



**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES**

**ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE  
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**TESIS**

**LA CULTURA CIUDADANA Y SU INFLUENCIA EN LA  
PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL  
CENTRO DE LA CIUDAD DE CHICLAYO, 2018.**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE  
LICENCIADA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**Autora:**

**Bach. Espinoza Requejo, Cinthy Catheryne  
ID ORCID: 0000-0001-6174-7675**

**Asesor:**

**Dr. Juan Amilcar Villanueva Calderón  
ID ORCID: 0000-0002-0815-6443**

**Línea de Investigación:**

**Gestión Empresarial y Emprendimiento**

**Pimentel – Perú  
2021**

**LA CULTURA CIUDADANA Y SU INFLUENCIA EN LA PREVENCIÓN DE  
ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL CENTRO DE LA CIUDAD DE CHICLAYO,  
2018**

**Aprobación de jurado**

**Mg. Reyes Reyes, Carla Angélica**  
**Presidente del jurado**

**Mg. Villanueva Calderón Juan Amilcar**  
**Secretario(a) del Jurado**

**Mg. Rocero Salazar César Ricardo**  
**Vocal del Jurado**

**Pimentel – Perú, 2021**

## **Dedicatoria**

La presente investigación va dedicada a mi padre y hermanas por su apoyo constante, a mis pequeñas hijas por inspirarme a ser mejor cada día y a madre, quien goza de la compañía del divino creador.

## **Agradecimiento**

A Dios, por permitirnos cumplir con nuestras metas personales y profesionales, a mi familia por ser el soporte ante las dificultades y comparten momentos de felicidad; y a todas las personas que hicieron posible culminar la investigación.

## Resumen

La presente investigación conlleva a un análisis que tiene la cultura ciudadana y como esta influye en la prevención en el número de accidentes de tránsito en la ciudad de Chiclayo durante el periodo 2018. Hoy en día es el comportamiento del ciudadano el cual puede evitar muchos de los accidentes de este tipo que acontecen en Chiclayo, además del trabajo ordenado y mancomunado de las autoridades involucradas en este tema. El presente estudio aborda dos variables de investigación siendo la variable exógena, Cultura ciudadana y la variable endógena, Accidente de tránsito. La relación que guardan ambas variables es de acuerdo al diseño de la investigación siendo este descriptiva correlacional – No experimental y el tipo de investigación Correlacional.

Se ha hecho uso de dos instrumentos de recolección de información como la encuesta dirigida a los ciudadanos del centro de Chiclayo además de una entrevista dirigida a las autoridades involucradas en el tema de investigación como es la cultura ciudadana. Los resultados que se obtuvieron de ambos instrumentos fueron vaciados en cuadros de frecuencia y gráficos estadísticos para su respectivo análisis e interpretación el cual sirvió para la sección de discusión y poder hacer una proposición que solucione el problema de la falta de Cultura ciudadana que tienen los chiclayanos en relación a la educación vial, por ello se planteó un Plan de Cultura Ciudadana con programas, proyectos y acciones que puedan ayudar a disminuir el índice de accidentes que existe en la zona metropolitana de la ciudad de Chiclayo.

**Palabras claves:** Accidentes de tránsito, cultura ciudadana, plan y prevención.

## **Abstract**

The present investigation leads to an analysis that has the citizen culture and how it influences the prevention of traffic accidents in the city of Chiclayo during the period 2018. Today is the behavior of the citizen which can prevent many accidents of transit that take place in the city of Chiclayo, in addition to the orderly and joint work of the authorities involved in this issue. The present study addresses two research variables being the independent variable, Citizen Culture and the dependent variable, Traffic accident. The relationship between both variables is according to the design of the research being this descriptive correlational - Non-experimental and the type of Correlational research.

Two data collection instruments was applied, such as the survey addressed to the citizens of the Chiclayo center, as well as an interview addressed to the authorities involved in the subject of research, such as citizen culture. The results obtained from both instruments was emptied into frequency tables and statistical graphs for their respective analysis and interpretation, which served to discuss the results and to propose the proposal to solve the problem of the lack of citizen culture that the Chiclayan have. In relation to road safety education, for this reason, a Citizen Culture Plan was proposed with programs, projects and actions that can help reduce the accident rate that exists in the metropolitan area of the city of Chiclayo.

**Keywords:** Traffic accidents, civic culture, plan and prevention.

## Índice

Aprobación de jurado.....	ii
Dedicatoria .....	iii
Agradecimiento.....	iv
Resumen.....	v
Abstract.....	vi
<b>I. Introducción.....</b>	<b>9</b>
1.1. Realidad problemática .....	9
1.2. Antecedentes de estudio.....	11
1.3. Teorías relacionadas al tema .....	14
1.4. Formulación del problema.....	18
1.5. Justificación e importancia del estudio .....	19
1.6. Hipótesis.....	19
1.7. Objetivos.....	20
1.7.1. Objetivo General.....	20
1.7.2. Objetivos Específicos .....	20
<b>II. MATERIAL Y METODO.....</b>	<b>21</b>
2.1. Tipo y diseño de Investigación.....	21
2.2. Población y muestra.....	22
2.3. Variables y operacionalización.....	23
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad ...	24
2.5. Procedimiento de análisis de datos .....	25
2.6. Criterios éticos.....	25
2.7. Criterios de rigor científico.....	26
<b>III. RESULTADOS .....</b>	<b>27</b>
3.1. Resultados en Tablas y Figuras .....	27

<b>3.2. Discusión de resultados.....</b>	<b>38</b>
<b>3.3. Aporte Práctico.....</b>	<b>41</b>
<b>IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....</b>	<b>50</b>
<b>4.1. Conclusiones.....</b>	<b>50</b>
<b>4.2. Recomendaciones.....</b>	<b>51</b>
<b>REFERENCIAS .....</b>	<b>52</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>54</b>



## **I. Introducción**

### **1.1. Realidad problemática**

La cultura ciudadana, es uno de los términos que involucra las formas de pensar, sentir y expresar de los ciudadanos de un determinado lugar, asimismo lo catalogan como un grupo de hábitos, gestiones y normas mínimas que comparten las personas y que produce sensación de pertenecer a una sociedad, permiten una adecuada convivencia bajo un clima de respeto del patrimonio común y énfasis en hacer prevalecer sus facultades y obligaciones como ciudadanos” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1995-1997).

Es resultado de una permanente evolución, y la profesionalización de los aspectos evolucionados, que se va forjando a través de los años hasta que llega a ser en el presente sinónimo de representación de la actual realidad política: la equidad, simbolizada, entre otros aspectos, por la accesibilidad a los lugares públicos y a la uniformidad del paisaje social urbano. La cultura ciudadana implica una serie de factores que pueden ser potenciadas por el accionar del Estado y la misma sociedad o limitadas por el temor o acciones delictiva, y que adicionalmente involucra no solamente hábitos, obligaciones, emociones, facultades, leyes y reglamentos.

Si bien es cierto que la cultura ciudadana al ser las acciones que los ciudadano imparten en su zona de residencia involucra mucho la parte del comportamiento y el respeto por el conciudadano, y uno de los puntos débiles de los cuales nuestro país se aqueja es la alta tasa de alto de accidentes automovilísticos que este presenta a lo largo de esta última década, lo cual puede ser por factores críticos como estado ético del conductor, cansancio, distracción por utilización de equipos tecnológico o fallas de los vehículos de transporte.

En nuestro país de acuerdo con la OMS, los decesos por este tipo de accidentes significan la cuarta parte del total de muertes ocasionados por

traumatismos a nivel mundial y es la tercera razón por la cual las personas mueren seguido de las patologías infecciosas como el TBC y el VIH-SIDA. Anualmente, estos son los causantes de decesos de 1,2 millones de individuos a nivel mundial y 16 mil diariamente, lo que significa el 12% de la tasa de mortalidad y ocasiona lesiones de 50 millones de individuos. Se proyecta que aproximadamente de cada una persona en la tierra tiene la probabilidad de uno en siete a lo largo de su existencia de tener este tipo de accidentes. (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2004).

Además, de acuerdo con el Consejo Nacional de Seguridad Vial, anualmente hay reportes de alrededor de 70 mil de accidentes que implican aproximadamente 3000 muertos y 45 mil heridos, cuyas secuelas son algún tipo de discapacidad de por vida (Consejo Nacional de Seguridad Vial [CNSV], 2011). Entre el 2007 y 2012, hubieron cerca de 125 281 lesionados en el sistema de vigilancia de lesiones por accidentes de tránsito, donde el 46% pertenecen a la capital (Ministerio de Salud del Perú [MINSA], 2014).

La ciudad de Chiclayo, no es ajena a este problema de accidentes de tránsito causado por los diferentes factores críticos. En la sección metropolitana de Chiclayo, la cual posee 291,777 habitantes en los últimos años desde el 2014 al 2016 se evidenciaron más de 4510 accidentes de tipo graves a leves por los diferentes factores del mismo. (Plan Seguridad Distrital Chiclayo, 2017)

Sin embargo, la existencia de la Ley N° 27181, ley general de transporte y tránsito terrestre, en donde se determina las directrices genéricas económicas, organizacionales y normativas del transporte y tránsito terrestre, el cual implica el ámbito nacional, regional y local. Esta ley explica del compromiso unificado de autoridades competentes como el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, los gobiernos regionales, provinciales y locales, unificados con la PNP e INDECOPI, para el cumplimiento de las facultades normativas, de gestión y de fiscalización en materia de mejoras de la viabilidad y cumplimiento de la ley mencionada dentro de la jurisdicción donde gobierna.

En la cual da potestad a las autoridades competentes el de dictar reglamentos o normas complementarias que permitan una mejor viabilidad del tránsito terrestre evitando congestionamiento y accidentes de tránsito, asimismo el de generar un compromiso de la población el de cumplirlas como conductor y como peatón.

La municipalidad provincial de Chiclayo, es una de las autoridades competentes, cuyo compromiso es el plantear y gestionar el reporte que los reglamentos nacionales determinan. Asimismo, el trabajo con el MTC, el cual es el diseño de Planes que contengan programas para evitar los accidentes de tránsito, sobre todo debido al exceso de automóviles en el centro de la ciudad de Chiclayo.

Por ello para la mejora de acciones del municipio con las demás autoridades competentes que están obligadas a participar en el diseño de diferentes normas o programas que permitan reducir los accidentes de tránsito, pero sobretodo incentivar en una cultura ciudadana consiente.

