{0.9604 + 5.96} = \frac{144.06}{6.9204} = 20.8167 = \mathbf{21}$$

#### **Para el 2019:**

$$n = \frac{(1.96)(1.96)(0.5)(0.5)(195)}{(1.96)(1.96)(0.5)(0.5) + (0.2)(0.2)(194)}$$

$$n = \frac{187.278}{0.9604 + 7.76} = \frac{187.278}{8.7204} = 21.4758 = \mathbf{21}$$

### **Población B de Gerentes de Empresas Autorizadas**

$$n = \frac{(1.96)(1.96)(0.5)(0.5)(17)}{(1.96)(1.96)(0.5)(0.5) + (0.2)(0.2)(16)}$$

$$n = \frac{16.3268}{0.9604 + 0.64} = \frac{16.3268}{1.6004} = 10.2016 = \mathbf{10}$$

### **Población C de Vehículos menores formales**

$$n = \frac{(1.96)(1.96)(0.5)(0.5)(646)}{(1.96)(1.96)(0.5)(0.5) + (0.2)(0.2)(645)}$$

$$n = \frac{620.4184}{0.9604 + 25.8} = \frac{620.4184}{26.7604} = 23.1841 = \mathbf{23}$$

### **3.3. Técnicas es instrumentos de recolección de datos**

#### **3.3.1. Técnicas a emplear**

En esta tesis se utilizará:

- a) El Fichaje: Esta técnica será utilizada a fin de poder recolectar, almacenar y organizar de forma ordenada y concisa toda la información recolectada de los documentos ingresados a la DIVPOL de Huaura, es decir de las denuncias interpuestas relacionadas a casos en los que se ha incurrido en accidentes por inobservancia de reglas de tránsito, los mismos que han sido recabados nivel policial, específicamente de la Sección de Investigación de accidentes de tránsito a cargo del Superior Policial José Campos Gonzales.
- b) Encuesta: La presente técnica será dirigida a la población muestra conformada por vehículos menores de carga y transporte especial de pasajeros, a fin de entender si tiene conocimiento respecto a las normas ya

establecidas en la ordenanza municipal N° 10-2019 y del Reglamento Nacional de Tránsito. Asimismo, está dirigida a los gerentes de las empresas autorizadas por la Municipalidad.

- c) Entrevista: La presente técnica estará direccionada a los servidores y funcionarios públicos de la Municipalidad Distrital de Huaura, específicamente de la Sub Gerencia de Desarrollo Urbano y Rural, y de la Jefatura de la Oficina de la Oficina de Control Urbano y Tránsito – Transporte.

### **3.3.2. Instrumentos para la Recolección de Datos**

En este trabajo se ha utilizado como instrumentos para la recolección de datos, una ficha de datos que nos permitirá registrar información proveniente de las denuncias. Asimismo, se utilizó cuestionarios dirigidos a los mismos transportistas y gerentes de las empresas autorizadas por la Municipalidad de nuestra jurisdicción.

#### **3.3.2.1. Descripción de los instrumentos**

El formulario contendrá los datos de las denuncias, nombre del sujeto activo, sujeto pasivo, lugar de los hechos, fecha en la que se consigna el hecho, daños materiales y humanos. Como se ha precisado en párrafos antes expuestos, este instrumento será utilizado en las denuncias ingresadas.

En cuanto al cuestionario se han establecido distintas preguntas a los mismos transportistas y gerentes de las empresas autorizadas por la municipalidad. Por otro lado, las entrevistas se realizaron de forma personal a los servidores y/o funcionarios públicos.

### **3.3.2.2. Validez y confiabilidad de los instrumentos**

Los instrumentos usados en esta investigación son válidos, por cuanto mide lo que se pretende medir en un determinado grado de seguridad, logrando resultados verídicos en cada caso utilizado. De la misma forma, son confiables por cuanto se encargan de designar con exactitud lo que se debe medir y ha de ser probada con los cuestionarios aplicados.

## **3.4. Técnicas para el procesamiento de información**

Se ha empleado dos tipo de técnicas, siendo estas la de Registro de datos y Codificación de datos.

### **3.4.1. Registro de Datos**

Esta técnica se emplea a fin de poder consignar determinada información en un soporte, este puede realizarse de forma manual o digital. En el presente caso, se ha utilizado el fichaje para recaudar datos, los cuales son propiedad del autor.

### **3.4.2. Codificación de Datos**

La codificación radica en otorgar códigos alfanuméricos o numéricos a los distintos datos con la finalidad de poder realizar un seguimiento y control con mayor profundidad. Es así que, se ha utilizado en la presente investigación cuestionarios, los mismos que han sido respondidos a través de preguntas de distintos tipos, esto es: abiertas y cerradas.



## CAPÍTULO IV RESULTADOS

### 4.1. Análisis de Resultados

Como se indicó en acápite precedentes la comunidad con la cual se trabajó y a quienes se les realizó las encuestas y cuestionarios respectivos, está conformada por los servidores y funcionarios públicos de la Municipalidad Distrital de Huaura, siendo estos un total de 6; asimismo se incluyó al superior policial de la Sección de Investigación PNP y finalmente de las 17 empresas de vehículos menores autorizadas por la Municipalidad, se tomó una muestra de 10.

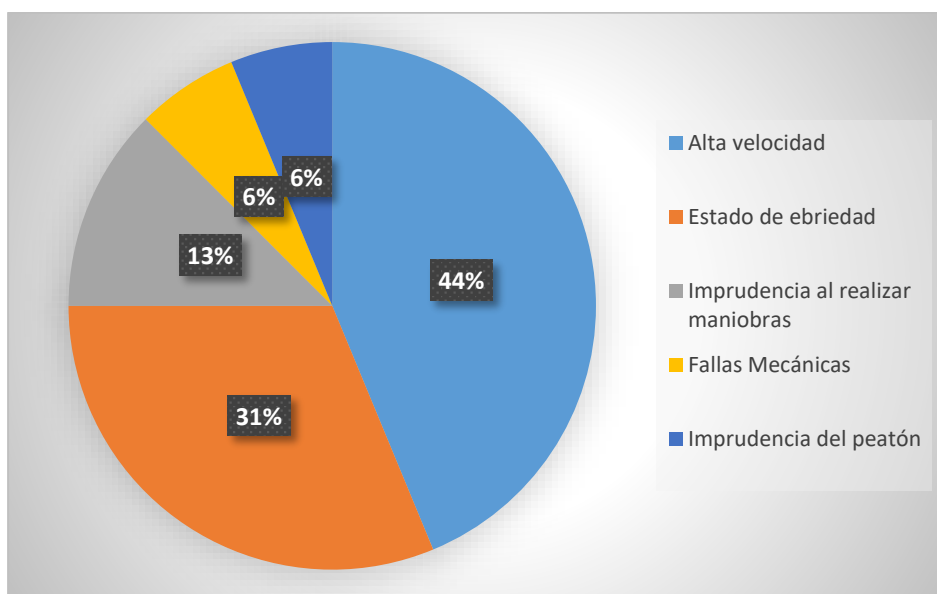
<b>Población Muestra</b>	<b>Total</b>
Funcionarios y servidores	6
PNP	1
Gerentes de empresas	10
Conductores de vehículos menores	23

#### 4.1.1. Presentación de tablas, gráficos e interpretación de los mismos

**Tabla 1:** *¿Cuáles son las principales causas (inobservancia de regla de tránsito) que produce la ocurrencia de accidentes de tránsito en nuestro distrito de Huaura, especialmente en la Carretera de Penetración de Huaura – Sayán?*

I.R.T	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Alta velocidad	7	44%
Estado de ebriedad	5	31%
Imprudencia al realizar maniobras	2	13%
Fallas Mecánicas	1	6%
Imprudencia del peatón	1	6%

**Nota:** *Elaboración propia del autor*



*Nota: Elaboración propia del autor*

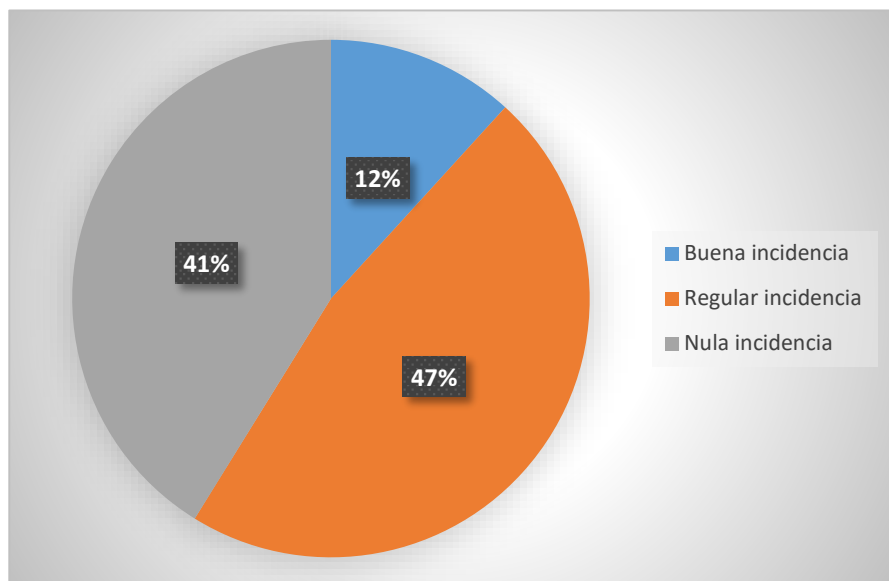
**Figura 1:** *¿Cuáles son las principales causas (inobservancia de regla de tránsito) que produce la ocurrencia de accidentes de tránsito en nuestro distrito de Huaura, especialmente en la Carretera de Penetración de Huaura – Sayán?*

Del cuadro y figura 1, se tiene que, dentro de las principales causas, la población encuestada señaló: En primer lugar, se encuentra la conducción a una elevada velocidad, seguidamente se halla la conducción en estado de ebriedad alcanzando un 31%, en tercer puesto se coloca las imprudencias del conductor como por ejemplo el manejo con luces apagadas, el no respeto de semáforos, líneas de pare, entre otros; y finalmente se halla las fallas mecánicas conjuntamente con la imprudencia del peatón, alcanzando ambos un 1%.

**Tabla 2:** ¿Cuál considera usted, que es la incidencia de aplicación de la Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH, en el distrito de Huaura, respecto a los vehículos menores?

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Buena incidencia	2	12%
Regular incidencia	8	47%
Nula incidencia	7	41%

**Nota:** Elaboración propia del autor



**Nota:** Elaboración propia del autor

**Figura 2:** ¿Cuál considera usted, que es la incidencia de aplicación de la Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH, en el distrito de Huaura, respecto a los vehículos menores?

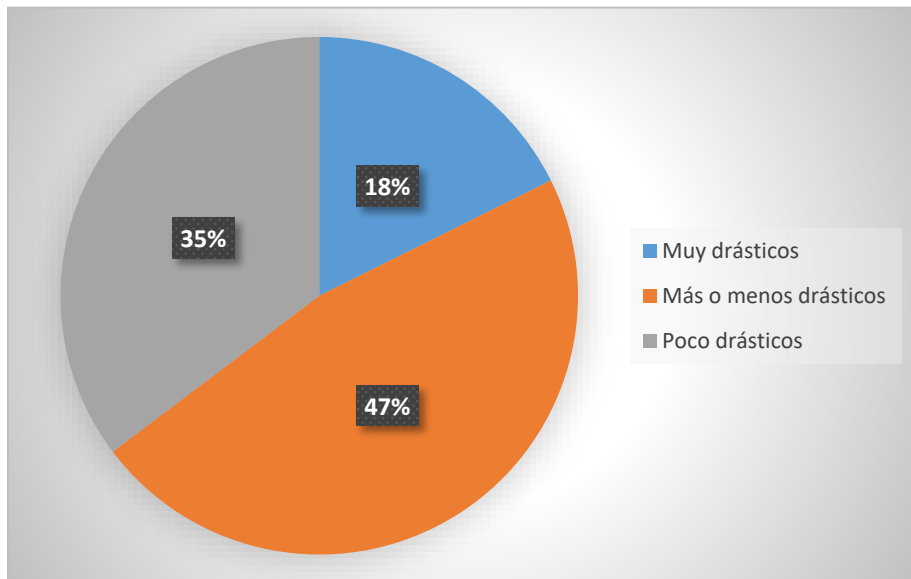
Del cuadro y figura 2, se puede visualizar que: Únicamente 2 personas consideran que la ordenanza que regula el servicio de transporte público especial de pasajeros ha tenido una buena incidencia en nuestro distrito; sin embargo 8 personas encuestadas señalan que la

incidencia ha sido regular, reflejándose estas en un 47%, siendo casi la mitad; y finalmente, 7 personas han indicado que la incidencia es nula.