## **1.2. Antecedentes de estudio**

### **1.2.1. Antecedente Internacional**

Gómez y Zarrate (2015), en su trabajo denominado “Efectividad de las estrategias de comunicación de cultura ciudadana en Transmilenio”, menciona que los puntos centrales de las acciones de Transmilenio en relación a la Comunicación y Cultura Ciudadana están compuestos del uso de redes sociales, comunicación interior y exterior, planificación de medios, gestores por zonas y atención en vía. Asimismo, involucra un término elemental de algunos años, que se llama sombrilla, el cual es el cimiento de las mencionadas acciones. Como, por ejemplo: “Cultura TM”, “Tú vida vale más” y desde este año “Uno más”. Con todo lo enunciado previamente incentivan a un mayor compromiso y sentido de responsabilidad por el lado del ciudadano, ya que se trata de una labor en conjunto. Referente a ello el mismo ciudadano tiene en cuenta que si Transmilenio no apoya en el mejoramiento del servicio, es difícil que sus conductas como usuario dentro del sistema cambien.

Alba et. Al (2015), en su investigación presentada en Colombia, bajo el título de “Transmilenio, un reto para la cultura ciudadana en Bogotá”, concluyen que son pocas las herramientas que se han elaborado para motivar al cliente al correcto empleo del sistema, sumado a la falta de seguimiento y continuidad a los estudios realizados sobre convivencia dentro del sistema de transporte público Transmilenio. Asimismo, el sistema de transporte tiene como reto cambiar la cultura ciudadana dinámicamente, con herramientas interesantes o de juego que puedan llegar directamente a las personas para que tomen conciencia sobre sus acciones dentro del sistema y, por ende, se produzca más empoderamiento de lo público, en función a las reglas determinadas.

Lesdeiner (2014), en su trabajo “Como gerencia una Estrategia Para La Construcción de una Cultura Ciudadana en el Municipio De Pasto”, concluye indicando que la gerencia social es una rama que invita a ganar en cuestiones de planificación de la intervención sobre situaciones complejas. Sobre todo, ganar en inventiva para hacer evaluaciones de marca e incentivar planes estratégicos completos que conlleven a un desarrollo pleno. En cuanto a los programas de cultura ciudadana se necesita implementar diversos puntos de vista y métodos con arduas investigaciones que sirvan de base para su incorporación. Los sondeos a la ciudadanía, las iniciativas hechas, las votaciones sobre ciertos aspectos, entre otros son de suma importancia.

### **1.2.2. Antecedente Nacional**

Barrera (2015), en su estudio denominado “La coordinación entre las instituciones estatales para la implementación de acciones de prevención de accidentes de tránsito: un estudio de caso de las instituciones educativas de Lima metropolitana en el 2014-2015”, se concluye que hay mecanismos de coordinación entre los agentes involucrados en cuestiones de seguridad vial como resultado de un conjunto de normas, autoridades, comisiones, procesos, etc. Asimismo, estos mecanismos se tienen el Consejo Nacional de Seguridad Vial, la Secretaria Técnica de dicho Consejo, las Comisiones multisectoriales y el Plan Nacional de Seguridad Vial 2015 – 2024. No obstante, aunque existen dichos mecanismos, no hay una labor en conjunto y coordinación entre las entidades concernientes, esto se pudo evidenciar en la alta tasa de accidentes

en Lima. Finalmente, el incorrecto marco legal relacionado a la seguridad vial en nuestro país, que brinde diversas facultades en esta materia a diferentes entes, origina que no se generen datos estadísticos transparentes sobre los accidentes en la capital.

Villacorta (2015), en su investigación: “Limitaciones en la recopilación y uso de la información de accidentes de tránsito en la Policía Nacional del Perú”, indica a manera de conclusión que la PNP presenta ciertos inconvenientes en su la elaboración del diseño y actuar organizacional, ya que no hay una unidad especializada que unifique los datos de accidentalidad en todo el país y pueda hacer una investigación y evaluación completa. Esta situación no le permite optimizar desarrollar medidas coherentes para la reducción de los índices de accidentes de tránsito en el país. Asimismo, estos datos como materia elemental para la elaboración y realización de políticas públicas en términos de seguridad vial no se dan integralmente a partir de los órganos encargados de su obtención (comisarías) hacia la unidad especializada (División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito), debido a la inexistencia de interrelación funcional ni normas que determinen la responsabilidad del envío de este tipo de datos.

Ártica (2015), en su trabajo llamado: “Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013”, afirma que los grandes inconvenientes para hacer frente es el aumento de este tipo de accidentes, de acuerdo con la proyección realizada por la Organización Mundial de Salud al 2020, se estima que las lesiones ocasionadas por este tema tendrá el sexto lugar de las principales razones a nivel mundial de muertes, el tercer lugar en la relación de causas de pérdidas de AVAD (años de vida ajustados por discapacidad) y serán el segundo motivo de esta pérdida en los lugares con un nivel alto y medio de ingresos. Para nuestro país, dicho incremento implica agravarse más esta situación. El gobierno, presenta algunas limitaciones en aspecto de atención a las personas que han sufrido accidentes, en las gestiones, la poca asignación de dinero para financiar estas labores y

leyes que no van en función a lo que la ciudadanía demanda en términos de atención.

### **1.3. Teorías relacionadas al tema**

#### **Cultura Ciudadana.**

La cultura se entiende como:

“La disciplina que involucra los diferentes tipos de relaciones que tiene un individuo consigo mismo, otros individuos y objetos y su entorno”. La cultura es parte de la vida de toda persona". (Chaux et al., 2013, p. 145).

“Serie de hábitos, acciones y normales elementales que pertenecen a un colectivo que produce la sensación de ser parte del mismo, permite una mejor convivencia social e implica el respeto del patrimonio compartido por todos y énfasis en las obligaciones y facultades que se tiene como miembro de una ciudadanía” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 1995 – 1997)

Estos factores que al final terminan por converger en un conjunto de acciones para establecer qué es habitar la ciudad o mejor, cuál es el deber ser del ciudadano, se inscriben en una posible salida a un periodo muy específico de lo que fuera la Bogotá. Una ciudad un poco caótica, poco regulada, desordenada, con problemas fiscales, insegura, llena de espacios intransitables por la seguridad y el caos vehicular, altos índices de homicidio y violencia. Pero también se habla de comportamientos caóticos en términos, es decir, de la cotidianidad del ciudadano, la guerra del sol en el transporte público, la atención en las ventanillas de distintas entidades, la solución de los problemas por la vía violenta y por cuenta propia, la desconfianza en las instituciones, niveles a veces insospechados de corrupción, poca cultura tributaria, el irrespeto en las filas, gente botando basura a las calles y en general toda esa serie de acciones y actitudes que ahora se presentan tan carentes de cultura y que de cierta manera muestran un bajo grado en el sentido de pertenencia que tiene el ciudadano con su ciudad.

Por otro lado, un elemento para tener en cuenta en términos de contexto del concepto, aplicación - implementación y alcances de la Cultura Ciudadana, tiene que ver con el movimiento pedagógico y la idea impulsada desde los años 60's en torno a la desescolarización de la práctica pedagógica<sup>2</sup>, que se ven reflejados en una nueva concepción de ciudad, una ciudad educadora: la ciudad es en su conjunto, un ámbito educativo que apunta a hacer visible que la disposición física y simbólica del entorno urbano es en sí misma productora de nuevos sujetos. Su objetivo es entonces, formar ciudadanos con unos mínimos comunes que faciliten su coexistencia y convivencia en marcos de regulación más acordes con la ley y la moral.

Una manera constante de discrepancia entre ley, moral y cultura es la denominada "cultura del atajo", movida por el deseo de querer resultados inmediatos sin tener en cuenta los efectos ocurridos en el mediano y largo plazo. Lo que se quiere es lograr un objetivo inmediato, haciendo uso de métodos que van en contra de la moral, las normas o con la seguridad individual. Podemos mencionar el caso de querer pasar la calle por un lugar no permitido. Lo que se quiere es lograr cruzar al otro lado lo más rápido posible, para ahorrarse el caminar hasta el otro lado correctamente. A pesar de que se puede alcanzar lo que se desea, se corre un alto riesgo, no cumplir con las disposiciones legales o sentir culpabilidad. De igual manera en el caso del robo de agua o luz en ciertos lugares que no cuentan con ello, donde además no era bien visto legalizar las redes o pagar los servicios.

El elemento comunicativo resulta elemental en la Cultura Ciudadana, porque a través del mismo, las posibilidades de resolución de conflictos en forma violenta se disminuye, potencia la comunicación entre ciudadanos – desconocidos- para la mutua regulación del comportamiento teniendo como consecuencia de su incumplimiento una sanción social – no violenta-, se tiene más en cuenta el argumento y la norma que la justificación cultural o personal, clave en este programa para combatir la corrupción, pero también para quitarle peso a la justificación cultural para trasgredir la ley. Es necesario poner de relieve que Cultura Ciudadana hace énfasis en la interacción entre extraños y en el uso del espacio público.

La vida gira en torno a las relaciones sociales, al compartir con los demás, a tener contacto directo con los que conocemos y no conocemos, por eso es necesario confrontar actitudes y formas de contacto de persona a persona, es allí donde se pondrá a prueba la formación basada en valores y todas aquellas cualidades que, en casa, se aprendieron y se forjaron.

### **Accidentes de Tránsito.**

En el tema relacionado a los accidentes de tránsito es importante establecer con claridad la definición de los términos usados, puesto que en materia de salud y en día a día se emplean la palabra accidente y lesión no intencional a manera de sinónimos. A pesar de que muchos hagan uso del término accidente, desde un punto de vista legal y gramatical este no indica lo que realmente quiere expresar. La constante concepción de accidentes a los eventos, decesos o lesiones no intencionales nos recuerdan a lo enunciado por Jeremías Bentham, quien afirmaba “nunca es tan difícil refutar el error como cuando tiene sus raíces en el lenguaje”, por ende, el empleo de los términos adecuados y frecuentes permitirá entender que este tipo de accidentes se pueden predecir y que conocer esto, incorporado al compromiso por poner en marcha ciertas acciones preventivas ayudará al reducirlos considerablemente. Estos motivos han conducido a que el término “accidente” tienda a usarse menos. (Holder et al, 2011)

La OMS (1995) señala que el accidente de tránsito es “todo aquel accidente de vehículo acontecido en la vía pública (esto quiere decir que se produce, culmina o influye relativamente a un vehículo dentro de la vía pública”, y a los accidentes de transporte como “cualquier accidente que implica un medio que está destinado tanto para traslado de personas como objetos de diferentes lugares, o empleado principalmente para esta finalidad en el desarrollo del accidente”.