**Tabla 3:** *¿Considera usted que las sanciones que se le aplica a los conductores de los vehículos menores son duras?*

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Muy drásticos	3	18%
Más o menos drásticos	8	47%
Poco drásticos	6	35%

**Nota:** *Elaboración propia del autor*



**Nota:** *Elaboración propia del autor*

**Figura 3:** *¿Considera usted que las sanciones que se le aplica a los conductores de los vehículos menores son duras?*

Del cuadro y figura 3, se puede visualizar que: Son 3 personas, las que consideran que las sanciones aplicadas son muy drásticas, representando estas sólo el 18%; asimismo, 8 de ellos consideran que las

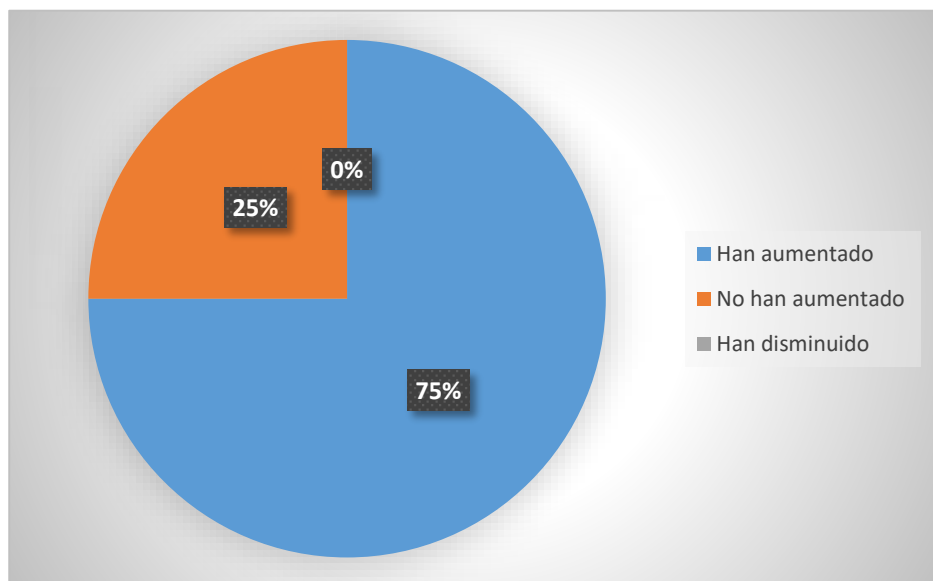
sanciones no son tan drásticas, conformando el 47% de la población, y finalmente 6 de ellos consideran que son poco drásticas.

Reflejando ello que debe de existir un cambio con la finalidad de sancionar y sobre todo prevenir estos accidentes con consecuencias fatales, ello por la unanimidad que se visualiza y pone en evidencia la deficiencia de nuestra ordenanza. Debemos tener en cuenta que este tema es muy discutido y causa zozobra entre los conciudadanos.

**Tabla 4:** *¿Considera usted que en nuestro distrito los accidentes de tránsito han ido en crecimiento?*

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Han aumentado	12	75%
No han aumentado	4	25%
Han disminuido	0	0%

**Nota:** *Elaboración propia del autor*



**Nota:** *Elaboración propia del autor*

**Figura 4:** *¿Considera usted que en nuestro distrito los accidentes de tránsito han ido en crecimiento?*

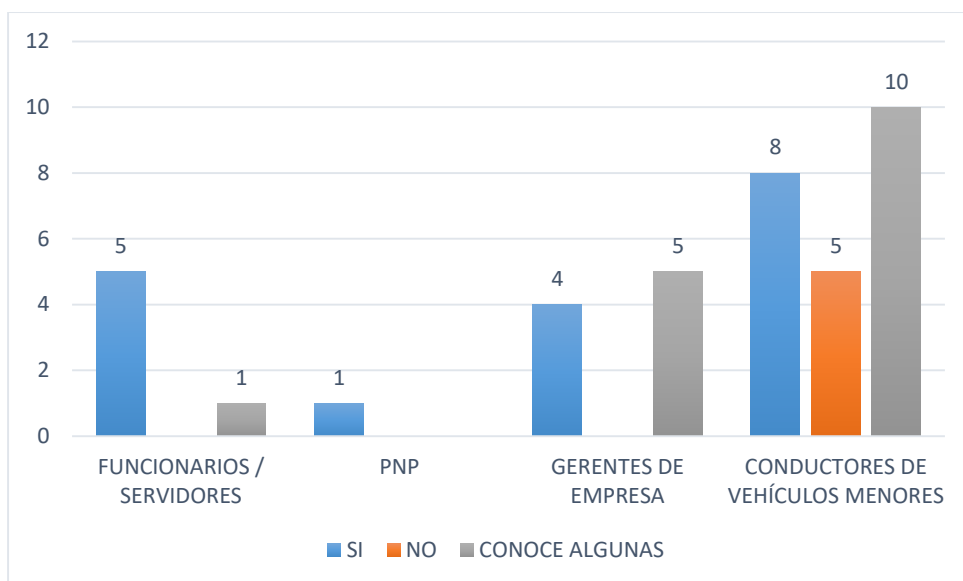
Del cuadro y figura 4, se puede visualizar que: Ninguno de los encuestados considera que los accidentes de tránsito en nuestro distrito hayan disminuido, muy por el contrario, el 75%, es decir los  $\frac{3}{4}$  de la población encuestada señala que estos han aumentado, mientras la cuarta parte, es decir el 25% señala que se han mantenido.

Cabe resaltar que dicha encuesta se colige con la entrevista realizada al PNP, a cargo de la Sección de Investigación de accidentes de tránsito, quien proporcionó las estadísticas de los accidentes producidos en nuestro distrito, siendo un total para el 2018 de 150 casos, y para el 2019 un total de 195 casos.

**Tabla 5:** *¿Tiene usted, pleno conocimiento sobre el cuadro de sanciones que se estipula en la ordenanza en cuestión? ¿Conoce o ha leído el reglamento en general?*

	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
SI	18	46%
No	5	13%
Conoce algunas	16	41%

**Nota:** *Elaboración propia del autor*



*Nota: Elaboración propia del autor*

**Figura 5:** *¿Tiene usted, pleno conocimiento sobre el cuadro de sanciones que se estipula en la ordenanza en cuestión? ¿Conoce o ha leído el reglamento en general?*

Del cuadro y figura 5, se puede visualizar que: Para esta pregunta se incluyó dentro de la población muestra a los conductores de los vehículos menores formales, siendo estos un total de 23, dado que ellos son los principales actores en esta problemática. Es así que, se tiene que la cantidad de personas que conocen a cabalidad el cuadro de infracciones son 5 funcionarios, el oficial PNP, 4 gerentes de empresas y 8 conductores de vehículos menores; por otro lado, los que tiene un conocimiento medio son un total de 16 personas, en su mayoría los conductores, quienes abarcan un total de 10; finalmente son 5 conductores quienes no tienen conocimiento alguno.

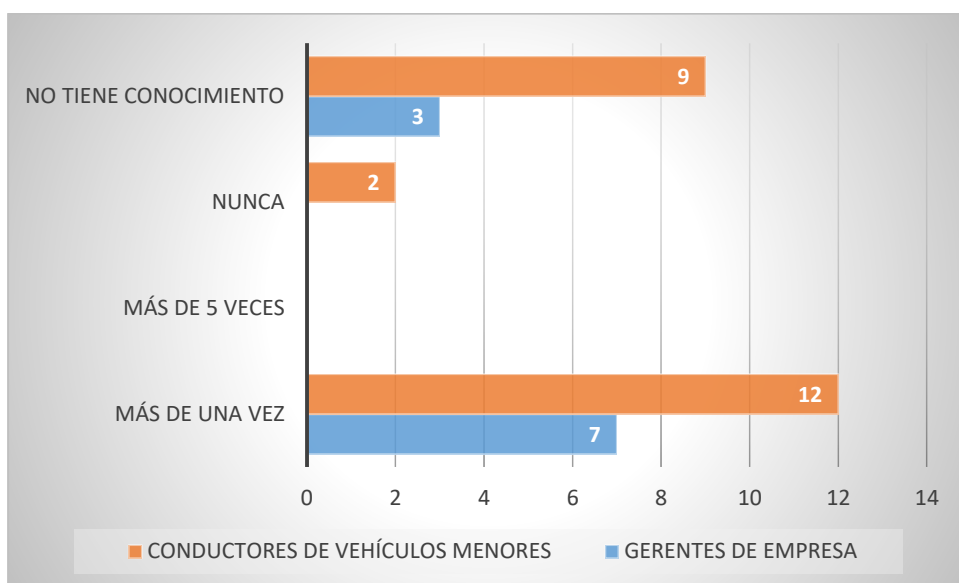
Lo precitado resulta preocupante; toda vez que, son los conductores, como ya se señaló, los actores principales de esta

problemática, y de las encuestas realizadas en su mayoría no tiene un panorama concreto ni completo, respecto a la normativa, y peor aún, algunos las desconocen.

**Tabla 6:** *¿Conoce o ha sido invitado por parte de la Municipalidad, a través de la gerencia de la empresa a la que se encuentra afiliado, a alguna charla o capacitación en seguridad vial durante estos dos últimos años?*

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Más de 1 vez	19	58%
Más de 5 veces	0	0%
Nunca	2	6%
No tiene conocimiento	12	36%

**Nota:** *Elaboración propia del autor*



**Nota:** *Elaboración propia del autor*

**Figura 6:** *¿Conoce o ha sido invitado por parte de la Municipalidad, a través de la gerencia de la empresa a la que se encuentra afiliado, a*



*alguna charla o capacitación en seguridad vial durante estos dos últimos años?*

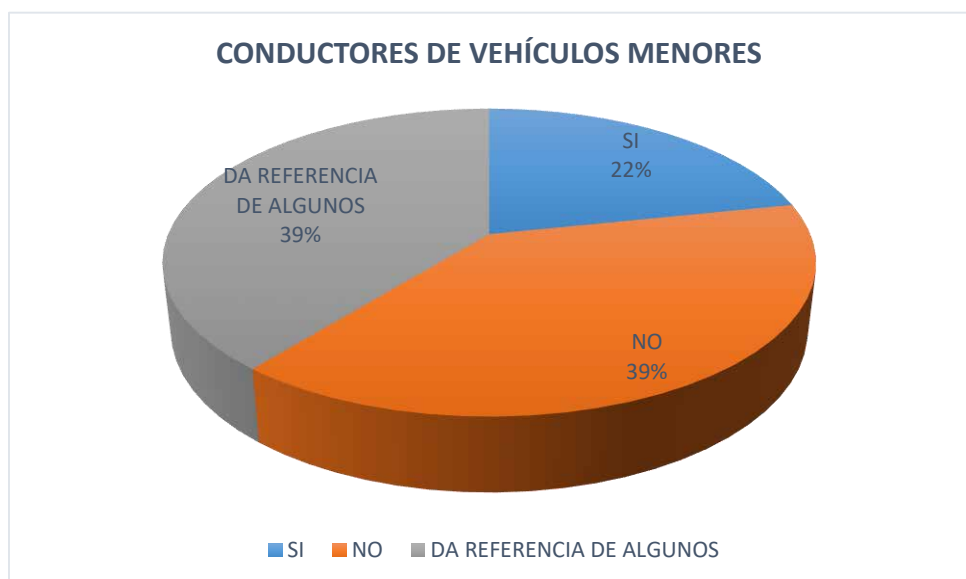
Del cuadro y figura 6, se puede visualizar que: Para esta pregunta se incluyó dentro de la población muestra únicamente a los conductores de los vehículos menores formales y a los gerentes de las empresas.