Ante la prevención existe el compromiso de los entes gubernamentales de una determinada jurisdicción. A lo cual la Ley N° 27181: Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, tiene como finalidad establecer guías genéricas, económicas,



normativas y organizacionales del transporte y tránsito terrestre que manda un determinado ente gubernamental.

En el capítulo II de la ley nos especifica acerca de las competencias y las autoridades provinciales (Municipalidad Provincial), quien interviene en el cumplimiento de misma, a través de competencias en sus tres dimensiones:

*Competencias Normativas.* Hacen referencia a la facultad de enunciar normativas que presiden en los diferentes niveles de la organización administrativa nacional. Esto incluye el nivel regional, provincial y distrital, siendo observancia obligatoria por todos los entes e individuos pertenecientes a los sectores público y privado, también a los que son parte del Poder Ejecutivo, sus diversas entidades y los gobiernos regionales o distritales, serán de competencia exclusiva del MTC. Las Municipalidades Provinciales, con sus correspondientes facultades y según las normativas nacionales, poseen las competencias relacionadas al transporte y tránsito terrestre:

Formular normas y disposiciones, de igual manera llevar a cabo todo el accionar respectivo para poner en práctica estas disposiciones correspondientes a su ámbito territorial.

Jerarquizar la red vial de su jurisdicción y gestionar los procedimientos que implique esto, en función a la normativa nacional concerniente.

Exponer, en su jurisdicción, las áreas congestionadas por aglomeración de vehículos o elevado nivel de contaminación, según lo que establezca el reglamento nacional que corresponda.

*Competencias de Gestión.* Se refiere a la autoridad que tienen las siguientes entidades: MTC, gobiernos regionales, provinciales, locales, PNP, además del INDECOP), los cuales efectúan las normativa en materia de transporte y tránsito terrestre y demás leyes promulgadas a nivel nacional.

Efectuar y gestionar los reportes que las reglas a nivel nacional determinen.

Concesionar, dentro de su jurisdicción, los servicios de transporte terrestre en áreas congestionadas; así como brindar consentimientos en vías no congestionadas, de acuerdo con las normativas nacionales que conciernen.

Concesionar la infraestructura vial actual en su ámbito de acuerdo a lo determinado por las normas que abordan dicho tema.

Regularizar las tasas por los consentimientos del empleo de las áreas no congestionadas según las leyes anunciadas en la reglamentación nacional correspondiente.

Recaudar dinero obtenido por el cobro a las personas naturales o jurídicas, estatales o particulares, que por razón de las obras influyan en el desarrollo de las actividades del tránsito de acuerdo a la normativa que rige a nivel nacional.

Cobrar y gestionar el dinero recaudado por la imposición de sanciones o multas por algún tipo de infracciones de tránsito.

Colocar, conservar y actualizar los sistemas de señalización de tránsito en su ámbito en función a las reglas determinadas a nivel nacional.

Edificar, mejorar o conservar la infraestructura vial encontrada bajo su respectivo ámbito.

*Competencias de Fiscalización.* Esta facultad involucra la inspección y establecimiento de infracciones y la determinación de multas por faltas a las disposiciones normativas en materia del transporte y al tránsito terrestre, para que se difunda un adecuado funcionamiento del mercado y los ciudadanos se mantengan más informados.

Inspeccionar, establecer las faltas y multas por la falta de cumplimiento de la normativa ligada al transporte y al tránsito terrestre.

Supervisar las concesiones de infraestructura vial otorgadas por la municipalidad provincial de acuerdo a su concerniente ámbito en relación a las reglas que rigen a nivel nacional.

#### **1.4. Formulación del problema**

Para la siguiente investigación se precisa la siguiente interrogante principal y específicas las cuales se desprenden de cada objetivo planteado:

#### **1.4.1. Problema General:**

¿De qué manera influye la cultura ciudadana en la prevención de accidentes de tránsito en la ciudad de Chiclayo, 2018?

#### **1.4.2. Problemas específicos:**

¿Cuál es la situación actual de la cultura ciudadana puede determinar el nivel de conocimiento de los ciudadanos chiclayanos?

¿Cuáles son los factores críticos que provocan los accidentes de tránsito en la ciudad de Chiclayo?

¿Cuál será la influencia de la cultura ciudadana en la prevención de accidentes de tránsito en el centro de la ciudad de Chiclayo?

#### **1.5. Justificación e importancia del estudio**

Este trabajo se realizó para poder tener una fuente de información en relación a la cultura ciudadana y como esta puede generar un impacto positivo o negativo en el ámbito de accidentes de tránsito en la ciudad de Chiclayo, debido a que se sabe que está en la actualidad ha sufrido ciertos cambios como es el incremento de cifras estadísticas de accidentes generados por personas en estado etílico, personas que no conocen muy bien acerca de las señales de tránsito y sin embargo tienen una licencia de conducir, y otras personas que simplemente no respetan las señales, llevando así a una larga lista de accidentes provocados de manera intencional.

La importancia de la investigación se centra que servirá como un antecedente para próximas investigaciones, debido que los datos recogidos fueron valiosos para la propuesta que se ha planteado.

#### **1.6. Hipótesis**

La cultura ciudadana influye en la prevención de accidentes de tránsito en la ciudad de Chiclayo, 2018.

## **1.7. Objetivos**

### **1.7.1. Objetivo General**

Determinar la influencia de la cultura ciudadana en relación a la prevención de accidentes de tránsito en la Ciudad de Chiclayo, 2018

### **1.7.2. Objetivos Específicos**

Analizar la situación actual de la cultura ciudadana para establecer el nivel de conocimiento de los ciudadanos chiclayanos.

Determinar los factores críticos que provocan los accidentes de tránsito en la ciudad de Chiclayo.

Determinar si la cultura ciudadana influye en la prevención de accidentes de tránsito producidos en el centro de la ciudad de Chiclayo.

## **II. MATERIAL Y METODO**

### **2.1. Tipo y diseño de Investigación**

#### **2.1.1. Tipo de Investigación**

Este trabajo presenta un enfoque mixto de tipo descriptivo explicativo, se define a continuación:

*Enfoque mixto.* Debido que representa una serie de procedimientos sistemáticos, prácticos y críticos que involucran la recolección y evaluación de información cuantitativa y cualitativa, así como su composición y cuestionamiento simultánea, para inferir a partir de los datos recolectados. (Hernández Sampieri y Mendoza, 2014).

*Investigación descriptiva,* este tipo de estudio implica en llegar a saber las circunstancias, hábitos y actitudes principales por medio de la descripción precisa de las labores, cosas, procedimientos e individuos. No solo involucra la obtención de información, sino a la proyección y detección de las asociaciones existentes entre dos o más variables. Este proyecto es descriptivo debido que no se limita solo a la presentación del contexto presente con respecto a la variable de cultura ciudadana en la ciudad de Chiclayo sino también a la formulación y ejecución de estrategias conducentes a la mejora del mismo. (Negrin, 2011).

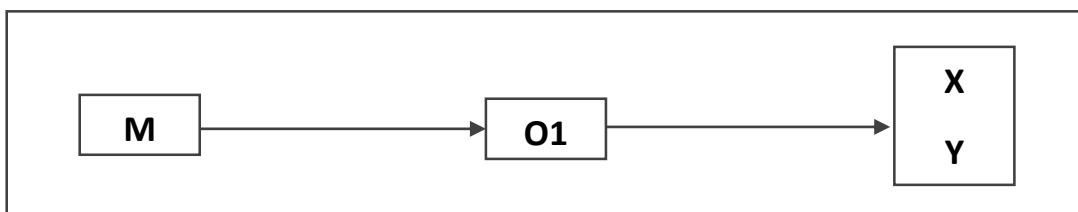
*Explicativo.* Este tipo de investigación no solo se limita a la descripción de términos o eventos o la relación entre estos puntos; esto quiere decir, buscan dar respuesta a las causas de dichos eventos físicos o sociales. Tal cual su nombre lo menciona, está enfocado en dar explicación a la razón de un evento y evaluar su contexto y respectiva asociación entre dos o más variables. (Hernández Sampieri et al. 2014).

#### **2.1.2. Diseño de Investigación**

*No experimental,* implican el estudio sistémico del tipo de asociaciones entre las variables, en lugar de las relaciones directas de causa- efecto, de igual manera no se establecen de manera aleatoria, no se va a manipular la información o examen de diseños de estudio de grupos comparativos. El sujeto

observa y analiza lo que pasa en su contexto natural, sin realizar ningún tipo de intervención. (Hurtado, 2013).

El diseño es no experimental trasversal explicativo, el cual se presenta a continuación:



*Fuente: Elaboración Propia*

*Donde:*

**M:** Muestra que comprende a ciudadanos de la ciudad de Chiclayo (zona metropolitana de Chiclayo), al cual se aplicará una encuesta para verificar su percepción con respecto a la cultura ciudadana en relación a los accidentes de tránsito, lo cual permitirá poder elaborar estrategias para la propuesta.

**O:** Observación directa.

**X:** Variable Cultura Ciudadana.

**Y.** Variable Accidentes de Tránsito

## 2.2. Población y muestra

**Población.** El distrito de Chiclayo está conformado por 857,405 habitantes de acuerdo al INEI, sin embargo, en este estudio se considerará a la población de la ciudad de Chiclayo, conocida también como la zona metropolitana la cual es de 291,777. (INEI, 2015)

**Muestra.** Para determinar el número de encuestas de cultura ciudadana a aplicar:

**M<sub>1</sub>** = Para Obtener la primera muestra se aplicará lo siguiente:

$$n = \frac{s^2 * Z^2 * N}{N * E^2 + Z^2 * s^2}$$

**Dónde:**

n: tamaño muestral

s<sup>2</sup>: desviación estándar de la muestra.

s<sup>2</sup> = p\*q

p = 0.5; q = 0.5

Z: Valor asignado en la distribución normal estandarizada correspondiente a un intervalo de confianza del 95 %.