Estando a ello se tiene que, la mayoría de los encuestados ha sido capacitado en pocas oportunidades durante los dos últimos años, observando con ello, el poco compromiso de las entidades frente a esta problemática.

**Tabla 7:** *¿Conoce usted cuáles son los delitos implicados, que se le puede imputar a determinado sujeto por inobservar las reglas de tránsito?*

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Sí	5	22%
No	9	39%
Da referencia de algunos	9	39%

**Nota:** *Elaboración propia del autor*



**Nota:** *Elaboración propia del autor*

**Figura 7:** *¿Conoce usted cuáles son los delitos implicados, que se le puede imputar a determinado sujeto por inobservar las reglas de tránsito?*

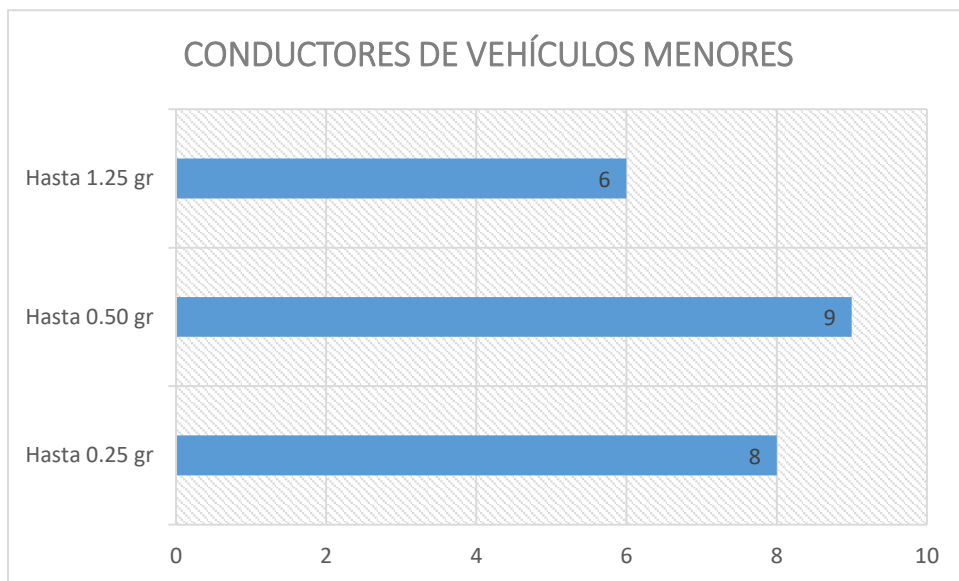
Del cuadro y figura 7, se puede visualizar que: Para esta pregunta, únicamente se incluyó en el sondeo a los conductores de vehículos menores formales.

Respecto a ello, se tiene que, muchos de ellos no sólo inobservan las reglas de tránsito sino también la ley y desconocen de ella, se visualizada que, de los 23 conductores en total, sólo 5 tienen noción sobre los delitos implicados en cuestión, mientras que 9 de ellos no lo sabe y los otros 9 restantes, dan sólo algunas referencias.

**Tabla 8:** *¿Conoce usted cuál es el nivel de alcohol permitido al momento de conducir, esto según las distintas normativas existentes?*

	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Hasta 0.25 gr	8	35%
Hasta 0.50 gr	9	39%
Hasta 1.25 gr	6	26%

**Nota:** *Elaboración propia del autor*



**Nota:** *Elaboración propia del autor*

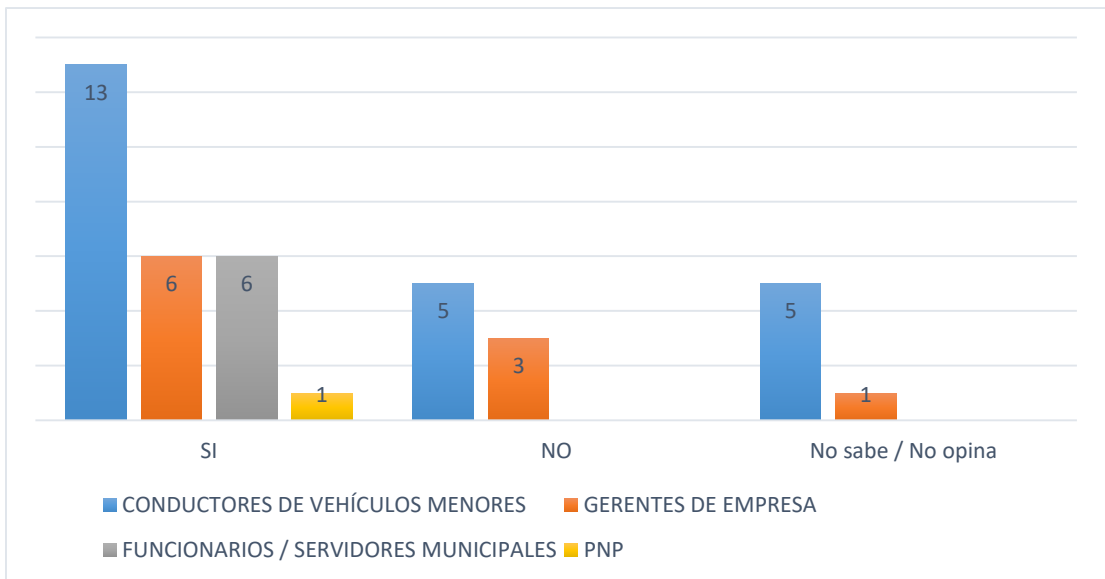
**Figura 8:** *¿Conoce usted cuál es el nivel de alcohol permitido al momento de conducir, esto según las distintas normativas existentes?*

Del cuadro y figura 8, se puede visualizar que: Para esta pregunta, de la misma forma, se encuestó sólo a los conductores; y se entiende del gráfico que, en su mayoría existe un desconocimiento respecto a los niveles de alcohol permitido en la sangre, entendiéndose con ello, un desconocimiento total o parcial de la norma. Se evidencia que solo 9 de los 23, sabía con certeza la respuesta.

**Tabla 9:** *¿Cuál considera usted que es la principal causa de que los accidentes de tránsito no se reduzcan en nuestro distrito?*

	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
Corrupción Policial	12	30%
Inacción Policial	5	13%
Impunidad	5	13%
Falta de Capacitación	14	35%
Desinterés	3	8%
No sabe / No opina	1	3%

*Nota: Elaboración propia del autor*



*Nota: Elaboración propia del autor*

**Figura 9:** *¿Cuál considera usted que es la principal causa de que los accidentes de tránsito no se reduzcan en nuestro distrito?*

Del cuadro y figura 9, se puede visualizar que: La precedente pregunta fue realizada a toda la población muestra. De ella, se observa que el 35% está de acuerdo con que la principal causa de los accidentes de tránsito es la falta de capacitación, seguidamente de la corrupción policial; sin embargo, debemos de tener en cuenta las respuestas ofrecidas por cada población muestra. Es así que, los conductores de vehículos no manifestarán su desinterés por conocer la norma; así como los servidores policiales, tampoco indicarán la existencia de corrupción por parte de su entidad.

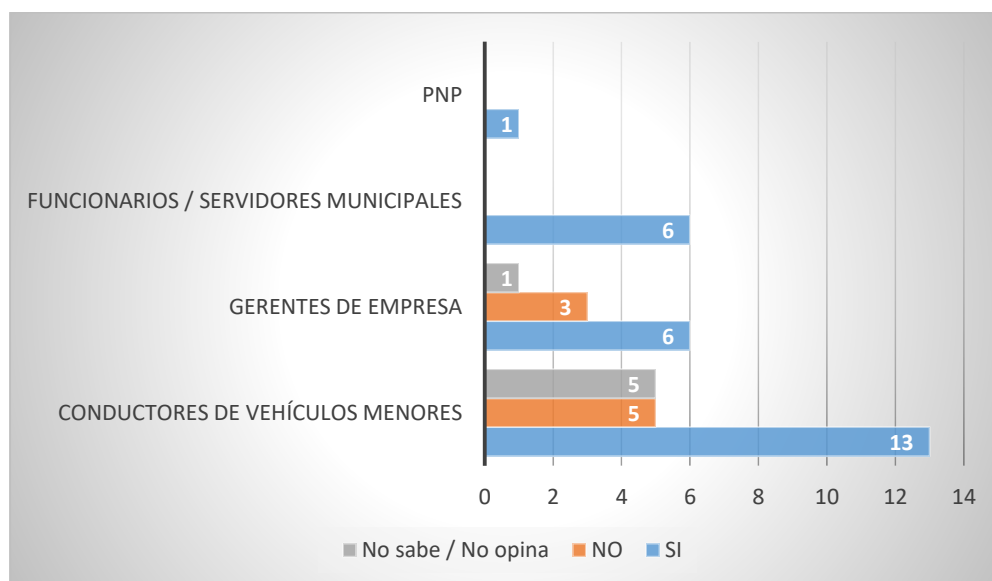
Finalmente, se puede colegir de las preguntas realizadas párrafos arriba que sí existiría una falta de capacitación y como contraparte el

desinterés de los conductores, dado su escaso conocimiento sobre el tema.

**Tabla 10:** *¿Conoce usted cuáles son las obligaciones y derechos que le asisten, ya sea como peatón o como conductor?*

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Sí	26	65%
No	8	20%
No sabe / No opina	6	15%

*Nota: Elaboración propia del autor*



*Nota: Elaboración propia del autor*

**Figura 10:** *¿Conoce usted cuáles son las obligaciones y derechos que le asisten, ya sea como peatón o como conductor?*

Del cuadro y figura 10, se visualiza que el 65% sí conoce sus obligaciones, mientras el 20% no y el 15% no emitió respuesta alguna.

#### 4.2. Contrastación con la hipótesis

La hipótesis general indica que: “Si se determinara la incidencia de la Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH, se enfrentaría correcta y prematuramente los casos de inobservancia de las reglas de tránsito cometidos por conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros en el distrito de Huaura”

La precitada se ha podido determinar, llegando al resultado de que esta tiene una regular incidencia y se torna ineficaz en nuestro distrito, ello basándose en las testimoniales de una muestra específica y simbólica de la población general; es así que, se seleccionó principalmente a los conductores de los vehículos menores, así como a los gerentes de las empresas a las que se encuentran afiliados; por otro lado, se incluyó a los servidores municipales y oficial PNP, teniendo todos ellos un conocimiento básico respecto al transporte terrestre y su directa incidencia para con el bienestar de la comuna general.

Asimismo, se da realce a la coyuntura del problema de la normativa vigente en función a la solución por parte de las entidades públicas correspondientes, así como de las privadas, representando y matizando de esta manera el actuar social frente a esta problemática en particular que día a día causa estragos en nuestra sociedad.

## **CAPÍTULO V**

### **DISCUSIÓN**

#### **5.1. Discusión de resultados**

Estando a que se logró verificar las hipótesis y se ha cumplido con los objetivos de la presente investigación, es posible y viable señalar nuevos planteamientos o propósitos respecto al tema de manera complementaria. Pese a que nuestro distrito posee una ordenanza en materia vial, esta no ha logrado su propósito, el cual es regular y dirigir el comportamiento de la sociedad; el problema persiste y se acrecienta con el paso del tiempo.

Es pertinente señalar que, deben proponerse e implementarse actuales enfoques que además de ser complementarios sean radicales, a fin de poder afrontar este problema y darle una solución. Debemos tener en cuenta que en esta problemática se encuentra imbuido un bien jurídico importante, el cual es la salud pública, pero no solamente este, sino que encontramos otros tantos.

El problema de la inobservancia de las reglas viales conforma un mal social: es así que, se puede afirmar que el estudio de los sujetos, como la toma de exámenes psicológicos realizados de forma transparente, legal y sin verse empañado de corrupción alguna, podría otorgar una mejor solución; así como las capacitaciones por parte de la municipalidad, la misma PNP y el MTC proporcionarían a los conductores un amplio y mejor conocimiento respecto a las reglas de tránsito a fin de no entrar en sesgos y desconocimientos de las normas. Se hace mención de esto porque ha quedado evidenciado de los resultados, que gran parte de la población principal desconoce sobre esta materia.