Z = 1.96

El margen de error [E], para el cálculo de las muestras:

E = 0.05

**Según los datos mencionados se tiene entonces que:**

$$n = \frac{0.25 * 3.8416 * 291777}{291,777 * (0.05)^2 + 1.96^2 * 0.5^2}$$

$$n = 383.25$$

*La muestra obtenida es de 383 habitantes.*

### 2.3. Variables y operacionalización

**Variable endógena.** Cultura Ciudadana

**Variables exógenas.** Prevención de Accidentes de Transito

**Operacionalización de Variables**

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTO	
<b>Variable Independiente</b> <i>Cultura Ciudadana</i>	Ley	Acuerdos	Encuesta	
		Compromiso		
		Seguridad Ciudadana		
	Cultura	Social		
		Económico		
		Política		
		Solidaridad		
		Moral		Participación
				Compromiso

*Fuente: Elaboración propia.*

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	INSTRUMENTO
<b>Variable Dependiente:</b> <i>Prevención de Accidentes de Tránsito</i>	Competencias Normativas	Principios de Transporte	Programa de Prevención de Accidentes de Tránsito
		Principios de Tránsito	
		Infraestructura vial	
	Competencias de gestión	Sistema de Prevención	
		Capacidades Técnicas	

*Fuente: Elaboración propia.*

## 2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

### Técnicas de Investigación

**Encuesta:** Como técnica de obtención de datos de interés, se realizará a través de un cuestionario diseñado anteriormente, por el cual se sabrá los comentarios y opiniones de las personas (habitante del área metropolitana de Chiclayo) escogido de la muestra determinada en la actual investigación.

**Instrumentos de Recolección de Datos.** En este trabajo se realizarán cuestionarios de preguntas, para obtener información requerida de nuestro proyecto, a la vez realizando un sondeo para complementar nuestra investigación.

*Cuestionario.* Documento que recolecta organizada y estructuradamente los indicadores de las variables incluidas en el objetivo de la encuesta. (Repullo et al. 2003)



*Guía de observación.* Documento que hace posible encausar la acción de observar algunos eventos. Generalmente se estructura por medio de columnas que facilitan la organización de la información obtenida. (Pérez y Merino, 2012)

## **2.5. Procedimiento de análisis de datos**

Se tendrá en cuenta el siguiente procedimiento:

*Exploración:* Al cual se podrá hacer el reconocimiento actual de la percepción del ciudadano con respecto a la cultura ciudadana, además de analizar si es posible o no la investigación.

*La investigación Documental:* mediante esta técnica se podrá analizar, interpretar y recolectar los datos necesarios para la investigación permitiendo que la investigación tenga más importancia.

## **2.6. Criterios éticos**

Los principios éticos indican los siguientes:

**Consentimiento informado.** A los individuos se les hará saber que para este estudio se les dará a conocer las condiciones, facultades y obligaciones que implica y se debe tener en cuenta en calidad de informantes.

**Confidencialidad.** Se les dará a conocer la seguridad y amparo de sus datos personales como informantes importantes en este trabajo.

**Observación participante.** La persona que realizó la investigación realizó el procedimiento con la debida ética en la recolección de información para los efectos respectivos que se dieron en la comunicación con los informantes.

## 2.7. Criterios de rigor científico

Hueso y Cascant (2012) dicen que tradicionalmente la metodología cuantitativa debe cumplir con estos criterios:

**Validez.** correcta operacionalización de las interrogantes del estudio, de tal forma que las variables incorporadas sean importantes e involucren la totalidad de dimensiones que abarcan dichas cuestiones.

**Fiabilidad.** es la medición que ha de tener la precisión suficiente, la cual debe estar relacionada con la disminución del error aleatorio y necesita de un tamaño muestral suficiente.

### III. RESULTADOS

#### 3.1. Resultados en Tablas y Figuras

**Tabla 1**

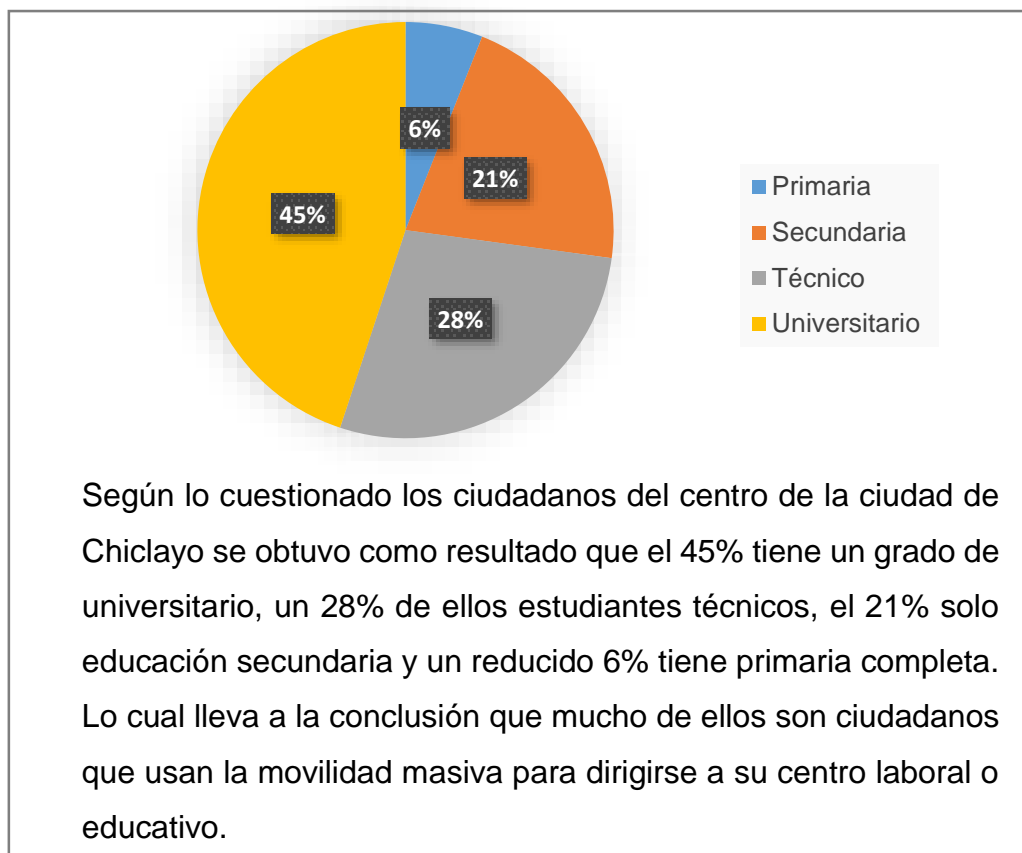
*Grado de instrucción de ciudadanos chiclayanos.*

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Primaria	23	58%
Secundaria	81	203%
Técnico	107	268%
Universitario	172	430%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>958%</b>

*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Figura 1.**

*Grado de instrucción de ciudadanos chiclayanos.*



*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Tabla 2**

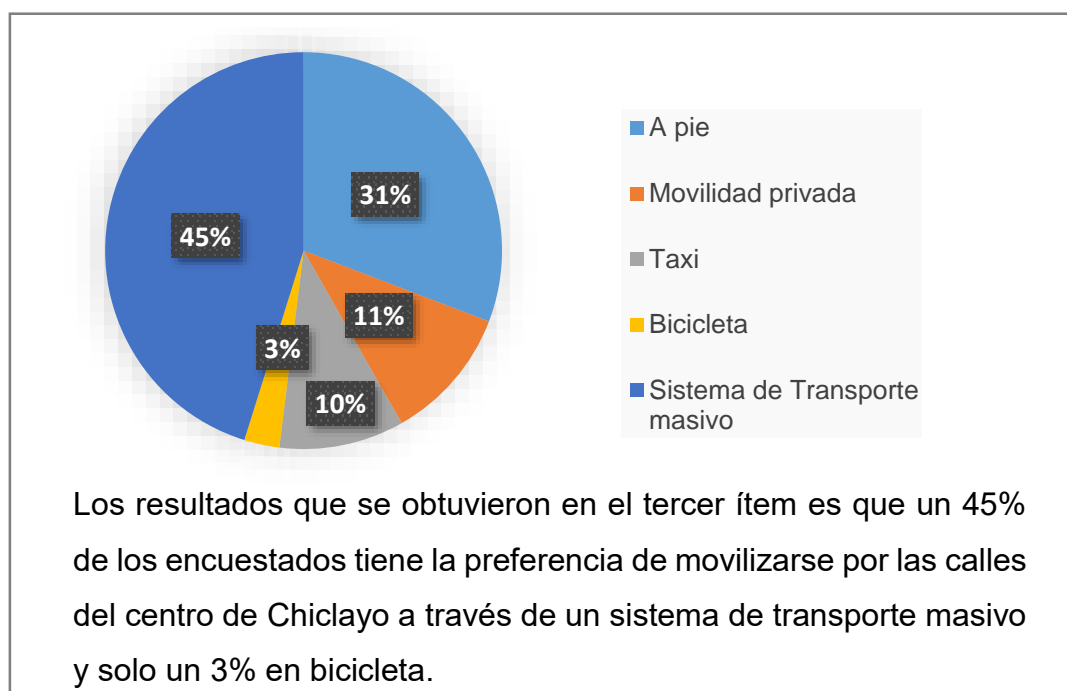
*Forma de movilizarse por calles de centro de Chiclayo*

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
A pie	118	31%
Movilidad privada	42	11%
Taxi	39	10%
Bicicleta	11	3%
Sistema de Transporte masivo	173	45%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Figura 2.**

*Forma de movilizarse por calles de centro de Chiclayo*



*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Interpretación.** En la actualidad la mayoría de ciudadanos del centro de Chiclayo, utiliza para movilizarse los sistemas de transporte masivo como combi o colectivos, los cuales permiten el traslado de jóvenes universitarios en su 63%, siendo su principal recorrido las avenidas Francisco Bolognesi y Sáenz Peña.