## **CAPÍTULO VI**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **6.1. Conclusiones**

- Se ha establecido que tan eficaz es la ordenanza N° 10-2019, aplicada en nuestro distrito en materia de transporte, por cuanto que, no han reducido los accidentes de tránsito, muy por el contrario, se ven incrementados años tras años.
- Se ha logrado determinar de forma significativa el reducido rango de efectividad de la precitada ordenanza en relación al descenso de los accidentes de tránsito, causados por choferes de vehículos menores formales.
- Se ha podido concluir que, las normas tanto generales como específicas son desconocidas por los conductores, es por ello que son renuentes, en inobservar las reglas de tránsito ya establecidas, causando lesiones y daños a la sociedad.
- Se ha puesto de manifiesto también, que no existe capacitación por parte de las entidades rectoras, a fin de brindar un mejor bosquejo sobre la norma que se aplica.

#### **6.2. Recomendaciones**

- Es recomendable la inversión en proyectos de arreglo de pistas, señalizaciones con la finalidad de eludir accidentes de tránsito, establecimiento de reductores de velocidad, es decir rompe muelles.
- Respecto a nuestra municipalidad, establecer y acondicionar una Gerencia o Sub gerencia de Transporte, dado que sólo se cuenta con una oficina, a fin de otorgarle más prioridad y ello por el aumento del parque automotor. Se



considera que dicha Gerencia debe contar con dos ejes primordiales: Una fiscalizadora - sancionadora (netamente de campo) y otra normativa.

- Capacitar a los inspectores a fin de que cumplan con la ordenanza a cabalidad e invertir en personal, dado que son muy pocos con los que cuenta la municipalidad.
- Establecer una nueva ordenanza que permita sancionar a vehículos mayores, ello con la finalidad, de poder hacer frente a las eventualidades y no causar retrasos en las mismas.
- Brindar capacitaciones a los conductores y hacer que estos cumplan con todos los requisitos y se encuentren al día en sus documentaciones.
- Acondicionar un sistema de video vigilancia en nuestro distrito, a fin de poder dar con el paradero de aquellas motos implicadas en diversas faltas o delitos; sobre todo en nuestra carretera Huaura – Sayán, que es un punto donde más accidentes fatídicos se han producido.
- Invertir en una base de datos moderna y actualizada, a fin de llevar el seguimiento y control de los vehículos menores autorizados y formales de nuestro distrito.

## CAPÍTULO VII

### REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

#### 7.1. Fuentes Bibliográficas

- Alonso, T.; Montoro, L. (2017). “Manual de seguridad vial: el factor humano”. Lima. Perú.
- Águila, B. (2007). “El ABC del Derecho Constitucional”. Lima. Perú: Editorial San Marcos E.I.R.L.
- Barrantes, M. (2015). “Análisis de los procedimientos jurídicos y normativos de la Ley 431, Ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito, para el ejercicio de la conducción”. Universidad del Valle de Nicaragua. Nicaragua.
- Cabanellas, G. (2002). “Diccionario Jurídico Elemental”. Lima. Perú: Editorial Heliasta S.R.L.
- Caloretti, P. (2018). “El D.S. N° 003-2014-MTC y su incidencia en accidentes de tránsito originados por conductores en estado de ebriedad en el distrito Huánuco”. Universidad de Huánuco. Huánuco. Perú.
- Castellano, F. (2011). “La inobservancia a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de los ciudadanos por el desconocimiento de la normativa vigente”. Universidad Técnica de Cotopaxi. Latacunga. Ecuador.
- Changa, E. (2018). “Delitos de lesiones culposas como consecuencia de accidentes de tránsito en el Perú”. Universidad San Pedro. Huacho. Lima. Perú.
- Constante, N. (2017). “Accidentes de Tránsito producidos por Imprudencia y Negligencia de Conductores y Peatones en la Avenida Simón Bolívar del DMQ”. Universidad Central del Ecuador. Ecuador.
- Nuñez, A. (2017). “Prevención penal de tránsito y seguridad vial en el delito de conducción en estado ebriedad en Lima Sur 2016”. Universidad Autónoma del Perú. Lima. Perú.

- Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH – Ordenanza que aprueba el Reglamento del Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros y carga en vehículos menores en la jurisdicción del Distrito de Huaura.
- Peña Cabrera, A. (2010). Derecho Penal Parte Especial. Tomo I. Lima. Perú: Editorial Moreno S.A.
- Peña Cabrera, A. (2010). Derecho Penal Parte Especial. Tomo III. Lima. Perú: Editorial Moreno S.A.
- Prieto, N. (2019). “Importancia de los centros de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir en la provincia de Huaura de conformidad al nuevo reglamento 2016-2018”. Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. Huaura. Lima. Perú.
- Reátegui, J. (2019). Código Penal Comentado. Volumen I. Lima. Perú: Editora y distribuidora Ediciones Legales E.I.R.L.
- Recalde, M. (2009). “Responsabilidad Civil por accidentes de tránsito en el departamento de Lambayeque: Incumplimiento de normas de tránsito”. Universidad Seños de Sipán. Chiclayo. Perú.
- Salinas, R. (2008). Derecho Penal Parte Especial. Lima. Perú: Editora Jurídica Grijley.
- Torres, V. (2008). “Introducción al Derecho – Teoría General del Derecho”. 3er Ed. Lima. Perú: Editorial Moreno S.A.
- Toscano, J. (2014). “Causas de las infracciones a la ley de tránsito en el distrito metropolitano de Quito”. Universidad Central del Ecuador. Ecuador.

## **7.2. Fuentes Hemerográficas**

- Quiroga, A. (2017). El rango normativo de las ordenanzas municipales. Derecho y Sociedad. Semana (10). (p. 321-332).

## **7.3. Fuentes Electrónicas**

- PDF Constitución Política del Perú de 1993. Recuperado de: <https://pdba.georgetown.edu/Parties/Peru/Leyes/constitucion.pdf>
- PDF Ley Orgánica de las Municipalidades – Ley N° 27972. Recuperado de: <http://www.munlima.gob.pe/images/descargas/licencias-de->

funcionamiento/legislacion/2-LEY-N27972-LEY-ORGANICA-DE-  
MUNICIPALIDADES.pdf

## ANEXOS

### Anexo 01. MATRIZ DE CONSISTENCIAS ORDENANZA MUNICIPAL N° 10-2019-MDH FRENTE A LA INOBSERVANCIA DE REGLAS DE TRÁNSITO OCASIONADO POR VEHÍCULOS MENORES – HUAURA 2018-2019

PROBLEMA	OBJETIVOS	JUSTIFICACIÓN	HIPÓTESIS	VARIABLE
<p style="text-align: center;"><b><u>Problema principal</u></b></p> <p>¿Cuál es la incidencia de la Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH frente a los casos de inobservancia de las reglas de tránsito cometidos por conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros en el distrito de Huaura?</p> <p style="text-align: center;"><b><u>Problemas específicos</u></b></p> <p>¿Cuáles son los factores que contribuyen en los accidentes por inobservancia de las reglas de tránsito?</p>	<p style="text-align: center;"><b><u>Objetivo general</u></b></p> <p>Determinar la incidencia de la Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH frente a los casos de inobservancia de las reglas de tránsito cometidos por conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros en el distrito de Huaura.</p> <p style="text-align: center;"><b><u>Objetivos específicos</u></b></p> <p>Conocer los factores que contribuyen en los accidentes por inobservancia de las reglas de tránsito.</p> <p>Determinar el nivel de</p>	<p>Se justifica por la gravitante necesidad de observar el adecuado actuar, por un lado, de los servidores públicos, encargados de hacer prevalecer la norma, y por otro, el de los conductores, quienes deben respetarla y adecuarse a la misma.</p> <p>Se trata pues de una problemática urgente, toda vez que hablamos de una realidad actual y de relevancia para la comunidad, ello porque se ven involucrados distintos derechos de índole fundamental y</p>	<p style="text-align: center;"><b><u>Hipótesis General</u></b></p> <p>Si se determinara la incidencia de la Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH, se enfrentaría correcta y prematuramente los casos de inobservancia de las reglas de tránsito cometidos por conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros en el distrito de Huaura.</p> <p style="text-align: center;"><b><u>Hipótesis Específicas</u></b></p> <p>Si se conociera cuáles son los factores que contribuyen en los accidentes por inobservancia de las reglas de tránsito, se podrían hacer frente a ellos.</p>	<p style="text-align: center;"><b><u>VI = V1</u></b></p> <p style="text-align: center;">Ordenanza Municipal N° 10-2019-MDH</p> <p style="text-align: center;"><b><u>VD = V2</u></b></p> <p style="text-align: center;">Inobservancia de las reglas de tránsito cometidos por conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros</p>

<p>¿Cuál es el nivel de conocimiento de los conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros respecto a los lineamientos generales de las reglas de tránsito?</p>	<p>conocimiento de los conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros respecto a los lineamientos generales de las reglas de tránsito.</p>	<p>constitucional como son: a la vida, salud y seguridad pública.</p>	<p>Si se determinara el nivel de conocimiento de los conductores de vehículos menores de transporte público especial de pasajeros respecto a los lineamientos generales de las reglas de tránsito, los casos de inobservancia de reglas de tránsito se verían reducidos.</p>	
---	--	---	--	--

## Anexo 02

### LISTA DE EMPRESAS DE FLOTA DE VEHÍCULOS MENORES FORMALES AUTORIZADAS POR LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUAURA

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N
		NOMBRES Y APELLIDOS (GERENTES)	NOMBRE DE LA EMPRESA	N° DE RESOLUCIÓN DE PERMISO DE OPERACIÓN	N° PARTIDA ELECTRONICA	N° DE RESOLUCIÓN DE AUTORIZACION DE PARADERO	UBICACIÓN DE PARADERO							
7														
8	1	ORTIZ ESPINOZA JORGE	<a href="#">SHALOM J.Y.A.</a>	0320		337	CALLE CAMAL- MERCADO DE HUAURA							
9	2	MARCELINO ROJAS CELIS	<a href="#">EL TROTADOR</a>	0087		0335	CALLE LOS LIBERTADORES PRIMERA CUADRA							
10	3		<a href="#">GARCIA Y FALCON S.A.C</a>	0342	50154681	0338	3RA CUADRA CALLE EL BALCON							
11	4	SALINAS LOPEZ AUGURIO	<a href="#">EL AGUILA S.A.C</a>	0424	50016845	0191	CALLE CAMAL SEGUNDA CUADRA							
12	5	ALOR RODRIGUEZ RUBEN	<a href="#">JAIRO S.R.L</a>	0341	50120462	0346	CALLE EL BALCON 2DA C. EL LIBERTADOR							
13	6	CARBAJAL VERDE FELICIANO	<a href="#">LOS TAXIS VERDES S.A.C</a>	0485	20019744	022	AV. SAN FRANCISCO ESQUINA C/ AV. CORONEL PORTILLO- FRENTE DEL COLEGIO SAN MARTIN							
14	7	CHAVEZ SOLORZANO MARCOS	<a href="#">EL BALCON S.A.C</a>	0423		0260	PRIMERA CUADRA CALLE CAMAL							
15	8	LINCON ESPINOZA SIFUENTES	<a href="#">YAHWEH NISSI SAC.</a>	0235	50094160	0065	PRIMERA CUADRA DE BOLIVAR							
16	9	HERRERA RODRIGUEZ ANGELICA	<a href="#">LEON DE JUDA E.I.R.L</a>	0131		0132								
17	10	LOPEZ NAVARRO SOLEDAD	<a href="#">MILAGRITOS E.I.R.L</a>	0486	50127504	0572	BLAS DE LA CARRERA							
18	11	VELARDE SANCHEZ NOE	<a href="#">JIRET. A.</a>											
19	12	FALCON TACUCHI FIDEL	<a href="#">UNION QUERIDO</a>											
20	13	ARIZA NIETO FRANCISCO VICTOR	<a href="#">ANRINOS</a>											
21	14	GONZALES QUIÑONES WILDER	<a href="#">PORTILLANO SAC</a>											
22	15	PEPE LINDO SAENZ	<a href="#">EMPRESA TRAMVEL</a>											
23	16	REYNALDO BLAS COLLA	<a href="#">EMPRESA SAN MARTIN</a>											
24	17	ASTOPILLO MEZA ROGER	<a href="#">EMPRESA RAMYEVEER</a>											
25														
26														

**Nota: Obtenido de la Base de datos de la MDH**