**Tabla 3**

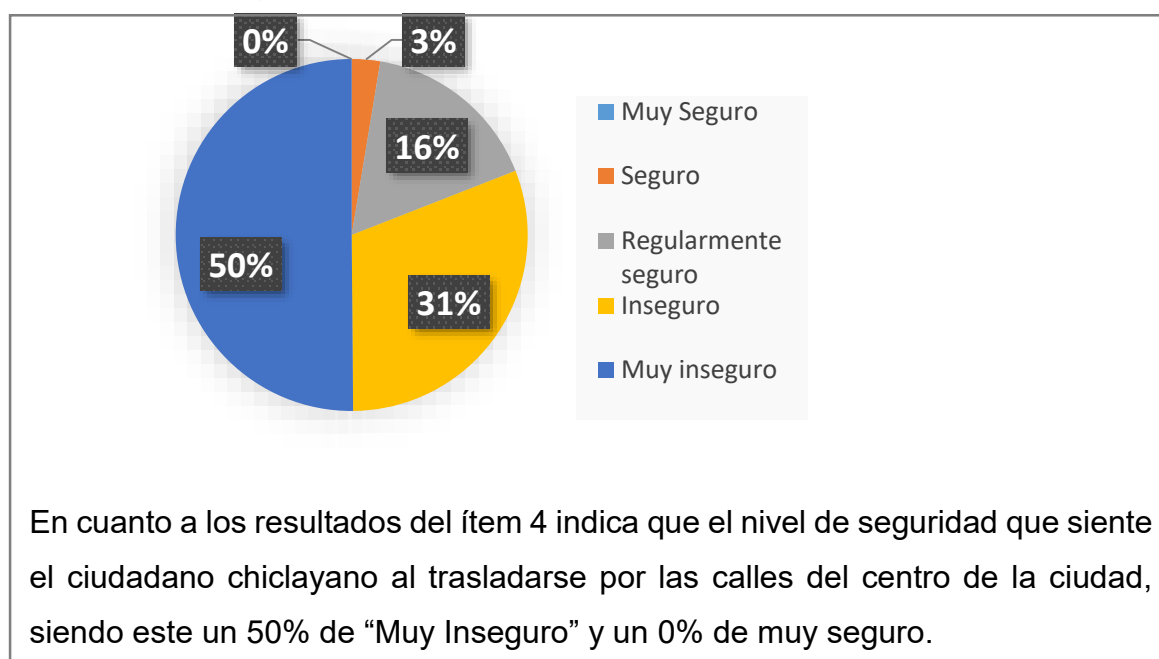
*Nivel de seguridad al transitar por vías peatonales de Chiclayo*

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Muy Seguro	0	0%
Seguro	10	3%
Regularmente seguro	63	16%
Inseguro	118	31%
Muy inseguro	192	50%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Figura 3.**

*Nivel de seguridad al transitar por vías peatonales de Chiclayo*



*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Interpretación.** La seguridad vial actualmente se configura como un serio problema mundialmente de acuerdo con las investigaciones de (OMS-2012), aquellos accidentes de tránsito producto de la inseguridad vial ocasionan hasta el momento 1,2 millones de decesos anualmente y por lo mismo que es un problema de tipo social, se debe evaluar integralmente abordando todos los sectores involucrados: la PNP, el transporte, autoridades judiciales de educación y del ámbito de la salud).

**Tabla 4**

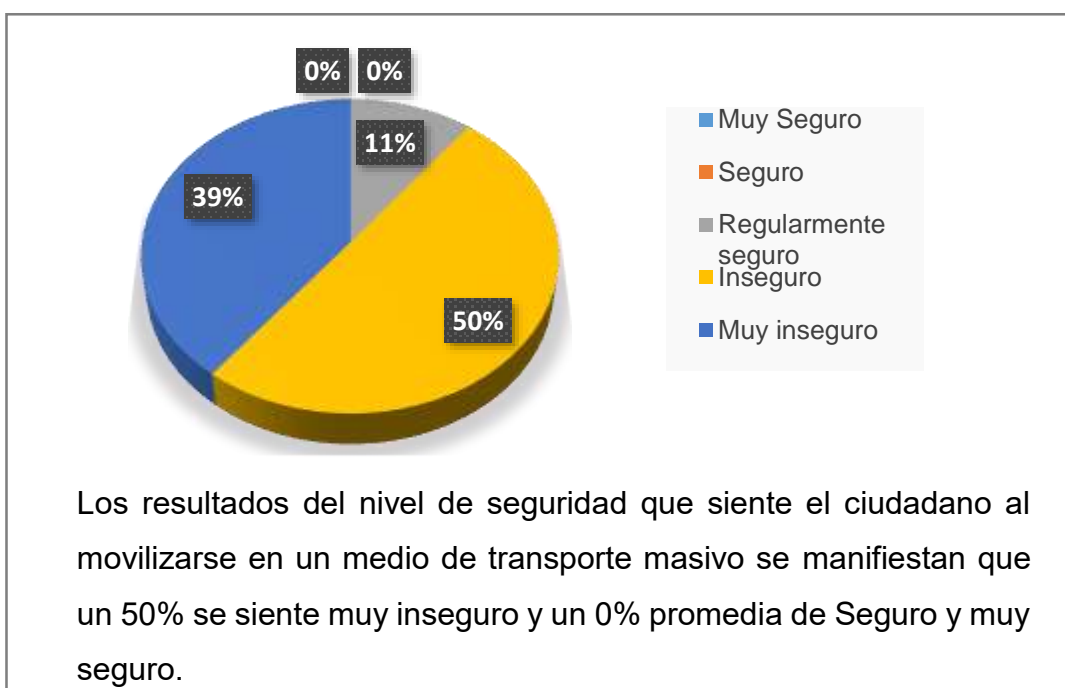
*Nivel de seguridad al subir a una movilidad de transporte publico*

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Muy Seguro	0	0%
Seguro	0	0%
Regularmente seguro	40	10%
Inseguro	192	50%
Muy inseguro	151	39%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Figura 3.**

*Nivel de seguridad al subir a una movilidad de transporte publico*



*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Interpretación.** Los promotores de la seguridad humana creen en la interrelación entre estas amenazas diferentes y muestran un compromiso con un involucramiento integral para enfrentar estos inconvenientes. Optan por las estrategias preventivas sin violencia como por ejemplo los acuerdos de paz y conciliaciones, en vez de acciones disuasivas o forzosas. (Suhrike: 1999).

**Tabla 5**

*Víctima de accidente de Tránsito.*

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Si	112	29%
No	271	71%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Figura 4.**

*Víctima de accidente de Tránsito.*



*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Interpretación.** Los accidentes de tránsito en Perú, con decesos entre el 2012 - 2013 han ido en aumento, de igual manera con los lesionados o con alguna discapacidad permanente, a pesar de las altas tasas de mortalidad y lesiones. Hoy existen 1,2 millones de ciudadanos que han sufrido un accidente de tránsito entre lesiones leves hasta muerte. (INEI, 2012).

**Tabla 6**

*Reacción ante el accidente*

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
No hizo (haría) nada	38	10%
Agredió (Agredir) verbalmente al responsable	78	20%
Agredió (Agredir) físicamente al responsable	13	3%
Hizo (Haría) un llamado a corregir la acción	152	40%
Llamo (Llamar) a la policía o la entidad de control	102	27%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Figura 5.**

*Reacción ante el accidente*



*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Interpretación.** Las víctimas por muertes y lesionados en accidentes de tránsito en Perú han ido aumentando en los últimos diez años. Efectivamente entre el 2000 y 2011, pasaron de 127 por 100 mil individuos a 178, lo que significó una subida del 40.2 %. Más de las dos terceras partes



de estos accidentes (68 %) fue responsabilidad de las personas que conducían como por la velocidad, estado de ebriedad o actos imprudentes. (Plan Nacional de Seguridad Ciudadana, 2013).

**Tabla 7**

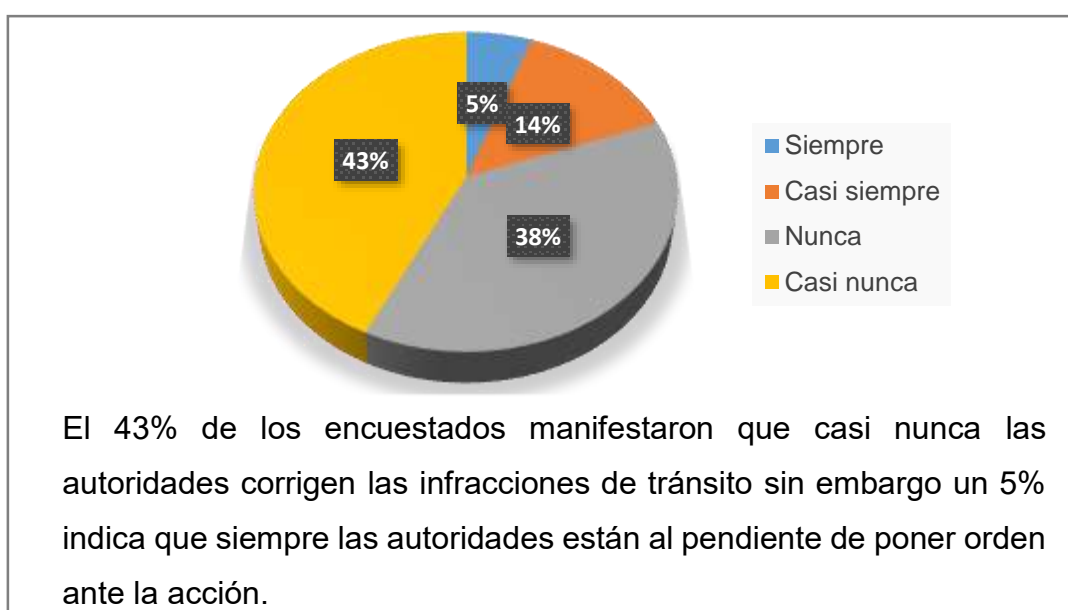
*Infracciones corregidas por las autoridades de tránsito*

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Siempre	21	5%
Casi siempre	53	14%
Nunca	145	38%
Casi nunca	164	43%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Figura 6.**

*Infracciones corregidas por las autoridades de tránsito*



*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Interpretación.** Las diversas instituciones de una comunidad permiten integralmente cubrir las necesidades de sus miembros, cita asimismo que el grupo de entidades es la organización social. En sus postulados de las necesidades menciona a la seguridad como una de las elementales necesidades humanas.”. (Malinowski: 1944).

**Tabla 8**

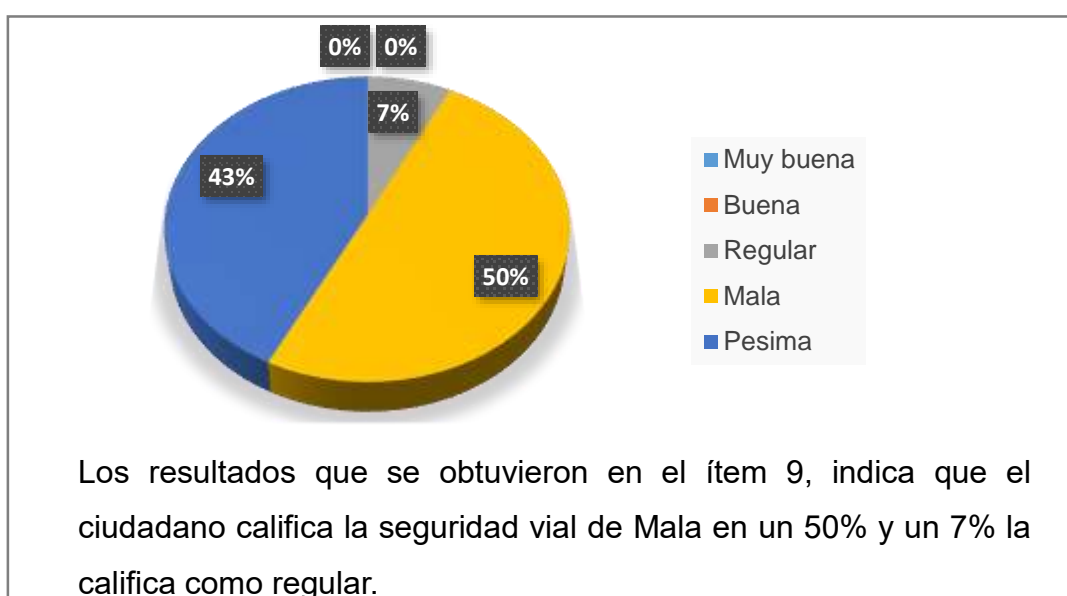
*Calificación de la seguridad vial en Chiclayo.*

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Muy buena	0	0%
Buena	0	0%
Regular	28	7%
Mala	192	50%
Pésima	163	43%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Figura 7.**

*Calificación de la seguridad vial en Chiclayo.*



*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Interpretación.** Los actuales retos y problemas relacionados con la seguridad se configuran como grandes inconvenientes que demandan respuestas de múltiples sectores con el apoyo de la comunidad, todos trabajando desde su posición conforme al ordenamiento jurídico. Este es el cimiento de la integración entre el Gobierno y los ciudadanos en los diversos ámbitos de la actividad nacional, sobre todo en el social, económico, legislativo, científico-tecnológico y ambiental. (MINDEF –Perú: 2002)

**Tabla 9**

*Calificación de la gestión de las autoridades municipales en relación a la cultura ciudadana.*

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Muy buena	0	0%
Buena	0	0%
Regular	0	0%
Mala	174	45%
Pesima	209	55%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018.*

**Figura 8.**

*Calificación de la gestión de las autoridades municipales en relación a la cultura ciudadana.*



*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Interpretación.** El alcance de un grado de seguridad eficiente requiere que las personas, sociedad, Estado y otros agentes creen y conserven las condiciones necesarias y esto, indistintamente el grado de vida en consideración” (OMS: 1998. Quebec)

**Tabla 10**

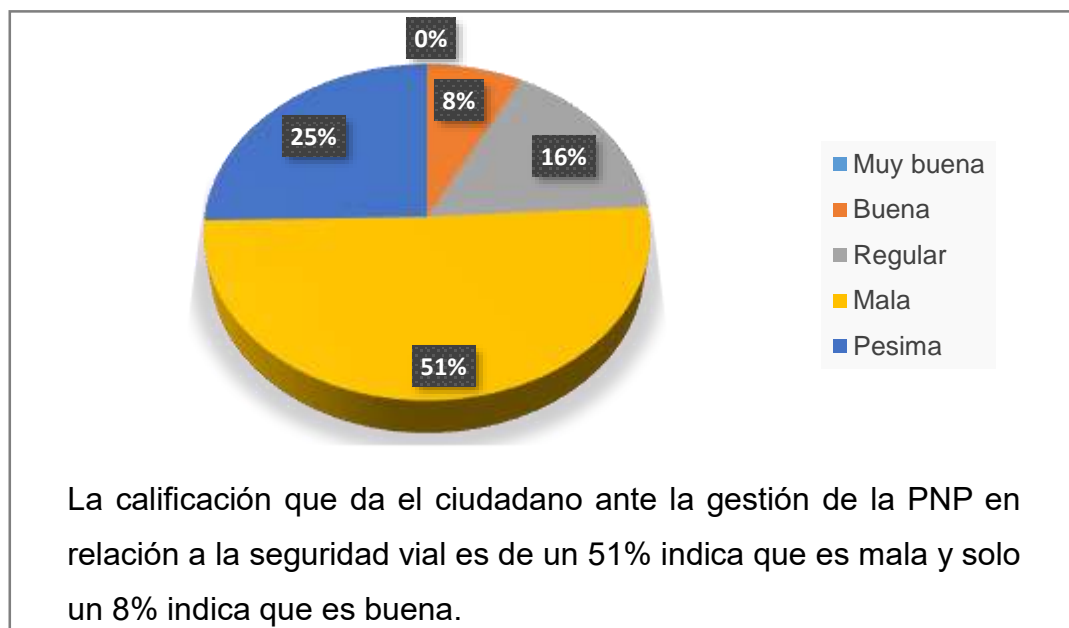
*Calificación de la gestión de la Policía Nacional en relación a la seguridad vial.*

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Muy buena	0	0%
Buena	29	8%
Regular	63	16%
Mala	194	51%
Pesima	97	25%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Figura 9.**

*Calificación de la gestión de la Policía Nacional en relación a la seguridad vial.*



*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Interpretación.** La seguridad nacional se encarga de ver por la protección de los gobiernos, la seguridad humana de igual manera de forma individual. Los gobiernos son los que deben priorizar la seguridad ciudadana. (Posen: 1973).

**Tabla 11**

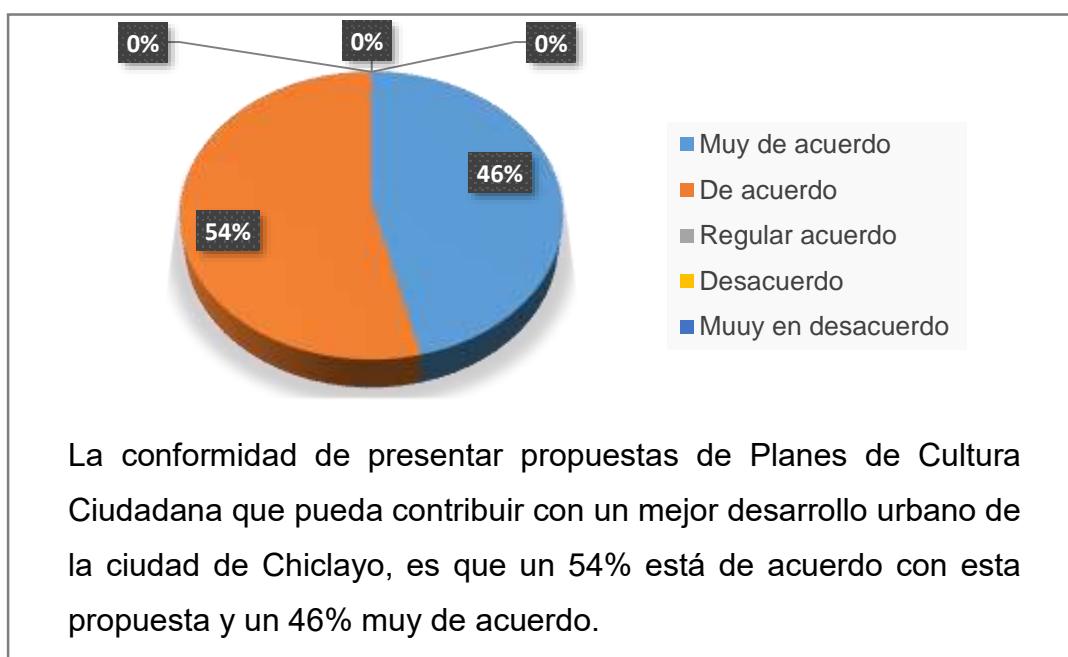
*Conformidad en plantear propuestas de planes de Cultura ciudadana*

Valoración	Frecuencia	Porcentaje
Muy de acuerdo	177	46%
De acuerdo	206	54%
Regular acuerdo	0	0%
Desacuerdo	0	0%
Muuy en desacuerdo	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>383</b>	<b>100%</b>

*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Figura 10.**

*Conformidad en plantear propuestas de planes de Cultura ciudadana.*



*Fuente: Encuesta aplicada a los ciudadanos de Chiclayo, 2018*

**Interpretación.** El Plan nacional de Seguridad Ciudadana 2013-2018, hace énfasis en los elementos vinculados con los insuficientes lugares públicos seguros, pocos proyectos de mejoramiento y recuperación urbana de estos lugares en beneficio de las personas y la falta de planificación respectiva entre la PNP y los serenazgos para vigilar los espacios públicos, entre ellos

de igual manera el bajo grado de cultura en términos de seguridad vial para disminuir las víctimas por decesos y heridos por este tipo de accidentes.

### **3.2. Discusión de resultados.**

La cultura ciudadana implica la seguridad e incentivo de estos derechos, que hacen posible una mejor convivencia social y que cuidan el patrimonio perteneciente a todo el colectivo. La relación entre cada individuo y su ambiente, su comportamiento en los lugares públicos y su involucramiento en las decisiones que se tomen en relación al bien común son parte del ámbito de esta cultura. Se puede afirmar que incentivar el cuidado de las áreas verdes, plazuelas y el acatamiento de la normativa de tránsito son aspectos que también son parte de la cultura ciudadana. Un individuo que contamina los espacios públicos o que se queda callado cuando presencia un acto delictivo, en cambio, muestra poca cultura ciudadana puesto que no se interesa por el bien común. (Pérez, 2014, p.8)

Parte del desarrollo de una cultura ciudadana es la educación base que debe tener el ciudadano que lleva a cuidar su medio que lo rodea y sobre todo el respeto de normas que impone un gobierno para una vida pacífica entre ciudadanos. A través de la investigación realizada se identificaron factores de los cuales se identifica como una falta de cultura ciudadana nos puede llevar a consecuencias que puedan atentar contra la vida de un ser humano, como los accidentes de tránsito. La ciudad de Chiclayo es considerada una gran ciudad comercial de la región norte, que ha hecho que sus calles y avenidas se vuelvan invaluablemente transitadas, siendo las horas picos de congestión vehicular las 12:00 m y 7:00 p.m, y en las cuales coincidentemente suceden más accidentes de tránsito como lo reportan los índices estadísticos anuales que maneja la Policía Nacional del Perú bajo sus cuatro sedes como es la Comisaria del Norte, Comisaria del Porvenir, Comisaria Campodónico y la Comisaria Cesar Llatas Castro.

En el año 2017 se realizó un análisis de la realidad de la seguridad ciudadana en el distrito, en la cual incide el tema de accidentes de tránsito dando la invaluable cifra que desde el año 2014 al 2016, ha habido 4,510 accidentes de tránsito, entre los cuales las clases de incidente son: atropellos, choques, volcaduras, incendios, colisión, entre otros. (Plan Distrital de Seguridad ciudadana de Chiclayo, 2017).

Hoy en día el ciudadano chiclayano no se siente seguro al caminar o transitar por la ciudad de Chiclayo, como se presenta en la Tabla N° 4, de la cual los 383 ciudadanos encuestados el 81% se siente inseguro y totalmente inseguro, es decir el ciudadano sale a la calle con el temor de que pueda ser víctima de un accidente de tránsito.

Un 45% de los ciudadanos son universitarios (Tabla N°2), los cuales utilizan como vehículos para trasladarse el servicio público, como Combis, minivan o custer (Tabla N° 3). Estos ciudadanos y sumados a aquellos que por motivos de urgencia suelen utilizar el servicio de taxi (10%), indican que se sienten inseguros y totalmente inseguros al momento de subir a estos medios de transporte, no por el motivo de robo sino por la excesiva velocidad con que ellos manejan y la falta de respeto por las señales de tránsito, este problema se refleja en el índice de un 89% (Tabla N°5), lo cual también se ve reflejado en los índices estadísticos de tipo de vehículo que sufren accidentes como es la Camioneta Rural, la cual se han reportado 121 accidentes de tránsito en el 2017 (Plan Distrital de Seguridad ciudadana, 2017).

La población encuestada además de utilizar a veces medios de transporte, también suelen caminar por las calles centrales de Chiclayo para llegar a sus respectivos centros educativos o centros de trabajo (31%), y ellos indican que viven inseguros al cruzar las calles cuando el semáforo se encuentra en rojo, debido que un 29% han sufrido un accidente de tránsito por este motivo, y coincidentemente son personas que varían entre los 20 a 60 años como lo reporta la cifras estadísticas de la PNP en el año 2017, lo cual cabe indicar que muchas de ellas son jóvenes universitarios, jóvenes y adultos que laboran en empresas de la ciudad.

Si bien es cierto que para tener seguridad vial es fundamental una educación vial, cultura cívica, la buena gestión del ente gobernante de turno de la mano con la Policía Nacional del Perú, sin embargo el ciudadano no ve esa seguridad vial que le permita caminar o transitar por las calles sabiendo que el conductor del vehículo respeta las señales de tránsito y que tiene el mejor aleado ante cualquier infracción como es el policía de tránsito, el 93% de la muestra indica que la seguridad es mala y pésima, dejándose ver que el trabajo del gobierno provincial por tener una infraestructura adecuada en condiciones óptimas y el trabajo del resguardo de la Policía ante cualquier falta de un conductor, no es realizado de la mejor forma, y sobretodo que califican la gestión de su actual gobernante como pésima un 99% y el trabajo de la policía en un 76% como malo y pésimo.

Estas opiniones se ven reflejadas es que si hubiese habido una sanción o un mejor manejo de estrategias los accidentes de tránsito hubieran disminuido, sin embargo, van en aumento como lo indican las estadísticas de policía de Tránsito de las 4 comisarías mencionadas. En el año 2017 se presenta de forma actualizada el Plan Distrital de Seguridad Ciudadana, el cual simplemente un análisis situacional de cómo esta Chiclayo a nivel distrital en el tema de seguridad ciudadana, tomándose como tema los accidentes de tránsito, pero simplemente queda en un análisis básico basado en cifras estadísticas, mas no estrategias que puedan ayudar a resolver estos problemas.



### **3.3. Aporte Práctico.**

#### **Estrategias para disminuir los accidentes de tránsito en la ciudad de Chiclayo, a través de la práctica de una cultura ciudadana.**

##### **Introducción**

La ciudad de Chiclayo, en los últimos años ha sido el foco de consideración como las ciudades con mayor congestión vehicular además de presentar la mayor parte de infracciones y accidentes de tránsito a nivel nacional ocupando el puesto número 12 de las 25 regiones del país. (Unidad de Tránsito Policía Nacional del Perú, 2017), a ello se debe la falta de cultura vial por parte tanto del peatón como del conductor, quienes no conocen acerca de la existencia de normas legales como el Reglamento Nacional de Tránsito, el cual describe cuales son las facultades y obligaciones de los conductores y transeúntes, además de la responsabilidad del órgano gestor como es la municipalidad cuyo trabajo en conjunto con la PNP, el Ministerio de Transporte y comunicaciones y el INDECOPI deberían de hacer que la infraestructura vial se mantenga en las mejores condiciones y que su población esté informada acerca de una cultura vial, para evitar el daño a terceras personas por desconocimiento e imprudencia.

## **Diagnostico Situacional de la ciudad de Chiclayo en relación a los accidentes de tránsito.**

La situación actual de la ciudad de Chiclayo con respecto a estos accidentes se expresa en el siguiente análisis.

<b>Fortalezas</b>	<b>Debilidades</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan Distrital de Seguridad Ciudadana de Chiclayo 2017.</li> <li>- Plan Distrital de Descongestionamiento de Transito y seguridad vial 2018.</li> <li>- Información estadística actualizada de las sedes Comisaria de Cesar Llatas, Campodónico, Del Norte y El Porvenir, en relación a accidentes de tránsito.</li> <li>- 120 agentes de la Unidad de Transito de la zona urbana de zona Metropolitana de la Chiclayo.</li> <li>- Unidad de Serenazgo de la municipalidad Provincial de Chiclayo.</li> <li>- Capacitaciones ofrecidas por la PNP a escolares en relación a la Educación Vial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan Distrital de seguridad ciudadana, solo es un análisis panorámico del acontecer relacionado a la seguridad ciudadana.</li> <li>- No existencia de proyectos o programas relacionados con accidentes de tránsito, sino simplemente un estudio con data base del año 2014 a la actualidad.</li> <li>- Desactualización del Plan Operativo de la Subgerencia de Transporte de la MPCH, el cual no se actualiza desde el año 2011.</li> <li>- Falta de policías y personal de serenazgo en zonas de alto congestionamiento como Av. Salaverry, Av. José Leonardo Ortiz, Av. Bolognesi, Av. Sáenz Peña y centro de la ciudad (Parque principal).</li> <li>- Índice bajo de número de agentes policiales de tránsito para zona metropolitana de Chiclayo.</li> <li>- Presencia de señalización vial en mal estado como semáforos y carteles de señales de tránsito. (Av. Balta, Av. Sáenz Peña, Av. José Leonardo Ortiz, Av. Francisco Bolognesi).</li> </ul>

- 
- Presencia de paneles publicitarios que impiden la visualización de los carteles de señalización vial.
  - Falta de alumbrado público en zonas de alto congestionamiento. (Av. José Leonardo Ortiz y Av. Salaverry)
  - Informalidad en el transporte público (Taxi y Combi)
  - Poca fiscalización de la municipalidad, siendo insuficiente capacidad de control por falta de personal para casco urbano de la ciudad de Chiclayo.
  - Falta de una educación vial por parte de peatones y conductores.
- 

*Fuente: Elaboración propia*

La municipalidad Provincial de Chiclayo hoy en día maneja un Plan Operativo el cual no ha sido modificado desde el año 2011, siendo su principal objetivo el de incentivar una ciudad organizada y unida promoviendo un ordenamiento completo y seguro de sus calles, mostrando apoyo en las diversas propuestas de interés social, sin embargo, no existen informes que nos describan el porcentaje de meta con la cual se trabaja durante el año o específicamente los resultados de las mismas.

A ello se le suma los planes que de forma conjunta se realizan con la policía, como es el Plan Distrital de seguridad ciudadana, dicho documento es una recopilación de data estadística la cual ha sido ordenada en tablas de frecuencia indicando la problemática que presenta la ciudad de Chiclayo en relación a la seguridad ciudadana., siendo el tema de accidentes de tránsito, el de mayor crecimiento de los últimos tres años al igual que violencia familiar.

Este documento presentado en sesión de consejo como informe, ayuda a ver la realidad para poder trabajar en ella, pero solo se hace presentar con un plan el cual no contiene proyectos, programas y/o actividades que puedan servir

como estrategias para la solución a la diversidad de falencias con las que cuenta la ciudad de Chiclayo respecto a estos accidentes, lo cuales son la consecuencia de un desconocimiento total de una cultura ciudadana, ligada a la educación vial.

Por ello en el siguiente punto del aporte practico se pasa a plantear estrategias las cuales están determinadas por personal de la gestión pública de la región además de las acciones a realizar y el tiempo prudente, con el cual debería ser monitoreado para determinar en qué porcentaje de meta van logrando en función de la ejecución del proyecto.

**Estrategias específicas para la disminución de accidentes de tránsito a través de una buena cultura ciudadana.**

ESTRATEGIA	RESPONSABLES	ACCIONES	META	TIEMPO
<p>Actualizar el Plan Operativo de Transporte, el cual debe de replantear nuevos objetivos y metas en relación al ordenamiento integral y respeto por los espacios en la zona metropolitana de Chiclayo.</p>	<p>1. Subgerencia de Transito MPCH. 2. Estudiantes de Gestión Pública de Universidades de la Región.</p>	<p>- Establecer el personal de Unidad de tránsito para trabajar en el análisis de cumplimiento del Plan Operativo del año 2011 a la actualidad. - Plantear nuevos objetivos direccionados al ámbito de seguridad vial, ordenamiento, respeto de espacios, prevención y normas de tránsito.</p>	60%	1 mes
<p>Implementar una cultura de participación ciudadana en relación a la movilización, con todos los grupos sociales, por medio de la formación de recursos humanos, la firme inclusión de la educación vial en el</p>	<p>1. Subgerencia de Transito MPCH 2. Unidad de Transito PNP – Chiclayo. 3. Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones.</p>	<p>- Diseñar el cronograma de capacitaciones para centros educativos, institutos y universidades. - Establecer los temas para la capacitación relacionada a la cultura vial.</p>	50%	3 meses

ámbito de enseñanza preescolar, primaria y secundaria, asimismo el trabajo institucional, para lograr un mayor trabajo y lazo de compromiso con el respeto a las normas ciudadanas.

Organizar y desarrollar campañas de sensibilización y divulgación encaminadas a generar una nueva cultura de la seguridad vial en los ciudadanos.

1. Subgerencia de Transito MPCH
2. Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones.
3. Unidad de Transito PNP – Chiclayo.

- Invitación a Centros educativos, institutos y universidades para las respectivas capacitaciones.
- Creación de Club Escolares de Transito.
- Creación de Círculos universitarios e institutos que ayuden a los agentes policiales y serenazgo a controlar el orden como parte de trabajo comunitario.
- Establecer las áreas con mayor congestión y problemática de accidentes de tránsito en la zona metropolitana de Chiclayo.
- Establecer el cronograma de fechas para las campañas de sensibilización para los ciudadanos.
- Determinar los temas y capacitadores para sensibilización

70%

6 meses

---

Proponer actividades piloto que permitan al ciudadano aprender más de la educación vial a través de concursos familiares.

1. Subgerencia  
de  
Transito MPCH

de

- de conductores de transporte público.
- Determinar los medios posibles para la certificación de las capacitaciones.
- Creación de Actividad “Un día sin Carro”, lo cual ayuda a que el ciudadano use la mejor forma de trasladarse que es el caminar,
- Actividades integradoras como ciclo-vías nocturnas, finalizando en una jornada de sensibilización con videos de los accidentes e infracciones que van aconteciendo a lo largo de los meses, para captar la conciencia del ciudadano y este se vuelva más responsable.

70%

1 año

---

<p>Determinar jornadas de reparación y pintado de nuestros carteles peatonales.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Subgerencia de Transito MPCH.</li> <li>2. Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones.</li> <li>3. Unidad de Transito PNP – Chiclayo.</li> <li>4. Universidades e institutos de la región.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Determinar grupos de trabajo con universitarios y ciudadanos para el apoyo de pintado de calles y carteles de señalización, para incentivar al ciudadano que la educación vial y el evitar accidentes de tránsito es trabajo del ente gestor como del mismo poblador.</li> </ul>	<p>80%</p>	<p>3 meses</p>
<p>Crear campañas publicitarias que puedan ser trasmitidas en centros comerciales y paneles electrónicos de la zona Metropolitana de Chiclayo.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Subgerencia de Transito MPCH</li> <li>2. Escuelas de Ciencias de la Comunicación de universidades regionales.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aliarse con las escuelas profesionales de Comunicación de las Universidades de la región para la creación de spot publicitarios los cuales describirán la cultura ciudadana y como evitar accidentes de tránsito.</li> <li>- Establecer alianzas estratégicas con el CC. Real Plaza, CC. Open Plaza, Cine Planet Chiclayo y empresas de Carteles Electrónicos</li> </ul>	<p>90%</p>	<p>6 meses</p>



---

para la divulgación de los spots publicitarios durante sus emisiones del día.

- Establecer alianzas con Empresas de Transporte Terrestre para la emisión de los Spot publicitario siendo un previo antes de emitir su programación habitual dentro de los buses interprovinciales.

---

*Fuente: Elaboración propia*

## **IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **4.1. Conclusiones**

La relación que existe entre las variables consideradas en esta investigación es correlacional porque directamente los accidentes de tránsito son la consecuencia de un poco cultura ciudadana tanto del conducto como del peatón, debido que ambos no tienen el conocimiento de la existencia de un reglamento de tránsito el cual indica los deberes y derechos del ciudadano en temas de educación vial.

El nivel de conocimiento de Cultura Ciudadana en cuanto a Accidentes de Tránsito de los ciudadanos chiclayanos es baja debido a que la mayoría se debe a la imprudencia del peatón, pasajero o transeúnte.

Los factores críticos que provocan los accidentes de tránsito en Chiclayo son la escasez de espacios públicos seguros, insuficientes proyectos de mejoramiento y recuperación de espacios públicos y poca planificación integrada entre la PNP, Ministerios de Transporte y comunicaciones y serenazgo para patrullar las calles; además del limitante número de agentes policiales de tránsito que tiene la ciudad de Chiclayo como es de 120 solo para el casco urbano de Chiclayo.

La Cultura Ciudadana influye directamente en la erradicación de accidentes de Tránsito los mismos que se han producidos no solo en el centro de la ciudad de Chiclayo, sino que también nacional e internacional.

## **4.2. Recomendaciones**

Realizar reuniones con los entes público – privados que estén involucrados en la seguridad ciudadana, para poder generar herramientas técnicas que permitan mejorar las falencias halladas a través de las investigaciones de campo.

Realizar de forma periódica estudios de mercado en relación a seguridad ciudadana y accidentes de tránsito para poder detectar cual es la realidad actual y poder manejar acciones que frenen la data estadística negativa.

Generar alianzas estratégicas con la PNP, para capacitar a personal que pueda contribuir con actividades en cuanto haya un incremento de tránsito y pueda ayudar a mejorar los cuellos de botella que se forman en las famosas horas punta en la ciudad de Chiclayo.

## REFERENCIAS

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (1995-1997). Plan de Desarrollo Formar Ciudad. *Plan de Desarrollo Formar Ciudad*. Bogotá , Colombia.
- Artica, R. (2015). *Principales problemas de las políticas públicas en materia de*. Lima – Perú. [ Pontifice Universidad Católica del Perú].
- Baker S., O'Neill B., Ginsburg M., y Li G. (1992). *The injury Fact Book*. (2° ed.). New York: Oxford University Press.
- Barrera, J. (2015). *La coordinación entre las instituciones estatales para la implementación de acciones de prevención de accidentes de tránsito: un estudio de caso de las instituciones educativas de Lima metropolitana, durante el 2014-2015*”. [Pontifice Universidad Católica del Perú.]
- Chú, M. (2014). *Características de los accidentes de tránsito terrestres y sus consecuencias médicas físicas inmediatas en las personas involucradas que son atendidas en el hospital de emergencias José Casimiro Ulloa. Ministerio de Salud Enero a diciembre del 2010*. [Universidad Nacional Mayor de San Marcos].
- Ells E. (1991). *Probabilistic causality*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Gómez, A. Lara, D. López, G. Páez, A. Quintero, J. y Utria, D. (2015). *Transmilenio, Un Reto Para La Cultura Ciudadana En Bogotá*. [Universidad Distrital Francisco José De Caldas]
- Gómez, D. y Zárrate, L. (2015). *Efectividad de las estrategias de comunicación de cultura ciudadana en Transmilenio*. [Universidad Nacional Abierta y a Distancia – UNAD].
- Herschs M. y Haro, J. (2007). *¿Epidemiología Sociocultural o Antropología Médica? Algunos ejes para un debate interdisciplinar. II Coloquio de REDAM*. . Tarragona.
- Holder, y et. al. (2001). *Injury Surveillance Guidelines*. . Organización Mundial de la Salud.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática del Perú. (2015). *Proyectos INEI*. <https://proyectos.inei.gob.pe/web/poblacion/>
- López , E. Chambo, L. & Ruiz, J. (2012). *Cultura Ciudadana en Colombia: Percepción de Estudiantes de Programas Universitarios, Técnicos y Tecnológicos*. [Universidad Nacional de Colombia].

- Lossetti, Trezza, y Patitó. (2011). *Accidentes de Tránsito: Cuaderno de Medicina Forense*. Argentina.
- Observatori de Bioètica i Dret. (2009). *Bioètica y derecho*.  
<http://www.bioeticayderecho.ub.edu/archivos/norm/InformeBelmont.pdf>
- Plata, A. (2011). Estrategias de comunicación: Diseño e interacción en los sistemas integrados de transporte masivo en ciudades intermedias de Colombia. [Tesis de Magíster, Universidad de Caldas].
- Perez, J. y Merino, M. (2012). *Definición de guía de observación*.  
<https://definicion.de/guia-de-observacion/>
- Repullo, L. Donado C. & Casas A. (2003). *La encuesta como técnica de investigación*.  
<http://external.doyma.es/pdf/27/27v31n08a13047738pdf001.pdf> abril6

## **ANEXOS**

### **ANEXO 1**

#### **CUESTIONARIO DIRIGIDO A CIUDADANOS DEL CENTRO DE CHICLAYO**

El presente cuestionario tiene como objetivo obtener información acerca de la cultura ciudadana para determinar el nivel de conocimiento de los ciudadanos chiclayanos.

**Instrucción: Marque con una “X” la alternativa que considere conveniente.**

#### **DATOS GENERALES:**

**Género:** Masculino ( ) Femenino ( )

**Grado de Instrucción:** Primaria ( ) Secundaria ( ) Técnico ( ) Universitario ( )

**1. ¿Cómo se moviliza principalmente usted por las calles del centro de Chiclayo?**

- a. A pie
- b. Movilidad propia
- c. Taxi
- d. Bicicleta
- e. Sistema de transporte masivo

**2. ¿Qué tan seguro se siente usted al caminar por las vías peatonales del centro de Chiclayo?**

- a. Muy seguro
- b. Seguro
- c. Inseguro
- d. Muy inseguro

**3. ¿Al subir a una movilidad de Transporte público, Se siente usted seguro con el comportamiento de las personas que manejan y atienden a los pasajeros?**

- a. Muy seguro
- b. Seguro
- c. Inseguro
- d. Muy inseguro

**4. ¿Alguna vez usted ha sido víctima de un accidente de tránsito?**

- a. Si
- b. No

**5. ¿Cuál fue o sería su reacción ante esta acción?**

- a. No hizo (haría) nada
- b. Agredió (Agredir) verbalmente al responsable
- c. Agredió (Agredir) físicamente al responsable
- d. Hizo (Haría) un llamado a corregir la acción
- e. Llamo (Llamar) a la policía o la entidad de control

**6. En su ciudad, los ciudadanos que incurren en la falta de no respetar las luces del semáforo ¿Son corregidos por sus autoridades?**

- a. Siempre
- b. Casi siempre
- c. Nunca
- d. Casi nunca

**7. ¿Cómo califica la seguridad vial en el Centro de Chiclayo?**

- a. Muy buena
- b. Buena
- c. Regular
- d. Mala
- e. Pésima

**8. ¿Cómo calificaría la gestión de las autoridades municipales en relación a la cultura ciudadana?**

- a. Muy buena
- b. Buena
- c. Regular
- d. Mala
- e. Pésima

**9. ¿Cómo calificaría la gestión de la Policía Nacional del Perú en relación a la seguridad vial?**

- a. Muy buena
- b. Buena
- c. Regular
- d. Mala
- e. Pésima

**10. Usted cree que las autoridades deberían plantear propuestas para la mejora de la cultura ciudadana, en particular en la seguridad vial?**

- a. Muy de acuerdo
- b. De acuerdo
- c. Regular acuerdo
- d. Desacuerdo
- e. Muy en desacuerdo

**MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN**