UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

CARRERA PROFESIONAL DE DERECHO

"EL CONTROL SOCIAL Y EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD EN LA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO, 2016 - 2017"

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE

ABOGADO

LESLIE ALEXANDRA AMUÑO SANTA MARÍA

LEZLIE CAROL BOCANEGRA VÁSQUEZ

ROGGER FITZGERALD VÁSQUEZ RENGIFO

PUCALLPA – PERÚ

2020

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

ACTA DE EXAMEN DE GRADO PARA OPTAR EL TITULO DE ABOGADO

En la ciudad de Pucallpa, siendo las 11:00 a.m. del día jueves 27 de febrero del 2020, en el auditorio de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional de Ucayali se dio inicio al **EXAMEN DE GRADO**, correspondiente a la sustentación de la **TESIS** denominada **"EL CONTROL SOCIAL Y EL DELITO DE CONDUCCION EN EL ESTADO DE EBRIEDAD EN LA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO, 2016-2017"** presentada por los Bachilleres en Derecho y Ciencias Políticas: **LESLIE ALEXANDRA AMUÑO SANTA MARIA, LEZLIE CAROL BOCANEGRA VASQUEZ Y ROGGER FITZGERALD VASQUEZ RENGIFO.**

En cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos, el Secretario Académico de la Facultad procedió a presentar a los Miembros del Jurado integrado por los docentes: **DR. JORGE ANIANO RUIZ ROJAS** (Presidente), **DR. JOEL ORLANDO SANTILLAN TUESTA** (Miembro), **DR. RUBEN CERNA LEVEU** (Miembro), designados con Memorando Múltiple N° 026/2020-UNU/FDyCP/GyT de fecha 13 de febrero del 2020; luego del cual el señor presidente instó a la Secretaria Académica a presentar a los (las) bachilleres examinados (das).

Acto seguido el Presidente del Jurado invitó a los bachilleres a iniciar su exposición, haciéndolo en primer orden la (el) bachiller **LESLIE ALEXANDRA AMUÑO SANTA MARIA**, **LEZLIE CAROL BOCANEGRA VASQUEZ** en segundo orden y culminando con el bachiller **ROGGER FITZGERALD VASQUEZ RENGIFO;** a cuyo término los miembros del Jurado les formularon las preguntas y objeciones respectivas, las mismas que una a una fueron absueltas de forma **SATISFACTORIA** por los ponentes.

Continuando con el desarrollo de la sustentación y de conformidad con el Reglamento de Grados y Títulos, el Presidente invitó a las bachilleres examinadas y al público asistente a abandonar la Sala.

Después de deliberar en forma reservada el Jurado emitió la calificación general, de cuyo resultado se establece que los bachilleres **LESLIE ALEXANDRA AMUÑO SANTA MARIA, LEZLIE CAROL BOCANEGRA VASQUEZ Y ROGGER FITZGERALD VASQUEZ RENGIFO** fueron **APROBADOS POR UNANIMIDAD.**

Reiniciado el acto público se dio lectura a la presente Acta que los Miembros del Jurado la suscriben por quintuplicado en señal de conformidad.

Realizado el juramento de honor y las felicitaciones de los miembros del jurado, el presidente dio por concluido el acto de sustentación siendo las 12:30 pm del mismo día, de lo que doy fe.

DR. JORGE ANIANO RUIZ ROJAS
PRESIDENTE

DR. JOEL ORLANDO SANTILLAN TUESTA
MIEMBRO

DR. RUBEN ADOLFO CERNA LEVEAU
MIEMBRO

DR. RUBEN ADOLFO CERNA LEVEAU
SECRETARIO ACADEMICO (e)

ACTA DE APROBACIÓN

La presente tesis fue aprobada por el Jurado Calificador de la Facultad de Ciencias Económicas Administrativas y Contables de la Universidad Nacional de Ucayali, para optar el Título Profesional de Abogado.

Dr. Jorge Aniano Ruíz Rojas ----------
Presidente

Dr. Joel Orlando Santillan Tuesta ----------
Miembro

Dr. Ruben Adolfo Cerna Leveau ----------
Miembro

Dr. Juan Arquímedes Núñez Terreros ----------
Asesor

Bach. Leslie Alexandra Amuño Santa María ----------
Tesista

Bach. Lezlie Carol Bocanegra Vásquez ----------
Tesista

Bach. Rogger Fitzgerald Vasquez Rengifo ----------
Tesista

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
VICERRECTORADO DE INVESTIGACION
DIRECCION GENERAL DE PRODUCCION INTELECTUAL

Constancia

N° 501

ORIGINALIDAD DE TRABAJO DE INVESTIGACION SISTEMA ANTIPLAGIO URKUND

La Dirección General de Producción Intelectual, hace constar por la presente, que el Informe Final (Tesis), titulado:

"EL CONTROL SOCIAL Y EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD EN LA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO, 2016-2017."

Cuyo autor (es)	:	**AMUÑO SANTA MARÍA, LESLIE ALEXANDRA**
		BOCANEGRA VÁSQUEZ, LEZLIE CAROL
		VÁSQUEZ RENGIFO, ROGGER FITZGERALD
FACULTAD	:	DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
Escuela Profesional	:	DERECHO
Asesor(a)	:	Dr. NUÑEZ TERREROS, JUAN ARQUIMEDES

Después de realizado el análisis correspondiente en el Sistema Antiplagio URKUND, dicho documento presenta un **porcentaje de similitud de 10 %.**

En tal sentido, de acuerdo a los criterios de porcentaje establecidos en el artículo 9 de la DIRECTIVA DE USO DEL SISTEMA ANTIPLAGIO URKUND, el cual indica que no se debe superar el 10%. Se declara, que el trabajo de investigación: SI Contiene un porcentaje aceptable de similitud, por lo que SI se aprueba su originalidad.

En señal de conformidad y verificación se FIRMA Y SELLA la presente constancia.

Fecha: 27/12/2019

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
DIRECCION GENERAL DE PRODUCCION INTELECTUAL
Dirección General de Producción Intelectual
UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
DRA. DINA PARI QUISPE
Direc. Gral Prod Intel

REPOSITORIO DE TESIS DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE TESIS

Yo, Leslie Alexandra Amuño Santa María
Autor de la TESIS titulada:
"El Control Social y el Delito de Conducción en Estado de Ebriedad en la Provincia de Coronel Portillo, 2016 - 2017".

Sustentada el año: 2020
Con la asesoría de: Dr. Juan Arquímedes Núñez Terreros.
En la Facultad de: Derecho y Ciencias Políticas.
Carrera Profesional de: Derecho.

Autorizo la publicación de mi trabajo de investigación en el Repositorio Institucional de la Universidad Nacional de Ucayali, bajo los siguiente términos:
Primero: otorgo a la Universidad Nacional de Ucayali licencia no exclusiva para reproducir, distribuir, comunicar, transformar (únicamente mediante su traducción a otros idiomas) y poner a disposición del público en general mi tesis (incluido el resumen) a través del Repositorio Institucional de la UNU, en forma digital sin modificar su contenido, en el Perú y en el extranjero; por el tiempo y las veces que considere necesario y libre de remuneraciones.
Segundo: declaro que la tesis es una creación de mi autoría y exclusiva titularidad, por tanto me encuentro facultado a conceder la presente autorización, garantizando que la tesis no infringe derechos de autor de terceras personas.
Tercero: autorizo la publicación,

- [X] Total (significa que todo el contenido de la tesis en PDF será compartido en el repositorio).
- [ ] Parcial (significa que solo la carátula, la dedicatoria y el resumen en PDF serán compartidos en el repositorio).

De mi TESIS de investigación en la página web del Repositorio Institucional de la UNU.
En señal de conformidad firma la presente autorización.

Fecha: 13 / 03 / 2020

Email: leaas-0503@hotmail.com
Firma: Amuño

Teléfono: 947401105
DNI: 71343163

REPOSITORIO DE TESIS DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE TESIS

Yo, Leslie Carol Bocanegra Vásquez
Autor de la TESIS titulada:
"El Control Social y el Delito de Conducción en Estado de Ebriedad en la Provincia de Coronel Portillo, 2016 - 2017".

Sustentada el año: 2020
Con la asesoría de: Dr. Juan Arquímedes Nuñez Terreros
En la Facultad de: Derecho y Ciencias Políticas
Carrera Profesional de: Derecho

Autorizo la publicación de mi trabajo de investigación en el Repositorio Institucional de la Universidad Nacional de Ucayali, bajo los siguiente términos:
Primero: otorgo a la Universidad Nacional de Ucayali licencia no exclusiva para reproducir, distribuir, comunicar, transformar (únicamente mediante su traducción a otros idiomas) y poner a disposición del público en general mi tesis (incluido el resumen) a través del Repositorio Institucional de la UNU, en forma digital sin modificar su contenido, en el Perú y en el extranjero; por el tiempo y las veces que considere necesario y libre de remuneraciones.
Segundo: declaro que la tesis es una creación de mi autoría y exclusiva titularidad, por tanto me encuentro facultado a conceder la presente autorización, garantizando que la tesis no infringe derechos de autor de terceras personas.
Tercero: autorizo la publicación,

- [X] Total (significa que todo el contenido de la tesis en PDF será compartido en el repositorio).
- [ ] Parcial (significa que solo la carátula, la dedicatoria y el resumen en PDF serán compartidos en el repositorio).

De mi TESIS de investigación en la página web del Repositorio Institucional de la UNU.
En señal de conformidad firma la presente autorización.

Fecha: 13 / 03 / 2020

Email: leslie bv@hotmail.com
Teléfono: 986169565

Firma:
DNI: 76806125

REPOSITORIO DE TESIS DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE TESIS

Yo, Rogger Fitzgerald Vásquez Pongito.
Autor de la TESIS titulada:
"El Control Social y el Delito de Conducción en Estado de Ebriedad en la Provincia de Coronel Portillo, 2016-2017".

Sustentada el año: 2020
Con la asesoría de: Dr. Juan Arquímedes Núñez Terreros.
En la Facultad de: Derecho y Ciencias Políticas.
Carrera Profesional de: Derecho.

Autorizo la publicación de mi trabajo de investigación en el Repositorio Institucional de la Universidad Nacional de Ucayali, bajo los siguiente términos:
Primero: otorgo a la Universidad Nacional de Ucayali licencia no exclusiva para reproducir, distribuir, comunicar, transformar (únicamente mediante su traducción a otros idiomas) y poner a disposición del público en general mi tesis (incluido el resumen) a través del Repositorio Institucional de la UNU, en forma digital sin modificar su contenido, en el Perú y en el extranjero; por el tiempo y las veces que considere necesario y libre de remuneraciones.
Segundo: declaro que la tesis es una creación de mi autoría y exclusiva titularidad, por tanto me encuentro facultado a conceder la presente autorización, garantizando que la tesis no infringe derechos de autor de terceras personas.
Tercero: autorizo la publicación,

- [x] Total (significa que todo el contenido de la tesis en PDF será compartido en el repositorio).
- [ ] Parcial (significa que solo la carátula, la dedicatoria y el resumen en PDF serán compartidos en el repositorio).

De mi TESIS de investigación en la página web del Repositorio Institucional de la UNU.
En señal de conformidad firma la presente autorización.

Fecha: 13 / 03 / 2020

Email: Fitz_vr96@hotmail.com
Firma:

Teléfono: 963931964
DNI: 72880402

DEDICATORIA

A nuestros padres, por ser el soporte moral más grande que nos permite, seguir forjando un porvenir; es una guía de su fortaleza en enfrentar la vida con dignidad y pasión.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Nacional de Ucayali, por habernos permitido estudiar en sus aulas, peldaño a peldaño, hasta culminar con nuestra carrera profesional.

A los docentes de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas que nos brindaron sus enseñanzas, expresando sus experiencias y sus conocimientos en el largo trajinar de sus carreras profesionales.

A todas las personas que han contribuido para que esta investigación culmine con éxito.

ÍNDICE DE CONTENIDO

Pág.

DEDICATORIA..... viii

AGRADECIMIENTO ix

ÍNDICE DE CONTENIDO..... x

ÍNDICE DE TABLAS xiii

ÍNDICE DE FIGURAS xx

RESUMEN xxv

ABSTRACT xxvi

INTRODUCCIÓN……..xxvii

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA 1

1.1. Descripción del Problema 1

1.2. Formulación del Problema 3

1.3. Objetivos de la Investigación.....4

1.4. Hipótesis y/o Sistema de Hipótesis 5

1.5. Variables 5

1.6. Operacionalización de las Variables……6

1.7. Justificación e Importancia.....7

1.8. Viabilidad.....7

1.9. Limitaciones 8

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO 9

2.1. Antecedentes del Problema 9

2.2. Bases Teóricas 18

2.2.1. Control Social 18

2.2.1.1. Definición 19

2.2.1.2. Los elementos del control social 20
2.2.1.3. Objeto de control social.....21
2.2.1.4. Características del control social.....21
2.2.1.5. Los medios de control social 22
2.2.1.6. El derecho como control social 22
2.2.1.7. El uso de carreteras y vías públicas y el control social formal administrativa 23
2.2.2. Delito de conducción en estado de ebriedad…… 27
2.2.2.1. El delito como figura penal…….. 27
2.2.2.2. Bien jurídico 29
2.2.2.3. Elementos típicos del delito.....29
2.2.2.4. Proceso inmediato 31
2.2.2.5. Infracciones administrativas 31
2.3. Definiciones Conceptuales.....32
2.4. Bases Epistémicos.....33
CAPÍTULO III. METODOLOGÍA.....34
3.1. Método de Investigación 34
3.2. Diseño y Esquema de la Investigación 34
3.3. Objeto de Estudio.....35
3.4. Población y Muestra.....35
3.5. Fuentes de Recolección de Datos 36
3.6. Instrumentos de Recolección de Datos.....37
3.7. Técnicas de recojo, procesamiento y presentación de datos.....37
CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN..... …….39
4.1. Resultados 39

4.2. Discusión.....104

CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 105

5.1. Conclusiones.....105

5.2. Recomendaciones.....107

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA 110

ANEXOS.....113

ANEXO 1:Instrumento de Recolección de Datos (Cuestionario).....114

ANEXO 2: Ficha de observación de Expediente Judicial.....117

ANEXO 3: Matriz de consistencia 119

ANEXO 4. Evidencias fotográficas.....121

ÍNDICE DE TABLAS

		Pág.
Tabla 1.	Operacionalización de las variables…….	6
Tabla 2.	¿Cree usted que el control social formal (con leyes) tiene mayor efecto en los conductores de vehículos motorizados?.	39
Tabla 3.	¿Cree usted que el control social informal (educación, religión, etc.) tiene mayor efecto en la conducción de vehículos motorizados?.....	41
Tabla 4.	¿Cree usted que las normas morales influyen en el control social de las personas al momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad?.....	42
Tabla 5.	¿Cree usted que los medios de comunicación masiva con sus propagandas de fiestas promueven el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?.....	43
Tabla 6.	¿Cree usted que mientras existen propagandas que induce al consumo de alcohol masivo se puede disminuir al menos en delito de conducción en estado de ebriedad?.....	44
Tabla 7.	¿Cree usted que la ley penal que impone pena e inhabilitación, es un control efectivo en el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?.....	45
Tabla 8.	¿Cree usted que las leyes que establecen multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?.....	46
Tabla 9.	¿Cree usted los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado cometen solamente los no profesionales?.....	47
Tabla 10.	¿Cree usted que es necesario modificar el artículo 274 del Código Penal para disminuir la conducción de vehículo en estado de ebriedad?.....	48
Tabla 11.	¿Cree usted que la única forma de evitar la conducción en estado de ebriedad de vehículos motorizados es imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas o existe otra forma más efectiva?.....	49

Tabla 12. ¿Cree usted que conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad es una acción peligrosa muy grave?..... 50
Tabla 13. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad siempre tiene resultados peligrosos?..... 51
Tabla 14. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye en un delito de riesgo?..... 52
Tabla 15. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de miedo?..... 53
Tabla 16. ¿Cree usted que mediante educación se puede reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 54
Tabla 17. ¿Cree usted que mediante los medios de comunicación ayudan a reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 55
Tabla 18. ¿Cree usted que las normas morales serán suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad?... 56
Tabla 19. ¿Las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 57
Tabla 20. ¿Las mujeres o los varones son más recurrentes en el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad? 58
Tabla 21. ¿El delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad distingue las clases sociales?..... 59
Tabla 22. ¿Cree usted que el control social formal (es decir mediante leyes) tiene mayor efecto en los conductores de vehículos motorizados?..... 60
Tabla 23. ¿Cree usted que el control social informal (es decir mediante la educación, religión, etc.) tiene mayor efecto en la conducción de vehículos motorizados?..... 61
Tabla 24. ¿Cree usted que las normas morales influyen en el control social de las personas al momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad?..... 62

Tabla 25. ¿Cree usted que los medios de comunicación masiva (radio, t.v.) con sus propagandas de fiestas promueven el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 63
Tabla 26. ¿Cree usted que mientras existen propagandas que induce al consumo de alcohol masivo se puede disminuir al menos en delito de conducción en estado de ebriedad?..... 64
Tabla 27. ¿Cree usted que la ley penal que impone pena e inhabilitación, es un control efectivo en el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 65
Tabla 28. ¿Cree usted que las leyes que establecen multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 66
Tabla 29. ¿Cree usted que los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado cometen solamente los no profesionales?..... 67
Tabla 30. ¿Cree usted que es necesario modificar el artículo 274 del Código Penal para disminuir la conducción de vehículo en estado de ebriedad?..... 68
Tabla 31. ¿Cree usted que la única forma de evitar la conducción en estado de ebriedad de vehículos motorizados es imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas o existe otra forma más efectiva?..... 69
Tabla 32. ¿Cree usted que conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad es una acción peligrosa muy grave?..... 70
Tabla 33. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad siempre tiene resultados peligrosos?..... 71
Tabla 34. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye en un delito de riesgo?..... 72
Tabla 35. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de miedo?..... 73
Tabla 36. ¿Cree usted que mediante educación se puede reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 74

Tabla 37. ¿Cree usted que mediante los medios de comunicación ayudan a reducir el delito de conducción en estado de ebriedad? 75
Tabla 38. ¿Cree usted que las normas morales serán suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad?... 76
Tabla 39. ¿Las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad? 77
Tabla 40. ¿Las mujeres o los varones son más recurrentes en el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad? 78
Tabla 41. ¿El delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad distingue las clases sociales?..... 79
Tabla 42. ¿Cree usted que el control social formal (con leyes) tiene mayor efecto en los conductores de vehículos motorizados?. 80
Tabla 43. ¿Cree usted que el control social informal (educación, religión, etc.) tiene mayor efecto en la conducción de vehículos motorizados?..... 81
Tabla 44. ¿Cree usted que las normas morales influyen en el control social de las personas al momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad?..... 82
Tabla 45. ¿Cree usted que los medios de comunicación masiva con sus propagandas de fiestas promueven el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 83
Tabla 46. ¿Cree usted que mientras existen propagandas que induce al consumo de alcohol masivo se puede disminuir al menos en delito de conducción en estado de ebriedad?..... 84
Tabla 47. ¿Cree usted que la ley penal que impone pena e inhabilitación, es un control efectivo en el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 85
Tabla 48. ¿Cree usted que las leyes que establecen multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 86

Tabla 49. ¿Cree usted los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado cometen solamente los no profesionales?..... 87
Tabla 50. ¿Cree usted que es necesario modificar el artículo 274 del Código Penal para disminuir la conducción de vehículo en estado de ebriedad?..... 88
Tabla 51. ¿Cree usted que la única forma de evitar la conducción en estado de ebriedad de vehículos motorizados es imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas o existe otra forma más efectiva?..... 89
Tabla 52. ¿Cree usted que conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad es una acción peligrosa muy grave?..... 90
Tabla 53. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad siempre tiene resultados peligrosos?..... 91
Tabla 54. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye en un delito de riesgo?..... 92
Tabla 55. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de miedo?..... 93
Tabla 56. ¿Cree usted que mediante educación se puede reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 94
Tabla 57. ¿Cree usted que mediante los medios de comunicación ayudan a reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 95
Tabla 58. ¿Cree usted que las normas morales serán suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad?.. 96
Tabla 59. ¿Las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 97
Tabla 60. ¿Las mujeres o los varones son más recurrentes en el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad?..... 98
Tabla 61. ¿El delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad distingue las clases sociales?..... 99
Tabla 62. Trámite del proceso…… 100

Tabla 63. Norma Penal: Artículo 274°, “Conducción en Estado de Ebriedad”……. 101
Tabla 64. Culminación del Proceso……... 102
Tabla 65. Tipo de vehículo y días que más se comete delito…… 103

ÍNDICE DE FIGURAS

Pág.

Figura 1. ¿Cree usted que el control social formal (con leyes) tiene mayor efecto en los conductores de vehículos motorizados?. 39

Figura 2. ¿Cree usted que el control social informal (educación, religión, etc.) tiene mayor efecto en la conducción de vehículos motorizados?..... 41

Figura 3. ¿Cree usted que las normas morales influyen en el control social de las personas al momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad?..... 42

Figura 4. ¿Cree usted que los medios de comunicación masiva con sus propagandas de fiestas promueven el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 43

Figura 5. ¿Cree usted que mientras existen propagandas que induce al consumo de alcohol masivo se puede disminuir al menos en delito de conducción en estado de ebriedad?..... 44

Figura 6. ¿Cree usted que la ley penal que impone pena e inhabilitación, es un control efectivo en el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 45

Figura 7. ¿Cree usted que las leyes que establecen multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 46

Figura 8. ¿Cree usted los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado cometen solamente los no profesionales?..... 47

Figura 9. ¿Cree usted que es necesario modificar el artículo 274 del Código Penal para disminuir la conducción de vehículo en estado de ebriedad?..... 48

Figura 10. ¿Cree usted que la única forma de evitar la conducción en estado de ebriedad de vehículos motorizados es imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas o existe otra forma más efectiva?..... 49

Figura 11. ¿Cree usted que conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad es una acción peligrosa muy grave?..... 50
Figura 12. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad siempre tiene resultados peligrosos?..... 51
Figura 13. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye en un delito de riesgo?..... 52
Figura 14. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de miedo?..... 53
Figura 15. ¿Cree usted que mediante educación se puede reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 54
Figura 16. ¿Cree usted que mediante los medios de comunicación ayudan a reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 55
Figura 17. ¿Cree usted que las normas morales serán suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad?... 56
Figura 18. ¿Las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 57
Figura 19. ¿Las mujeres o los varones son más recurrentes en el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad? 58
Figura 20. ¿El delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad distingue las clases sociales?..... 59
Figura 21. ¿Cree usted que el control social formal (es decir mediante leyes) tiene mayor efecto en los conductores de vehículos motorizados?..... 60
Figura 22. ¿Cree usted que el control social informal (es decir mediante la educación, religión, etc.) tiene mayor efecto en la conducción de vehículos motorizados?..... 61
Figura 23. ¿Cree usted que las normas morales influyen en el control social de las personas al momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad?..... 62

Figura 24. ¿Cree usted que los medios de comunicación masiva (radio, t.v.) con sus propagandas de fiestas promueven el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 63
Figura 25. ¿Cree usted que mientras existen propagandas que induce al consumo de alcohol masivo se puede disminuir al menos en delito de conducción en estado de ebriedad?..... 64
Figura 26. ¿Cree usted que la ley penal que impone pena e inhabilitación, es un control efectivo en el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 65
Figura 27. ¿Cree usted que las leyes que establecen multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 66
Figura 28. ¿Cree usted que los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado cometen solamente los no profesionales?..... 67
Figura 29. ¿Cree usted que es necesario modificar el artículo 274 del Código Penal para disminuir la conducción de vehículo en estado de ebriedad?..... 68
Figura 30. ¿Cree usted que la única forma de evitar la conducción en estado de ebriedad de vehículos motorizados es imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas o existe otra forma más efectiva?..... 69
Figura 31. ¿Cree usted que conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad es una acción peligrosa muy grave?..... 70
Figura 32. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad siempre tiene resultados peligrosos?..... 71
Figura 33. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye en un delito de riesgo?..... 72
Figura 34. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de miedo?..... 73
Figura 35. ¿Cree usted que mediante educación se puede reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 74

Figura 36. ¿Cree usted que mediante los medios de comunicación ayudan a reducir el delito de conducción en estado de ebriedad? 75
Figura 37. ¿Cree usted que las normas morales serán suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad?... 76
Figura 38. ¿Las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad? 77
Figura 39. ¿Las mujeres o los varones son más recurrentes en el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad? 78
Figura 40. ¿El delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad distingue las clases sociales?..... 79
Figura 41. ¿Cree usted que el control social formal (con leyes) tiene mayor efecto en los conductores de vehículos motorizados?. 80
Figura 42. ¿Cree usted que el control social informal (educación, religión, etc.) tiene mayor efecto en la conducción de vehículos motorizados?..... 81
Figura 43. ¿Cree usted que las normas morales influyen en el control social de las personas al momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad?..... 82
Figura 44. ¿Cree usted que los medios de comunicación masiva con sus propagandas de fiestas promueven el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 83
Figura 45. ¿Cree usted que mientras existen propagandas que induce al consumo de alcohol masivo se puede disminuir al menos en delito de conducción en estado de ebriedad?..... 84
Figura 46. ¿Cree usted que la ley penal que impone pena e inhabilitación, es un control efectivo en el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 85
Figura 47. ¿Cree usted que las leyes que establecen multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?..... 86

Figura 48. ¿Cree usted los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado cometen solamente los no profesionales?..... 87
Figura 49. ¿Cree usted que es necesario modificar el artículo 274 del Código Penal para disminuir la conducción de vehículo en estado de ebriedad?..... 88
Figura 50. ¿Cree usted que la única forma de evitar la conducción en estado de ebriedad de vehículos motorizados es imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas o existe otra forma más efectiva?..... 89
Figura 51. ¿Cree usted que conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad es una acción peligrosa muy grave?..... 90
Figura 52. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad siempre tiene resultados peligrosos?..... 91
Figura 53. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye en un delito de riesgo?..... 92
Figura 54. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de miedo?..... 93
Figura 55. ¿Cree usted que mediante educación se puede reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 94
Figura 56. ¿Cree usted que mediante los medios de comunicación ayudan a reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 95
Figura 57. ¿Cree usted que las normas morales serán suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad?.. 96
Figura 58. ¿Las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 97
Figura 59. ¿Las mujeres o los varones son más recurrentes en el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad?..... 98
Figura 60. ¿El delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad distingue las clases sociales?..... 99
Figura 61. Trámite del proceso…… 100

Figura 62. Norma Penal: Artículo 274°, “Conducción en Estado de Ebriedad”……. 101
Figura 63. Culminación del Proceso……... 102
Figura 64. Tipo de vehículo y días que más se comete delito…… 103

RESUMEN

La presente investigación titulada: “Control social y el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de Coronel Portillo, 2016-2017”, tuvo como objetivo principal Establecer la relación entre el control social y el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de Coronel Portillo, 2016 a 2017. En su aspecto metodológico la investigación fue de tipo mixto, de nivel descriptivo correlacional, donde se ha concluido la relación entre el control social y el delito de conducción en estado de ebriedad, asimismo los índices de opinión señalan que el control social mediante la penalización con penas drásticas no se ha logrado reducir los delitos de conducción de vehículos motorizados en estados de ebriedad.

Palabras claves: Delito, conducción, proceso, motivación.

ABSTRACT

The main objective of this investigation: "Social control and drunk driving crime in the province of Coronel Portillo, 2016-2017", had the main objective of establishing the relationship between social control and drunk driving crime in the province of Coronel Portillo, 2016 to 2017. In its methodological aspect, the investigation was of a mixed type, at a correlational descriptive level, where the relationship between social control and drunk driving crime has been concluded, as well as the indices of Opinion indicates that social control through the penalization with drastic penalties has not been able to reduce the crimes of driving motorized vehicles in states of drunkenness.

Keywords: Crime, driving, process, process, motivation.

INTRODUCCIÓN

El uso de vehículos motorizados genera gran diversidad de impactos que repercuten directamente en la sociedad. Dentro de ese universo, entre otros, se encuentra la conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad y, como consecuencia de estos, los accidentes de tránsito. Actualmente, la conducción en estado de ebriedad es considerada la tercera causa de accidentes de tránsito. Ante esta problemática la presente investigación tiene como finalidad establecer la relación que existe entre el control social y el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de Coronel Portillo, 2016 – 2017; asimismo la investigación permitirá conocer los elementos que constituyen el tipo penal del delito de conducción en estado de ebriedad, el criterio que impera actualmente en la doctrina sobre este tema, a través de la revisión y análisis de las diferentes fuentes de consulta obtenidas, las cuales se presentan en cinco capítulos detallados de la siguiente manera:

Capítulo I. Planteamiento del Problema el cual menciona detalladamente la contextualización de las variables, objetivos de la investigación, hipótesis, variables, operacionalización de las variables, justificación e importancia, viabilidad y limitaciones de la investigación.

Capítulo II. Marco Teórico menciona los antecedentes del problema que guardan relación con las variables en estudio, asimismo se dan a conocer las bases teóricas de las variables, las definiciones conceptuales y bases epistémicos.

Capítulo III. Metodología el cual menciona y se sustenta el método, tipo, nivel y el diseño de investigación, la población y muestra, las técnicas e instrumentos de recolección de datos.

Capítulo IV. Resultados y Discusión en la que se hace referencia al análisis sobre los resultados del instrumento aplicado (cuestionario y las fichas de observación).

Capítulo V. Conclusiones y Recomendaciones, se presentan las conclusiones de acuerdo a los objetivos planteados; asimismo se realiza las respectivas recomendaciones.

Además, se mencionan las referencias bibliográficas y los respectivos anexos que incluyen el cuestionario, fichas de observación, matriz de consistencia y las evidencias fotográficas de la investigación.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Los accidentes de tránsito a causa del estado de ebriedad de los conductores motorizados son muy frecuentes en nuestro medio, especialmente los fines de semana, que las intervenciones policiales se multiplican, a pesar de que las multas y las penas son muy altas, no se logra controlar el fenómeno de la ebriedad.

Según la Organización Mundial de Salud [OMS] y Organización Panamericana de Salud [OPM] (2013):

Los accidentes de tránsito son considerados como un problema de Salud pública por la Organización Mundial de la Salud, dado que a nivel mundial 1,2 millones de personas diariamente mueren producto de estos eventos, además de conocer que los traumatismos ocasionados por accidentes de tránsito llegan a costar entre 1,5 a 2% del PBI de países de ingresos medios y bajos, y al observar que el grupo etario principalmente afectado es población joven.

La Organización Mundial de Salud (2019) establece que: “alrededor de 3500 personas aproximadamente cada día fallecen en las carreteras. Decenas de millones de personas sufren heridas o discapacidades cada año. Siendo los más vulnerables los niños, peatones, ciclistas y los adultos mayores que transitan diariamente las vías públicas”. (parr.1)

En Nicaragua el 30% de los peatones son las víctimas, de los cuales 39 muertos, 14 conductores, 13 pasajeros y 12 peatones; de los cuales

1434 accidentes de tránsito de los cuales 1288 daños materiales y 146 víctimas. (Quintero, Torres, & Gonzáles, 2017)

Organismo Mundial de la Salud (2018, parr.1-6) expresa sobre accidentes de tránsitos, manifestando lo siguiente:

Más de 1,25 millones de personas mueren cada año como consecuencia de accidentes de tránsito. Los accidentes de tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PBI. Casi la mitad de las defunciones por esta causa en todo el mundo afectan a «usuarios vulnerables de la vía pública», es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. A pesar de que los países de ingresos bajos y medianos tienen aproximadamente el 54% de los vehículos del mundo, se producen en ellos más del 90% de las defunciones relacionadas con accidentes de tránsito. Las lesiones causadas por el tránsito son la principal causa de defunción en el grupo etario de 15 a 29 años.

En la ciudad de Bogotá – Colombia, según el reporte al mes de julio, se han intervenido 1 675 conductores ebrios, es decir 688 más que el 2017, incrementando el 70% de accidentes de tránsito. (El Espectador, 2018)

En Piura, solamente en tres meses del año pasado (2017) habían 30 muertos a consecuencia de los choferes ebrios, de los cuales, “fueron consignados como atropello frontal, accidente especial, choque por embiste y volcaduras de carros que terminaron sumergidos en canales de regadío”. (La República, 2017)

Caruajulca (2018), sostiene que el informe de la Policía Nacional del Perú entregado al Congreso de la República, en el primer trimestre del año en curso en Lima se ha suscitado 14 mil 784 accidentes de tránsito

(56.43%), de los cuales 60% pertenece a Lima Metropolitana; cifra que se incrementa, la mayoría son por conducir vehículos en estado de ebriedad**.**

El excesivo parque motor, según la actualización realizada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2 544 133 unidades en el Perú, un total de 1 674,145; es decir, el 65,8% del total de auto motor; estos vehículos están proclives al accidente en los feriados como en Semana Santa, Fiestas Patrias y en Año Nuevo se incrementan hasta el 25% lo que equivale 69 accidentes en carreteras del país.

Le siguen: La Libertad con 1515 (5.78%), Arequipa con 1323 (5.05%) y el Callao con 1103; es decir, los accidentes de tránsito por conducción en estado de ebriedad son alarmante a nivel mundial, nacional y local.

Ucayali, no es ajeno a la realidad, porque los conductores ebrios, provocan accidentes con muertes y heridos, que muchas veces enlutan a las familias. El fenómeno descrito, conduce a formular el siguiente enunciado de investigación:

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. Problema General

- ¿Cuál es la relación entre el control social y el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de Coronel Portillo, 2016 - 2017?

1.2.2. Problemas Específicos

- ¿Qué relación existe entre el control artificial y el delito de acción peligrosa?

- ¿Qué relación existe entre el control natural y el delito de resultado peligroso?
- ¿Qué relación existe entre el control artificial y el delito de peligro?
- ¿Qué relación existe entre el control natural y el delito de peligro?

1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1. Objetivo General

- Establecer la relación entre el control social y el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de Coronel Portillo, 2016 - 2017.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Analizar la relación que existe entre el control artificial y el delito de acción peligrosa.
- Analizar la relación que existe entre el control natural y el delito de resultado peligroso.
- Analizar la relación que existe entre el control artificial y el delito de peligro.
- Analizar la relación que existe entre el control natural y el delito de peligro.

1.4. HIPÓTESIS Y/O SISTEMA DE HIPÓTESIS

1.4.1. Hipótesis General

- La relación entre el control social y el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de Coronel Portillo, 2016 a 2017; es en forma directa, porque no depende de normas sino de hábitos y costumbres de las personas.

1.4.2. Hipótesis Específicas

- La relación entre el control artificial y el delito de la acción peligrosa, de los ciudadanos es en forma directa, porque como parte de la educación es no romper las normas sociales.
- La relación entre el control natural y el resultado peligroso; se manifiesta en forma indirecta porque la conciencia interna de los sujetos es determinante.
- La relación entre el control artificial y el delito de peligro; es en forma directa, porque el incumplimiento de las disposiciones legales es recurrente.
- La relación entre el control natural y delitos de peligro, se forma en forma indirecta, porque la canalización se hace vía.

1.5. VARIABLES

1.5.1. Variable 1

- Control social.

1.5.2. Variable 2

- Delito de conducción en estado de ebriedad.

1.6. OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

Tabla 1. Operacionalización de variables

VARIABLES	DIMENSIÓN	INDICADORES
Variable 1 Control social.	- Formales.	- Control artificial: La ley.
	- Informales.	- Control natural-familiar, religioso, comunitario y otros.
Variable 2 Delito de conducción en estado de ebriedad.	- Delito de peligro concreto.	- Acción peligrosa. - Resultado de peligro.
	- Delito de peligro abstracto.	- Delito de riesgo. - Delito de miedo.

1.7. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA

La tesis se justifica debido a que permanentemente en nuestra ciudad, se realizan operativos policiales, en las cuales decenas de personas en forma diaria o semanal son intervenidas por conducir vehículos motorizados en estado de ebriedad; de modo que es una realidad social muy arraigada en la comunidad.

Lo que motivó iniciar la tarea de investigar para establecer la relación entre el control social y las disposiciones legales, para esclarecer cuáles son los motivos de que los ciudadanos no acatan; desobedecen y permanentemente rompen las reglas de tránsito y comenten delitos de esta naturaleza, a pesar de que las multas son muy elevadas y la amenaza de ser privados de libertad.

El aporte de la presente investigación será recomendar ciertas metodologías para concientizar a los conductores y ciudadanos en general; porque no solamente las personas comunes cometen el delito, sino los profesionales, fiscales, policías y otras autoridades.

El trabajo va dirigido a todos los ciudadanos, porque el problema es de interés general, en un accidente de tránsito ocasionado por estado de ebriedad del conductor puede ser víctima cualquiera de los transeúntes o peatones, no solamente en las calles de la ciudad si no en las carreteras, inclusive a los propios ocupantes de vehículos motorizados.

1.8. VIABILIDAD

Lo común es que como siempre no tenemos en la región bibliotecas especializadas en el medio, lo que dificulta recopilar teorías que sustenta

el trabajo, sin embargo, la realidad nos ofrece conocimientos que debemos recopilar.

El investigador sufre siempre la apatía de los profesionales, quienes reúsan las preguntas, ponen trabas, son poco colaborativos; pero, nuestra insistencia y perseverancia superarán estos impases, para culminar con éxito estas dificultades casi naturales.

1.9. LIMITACIONES

Las limitaciones, son cuando los jueces y fiscales son poco colaborativos con temas de investigación, que siempre aducen tener recargadas labores y no existe un tiempo para colaborar con la ciencia; la misma actitud toman los policías de tránsito, factores que se superarán hasta lograr el éxito.

Las limitaciones de naturaleza económica, de naturaleza religiosa, ideológica u otros tipos, no existen, solamente como reiteramos la colaboración con los investigadores.

El espacio geográfico donde se efectuará la investigación, es la provincia de Coronel Portillo, del departamento y región de Ucayali; en el periodo de los años 2016 a 2017.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

Sánchez (2016), investigó sobre “Incremento del delito de peligro común por conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad, casos Sexta Fiscalía Provincial Penal Corporativa de Huánuco, 2012-2014”, cuyas conclusiones son:

Se ha observado de los resultados que estos factores Jurídicos influyen gravemente a que el delito de Peligro Común por conducción de vehículo motorizados en estado de ebriedad sea archivado sin tener una sanción correspondiente entonces habrá mayor incremento del delito de Peligro Común por Conducción de Vehículos Motorizados en Estado de Ebriedad en la Sexta Fiscalía Corporativa Provincial Penal de Huánuco; por lo que queda demostrado la hipótesis.

Tan solo podemos ver el cuadro N° 9 donde nos demuestra la escala del incremento de este tipo de delitos que acogen a la sociedad Huanuqueña, la misma que se han realizado según los datos recopilados, quedando demostrado que entre los años 2012, 2013 y 2014 se vienen incrementando este tipo de delito por cuanto no hay sanciones severas más por el contrario son premiados a las personas que cometen este tipo de delitos dándoles una oportunidad.

Para Rozas (2013), refiere sobe el impacto social del control público en el Perú, llegando a la siguiente conclusión: El Sistema Nacional de Control es el conjunto de órganos de control, normas, métodos y procedimientos, estructurados e integrados funcionalmente, destinados a

conducir y desarrollar el ejercicio del control público/gubernamental, sobre la administración y/o gestión de los recursos públicos (administración pública) en el Perú. Su actuación comprende todas las actividades y acciones en los campos administrativo, presupuestal, operativo y financiero de las entidades estatales y alcanza al personal que presta servicios en ellas, independientemente del régimen que las regule. Por otra parte, el impacto social se refiere a los efectos que la intervención planteada tiene sobre la comunidad en general. De este modo el impacto de un proyecto o programa social es la magnitud cuantitativa y cualitativa del cambio en el problema de la población objetivo como resultado de la entrega de productos (bienes o servicios). La sociedad peruana considera que los poderes del Estado operan con deficiencias y que por lo tanto deben mejorar en los servicios públicos que ofrecen, pues los servicios que prestan no son un favor, son el deber cumplido; es por ello que tiene interés en la forma como se gestiona los recursos públicos y también tiene interés en los roles y desempeño del Sistema Nacional de Control. A partir del análisis e investigación de las deficiencias del Sistema Nacional de Control, así como de las normas y regulaciones aplicables, el presente trabajo de investigación, pretende determinar y medir el estado situacional del control público / gubernamental y el impacto de éste en la sociedad peruana, lo cual ha permitido determinar áreas y actividades específicas, susceptibles de cambio y/o mejora.

Para Calderón (2018), refiere en su artículo Participación de la población en el proceso de control social de la gestión municipal en un distrito de la región Cajamarca donde explica sobre el nivel de participación

de la población en el proceso de control social de la gestión municipal en la localidad de Choros, distrito de Choros, provincia de Cutervo, región Cajamarca, 2014. La investigación se ciñe al área urbana, con criterio de discriminación población adulta comprendida entre los 18 y 64 años de edad, se tuvo en cuenta la tendencia de crecimiento anual proyectado por el INEI para la provincia de Cutervo (1.6% anual), constituyéndose en un total de 230 pobladores con una muestra de 73 habitantes. El recojo de información se realiza por encuesta validada en juicio de expertos y la confiabilidad por Alfa de Cronbach. Luego se aplica la estadística descriptiva por índice de frecuencias. Se concluye un bajo nivel de participación en el proceso de control social de la gestión municipal 2014 por parte de los pobladores de la localidad estudiada, debido a malas experiencias de gestiones municipales pasadas que los desmotivan.

Del Carpio (2015), investigó sobre “capacidad del Estado Peruano en perspectiva comparada para prevenir y sancionar los problemas de seguridad vial vinculado a la alcoholemia”, cuyas conclusiones fueron:

Entre los problemas que aquejan a la efectividad del Estado Peruano para prevenir y sancionar los problemas de seguridad vial vinculada a la alcoholemia se puede identificar una falta de control adecuado de las normas, puesto que existen normas; pero estas son implementadas por diferentes autoridades que tienen competencia en el ámbito vial. Asimismo, existe una duplicidad normativa, ya que si bien el Ministerio de Transporte y Comunicaciones dicta normas, de igual forma lo hace la Municipalidad de Lima, motivo por el cual no se puede hacer una efectiva coordinación con la PNP, como ejecutor de la norma y encargado del orden público según la

Constitución Política. Se corrobora que no existe un ente único encargado de centralizar las sanciones impuestas por la policía y de las medidas adoptadas por el Poder Judicial, lo que contribuye a que los conductores o infractores gocen de impunidad y puedan acumular sanciones sin ser sancionados.

En el periodo de tiempo delimitado para la presente investigación, Perú es el primer país en accidentes de tránsito, siendo la segunda causa principal la ingesta de bebidas alcohólicas. En el desarrollo se ha podido verificar que si existen normas para poder contrarrestar los accidentes de tránsito por alcoholemia mediante campañas de sensibilización por parte del Ministerio de Educación, la PNP, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Municipalidad de Lima y los medios de comunicación. La accidentabilidad en el Perú en el periodo de tiempo delimitado para el estudio es pues aproximadamente de una media de siete mil accidentes anuales con consecuencias fatales y no fatales. Siendo la segunda causa de estos accidentes de tránsito el alcohol, luego del exceso de velocidad, se tienen un promedio anual de veinticuatro mil accidentes. Se debe tener en cuenta que el promedio anual de accidentes de tránsito en el Perú es de setenta y siete mil accidentes a nivel nacional por diferentes causas.

De acuerdo con la investigación realizada se puede indicar que el Estado Peruano no ha implementado políticas públicas para poder contrarrestar este problema y que requiere de la participación de todas las autoridades y la sociedad civil.

Existen actividades para poder combatir o disminuir este problema, pero están mal implementados, como por ejemplo la escuela de

conductores que lleva a cabo el Ministerio de Transporte y Comunicaciones para los conductores que han sido sancionados por participar en accidentes de tránsito, quienes terminan el curso y obtienen su certificación, en muchos casos, sin asistir, y pagando más del importe establecido, lo que evidencia ser un caso de corrupción.

Es importante recalcar que dentro de las funciones del Ministerio de Transporte y Comunicaciones se encuentra ser el rector en materia de transporte de tránsito terrestre a través de la Dirección General de Tránsito Terrestre, que regula los estándares y requisitos para la prestación de servicios, siendo competente para gestionar y fiscalizar el servicio de transporte de ámbito nacional. También, es importante mencionar el papel de los Gobiernos Regionales y Municipalidades, entidades que pueden dictar normas complementarias sin desconocer o desnaturalizar lo previsto en la Ley en materia de transporte, con la participación de la PNP que presta su colaboración y auxilio a la función fiscalizadora que desarrolla la autoridad competente.

Para la investigación se tomó como referencia las políticas internacionales y nacionales. Una de ellas es la Declaración de Moscú, Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, en la que las estrategias están determinadas en cinco acciones principales. Estas son coadyuvar en el fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial, participar en la revisión de la modernización de la infraestructura vial y de transporte más segura, fomentar el uso de vehículos más seguros, mejorar el comportamiento de los usuarios de vialidades incidiendo en los factores de riesgo que propician la ocurrencia de accidentes de tránsito y fortalecer la

atención del trauma y de los padecimientos agudos mediante la mejora de los servicios de atención médica pre-hospitalaria y hospitalaria.

Nuestra legislación, al tratar de modificar los articulados del Código Penal y del Procesal Penal, ha tratado de alguna forma coadyuvar a que los ciudadanos reflexionen antes de asumir el control de un vehículo automotor estando bajo los efectos o influencia del alcohol, a través de la difusión de información. En relación a los límites de alcoholemia podemos referir que a un conductor se le considera ebrio si lleva más de 0.50 gramos de alcohol por litro de sangre. Cabe resaltar que en los Estados Unidos y Europa el límite es de 0.2 gramos y se plantea reducirla aún más, a 0 gramos, puesto que se entiende que el alcohol altera la concentración, disminuye los campos visuales y nuestras reacciones o reflejos se vuelven lentos.

De acuerdo a las estadísticas, se puede indicar que no existe una efectividad de las acciones tomadas por las autoridades o actores involucrados con el tema. De acuerdo a los años de estudio, se puede observar que en el año 2010 se produjeron 6,732 accidentes; en el año 2011 6,852; en el 2012 6,368; y en el año 2013 7,324 accidentes; lo que indica un aumento de las cifras.

Al respecto, se hizo una comparación con Colombia. Si bien este país tenía el mismo problema, la intervención del Congreso influyó en la disminución de las cifras de accidentes, con la emisión de dos decretos legislativos solo para el caso de alcoholemia.

Además, se determinó las funciones de cada entidad en casos de accidentes de tránsito, y realizaron el análisis de la capacidad de gestión

de seguridad vial en agosto del 2013. Dado que esto fue catalogado como un problema social y de salud pública, el departamento de Planeación Nacional incluyó la Seguridad Vial en el Plan de Desarrollo como un tema de política de Estado mediante la Ley 1450 del 2011, denominado Plan Nacional de desarrollo 2010-2014. A partir de esto, La Contraloría General de la República de Colombia realizó, por encargo del senado en febrero del 2013, una auditoría intersectorial sobre la política de seguridad vial. Como producto de ello se publicaron 13 informes de seguimiento especial a la política pública de seguridad vial en Colombia.

Tras estas acciones, se formó la ANSV (Asociación Nacional de Seguridad Vial), aprobado en diciembre de 2013 por el Congreso. También, se creó el Viceministerio de Transporte, que tiene como fin liderar y coordinar la política nacional de seguridad vial, involucrando a nivel nacional a los municipios a través de los organismos de tránsito, la policía nacional y los terminales de transporte, para inspeccionar, vigilar y controlar la prestación de servicio público. Al respecto las entidades privadas, los medios de comunicación y la sociedad civil ejercen un papel fundamental en la administración y cumplimiento de los compromisos del Gobierno, a través de la exigencia de la rendición de cuentas.

A partir de la experiencia de Colombia se puede indicar que para ellos la prueba de alcoholemia es uno de los instrumentos más utilizados por la policía de tránsito. Asimismo, se basan en su Reglamento Nacional de Tránsito donde indican que la prueba de alcoholemia es una prueba utilizada para detectar la presencia de alcohol en la sangre de una persona.

A la vez existe un Manual de Guantera del Ministerio de Transporte y Comunicaciones donde se menciona la aplicación del test de Hogan, la prueba Romberg (o caminar con los ojos vendados y brazos extendidos sobre una línea recta).

Asimismo, las sanciones son de acuerdo a la cantidad de alcohol en la sangre. Por ejemplo, cuando se tiene más de 0.5 gramos por litro de sangre o por negarse a pagar la multa, se exige un pago de 50% de una UIT y la cancelación del brevete por un año. Pero cuando participa en un accidente de tránsito paga el 100% de una UIT, además de la cancelación del brevete por tres años.

Por otro lado, la sociedad civil tiene una participación permanente junto a la fundación “Por La Vía Por La Vida”. El gobierno, por su parte, muestra su apoyo a través de la imposición del SOAT y con la ejecución de 30 mil millones de pesos anuales para realizar campañas de sensibilización. A partir de esto se resalta la disminución de los accidentes en el año 2013 (Ver Tabla 8), Desde la puesta en ejecución y participación del Poder Legislativo en la formulación de normas sobre alcoholemia.

Octavio (2018), señaló sobre la Ineficacia del Principio de Oportunidad para evitar accidentes de conducción en estado de ebriedad, llegando a la siguiente conclusión:

En el Perú los accidentes de tránsito han ido en aumento en la última década, de estos el 21% están relacionados con el estado de ebriedad del conductor, provocando accidentes fatales con daños materiales, personas con lesiones graves y/o pérdida de vidas humanas. El principio de oportunidad que son conciliaciones legales en la Fiscalía, en estos casos

arreglos con la víctima sobe los daños causados, evitando que el fiscal formalice la denuncia penal. El presente trabajo propone la no implementación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad por su nula acción en la disminución de los accidentes de tránsito. Se desarrolla con un tipo de estudio descriptivo, donde se detalla las características de una sola variable como es la ineficacia del principio de oportunidad para evitar accidentes de tránsito en la modalidad de conducción en estado de ebriedad. Finalmente concluye que la aplicación del principio de oportunidad, no está ayudando a la disminución de los accidentes de tránsito, siendo este el motivo más importante para su desimplementación, porque si bien disminuye la carga procesal, no está garantizando que disminuya los accidentes de tránsito y menos los accidentes en estado de ebriedad.

Finalmente, Portocarrero (2019) manifestó sobre el incremento de la pena impuesta por conducción en estado de ebriedad para reducir el índice de accidentes de tránsito; concluyendo lo siguiente:

El delito de conducción en estado de ebriedad alcanza actualmente los más altos índices de accidentes de tránsito en nuestra ciudad, siendo una de las principales causas de mortalidad, desencadenando un grave problema social. La repercusión social respecto a la incidencia de este delito va en aumento, lo que expresa la conducta negativa de los conductores frente a la observancia de la norma. El problema doctrinario y la afectación legislativa radica en que este delito no exige por un lado un “resultado” es decir: lesiones, muerte o daños; y, de otro, pues el tipo no exige la puesta en peligro efectiva de bien jurídico alguno. Lo que se

propone la presente investigación es establecer la justificación jurídico doctrinaria que permita incrementar las penas que corresponden al delito de conducción en estado de ebriedad con el fin de aminorar el incremento de los accidentes de tránsito, bajo la necesaria verificación proteccionista de las garantías constitucionales (Conducción en estado de ebriedad, accidentes de tránsito, incremento de penas).

2.2. BASES TEÓRICAS

2.2.1. Control Social

Todas las sociedades desde los albores de la humanidad se encuentran organizados, con la finalidad de alcanzar un propósito, según sus creencias, sus costumbres y su ideología de cada situación, de cada hecho o acto social, que el grupo lo considere correcto para su convivencia social.

Para alcanzar, sus finalidades crean reglas o normas, que permite el cumplimiento de ciertos ideales; compartiendo la idea de (Mejía, 2009) "… que todas las sociedades históricas, sin excepción, están dotados de un conjunto de normas de diversa naturaleza y contenido". (p.81)

El ser humano aparte de sus instintos, por su inteligencia, por su razón, ha creado hábitos, costumbres, normas, creencias y de ese modo ha creado cultura inmaterial y material como el matrimonio, la iglesia, medicina popular, la moda, la fiesta por diversas razones, reuniones sociales, festejos, fiestas costumbristas, etc.

Todos estos hábitos y costumbres se socializan, es decir; pasan por un proceso de aprendizaje de las normas culturales, mediante la educación

en la casa, en la escuela, en el grupo, en TV y otros medios tecnológicos actuales.

2.2.1.1. Definición

El control social se da dentro de una sociedad, por ello, brevemente se debe definir la sociedad, que según Dahrenderf citado por (Mejía, 2009) "… esta constituido por el enorme conjunto de roles o papeles sociales, es decir de máscaras que nos corresponda colocarnos a lo largo de nuestra vida cotidiana y nuestro correcto o incorrecto comportamiento respecto de ellas". (p.115)

Max Weber definía en forma más sencilla, como el "conjunto de acciones sociales, en sus diversas modalidades". No falta que lo comparan como el horno sociologicus, como una interrelación social con los deberes y derechos en forma vertical y horizontal.

El control social según Rodríguez et al., (2019) refiere que "es el conjunto de prácticas sociales, actitudes colectivas y valores sociales destinadas a mantener el orden establecido en la sociedad" (parr. 6); en suma, el control social es un conjunto de procedimientos, por medio de los cuales la sociedad busca su identidad.

El estadounidense Edwar Ross, fue el primero en usar en estudios sociológicos, como una categoría y organización social; desarrollado en la Escuela de Chicago o Escuela Sociológica de Chicago, o Escuela de Ecología, en la cual entre los años 20 a 30 del siglo XX, se desarrolló observando los fenómenos de los centros urbanos.

2.2.1.2. Los elementos del control social

Los elementos son dos:

- **Presión de grupo**: Es la presión que ejerce la sociedad con el fin de que el individuo adopte ciertos comportamientos adecuados.
- **Sujeto activo y sujeto pasivo**: El sujeto activo es considerado la sociedad, el grupo o el pueblo, que recibe cierto control contra el individuo, como la familia, el Estado, iglesia, partidos políticos y medios de prensa. En cambio el sujeto pasivo es cuando el individuo toma el control o el autocontrol de sus actos.

No le falta razón cuando señala Romero (2011) pueden ser instituciones o no, cuyo agente de control son la “familia, escuela, asociación, pueblo, ciudad, medio de comunicación, ley, Estado y otros”.

Según, Mejía (2009) son los códigos normativos que son las siguientes: “el código de la costumbre, el código de la religión, el código de la moral, el código totémico, el código de los status-roles y el código jurídico”; muchos de estos códigos son proclamaciones verbales por la tradición y otros están escritos en libros sagrados o no sagrados.

Las sociedades en todo el planeta celebran festejos patrimoniales, como en el Perú existen centenares de fiestas patronales encabezados con la creencia religiosa y la costumbre; en Ucayali la fiesta de San Juan es el más popular; asimismo, se organizan fiestas de grupos, familiares, populares y cada una de ella conlleva a la ingesta del alcohol y otras sustancias.

Estas fiestas están propagandizados por todos los medios de comunicación, indirectamente convoca a todos los ciudadanos;

adicionalmente, existen fiestas de promoción, fiestas de cumpleaños y todas ellas conlleva consumo de alcohol; es decir, el consumo de alcohol está bien arraigada en la sociedad moderna en todo el planeta.

2.2.1.3. Objeto de control social

El objeto del control social es integrar, moldear, encaminar al individuo, según el comportamiento deseado planificado o ideado, difundido, enseñado, dirigido y manipulado que muestra el ser humano.

El control social conduce, guía, enseña, impulsa, dirige al colectivo, hacia un comportamiento aceptado por la mayoría, por decir lo menos; por ejemplo, en una fiesta de cumpleaños si un integrante no consume alcohol es excluido de la conversación del grupo, hasta que es despreciado, es decir, cómo sino se ha socializado, por lo que el participante tiene que estar en el ambiente aunque no le guste.

2.2.1.4. Características del control social

Las características del control social, son las siguientes: normativa prescriptiva, que son de obligatorio cumplimiento; ii) Sancionadora; iii) Uniformadora tiene como finalidad integrar la sociedad y evitar anomalías sociales ; iv) relativas, consisten en que el sujeto debe estar predispuesto a los cambios sociales permanentes y v) requiere cierto grado de aceptación, es decir, la persona debe estar convencido de cumplir las reglas sociales, no debe cumplir solamente por temor al castigo o a la sanción, sino por convicción y conciencia.

El consumo de alcohol de cierto modo es una costumbre muy arraigado en la sociedad moderna, cuyo elemento integrador es la fiesta, el festejo, el encuentro, cuyo comportamiento es aceptado socialmente; entonces tenemos un problema muy complejo, entre el consumo del alcohol y el no consumo.

2.2.1.5. Los medios de control social

Los medios de control social son aquellos mediante las cuales las instituciones tramitan o moldean hábitos de las personas en una sociedad; cuyas estrategias son: la socialización, la persuasión-propaganda, adoctrinamiento y la represión. Los medios son dos:

- **Medios informales:** Consisten en aquellos medios que no están formalizados sino es espontáneo, tales como la familia, la escuela, la religión, las organizaciones de masa, el T.V y otros.
- **Medios formales:** Es el derecho, especialmente el sistema penal, compuesto por la policía, fiscalía, tribunales, las mismas que son persuasivos y coactivos.

2.2.1.6. El derecho como control social

Surge socialmente de la costumbre que de poco se ha convertido en derecho, según Rueda (2011) “Es un medio altamente especificada de control social en una sociedad organizada y políticamente desarrollada. Si el derecho es un producto de la voluntad de los miembros de la sociedad y protege los bienes esenciales de ella, nada hay que objetar a su especial relevancia como medio de control”. (p.172)

2.2.1.7. El uso de carreteras y vías públicas y el control social formal administrativa

En nuestro país, existen muchas disposiciones legales, muchas de ellas contradictorias, que desempeñan un control social, de menor intensidad que el Código Penal, entre estas disposiciones se puede señalar los siguientes:

2.2.1.7.1. D.S. N° 16-2009-MTC

En Texto Único Ordenando del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito (CT) aprobado mediante Decreto Supremo N° 16-2009-MTC; donde se regula el uso de vías terrestres donde se desplazan personas, vehículos y animales a nivel nacional, donde también un elemento interviniente es el medio ambiente.

En esta disposición se entiende "como el conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por la vía terrestre de uso público". (Taboada, 2018)

2.2.1.7.2. El D. S. N° 33-2009-MTC

El Reglamento de la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), define como transporte terrestre "como el traslado por la vía terrestre de personas, carga o mercancía a cambio de una prestación o contraprestación" (Art. 3.14), que es completamente diferente el transporte vía marítima o aérea.

2.2.1.7.3. Principio en el transporte

Según la Resolución Directoral N° 1021-2013-DIRGEN/EMG-PNP de fecha 19 de noviembre del 2013, se establecen ciertos principios, como son los siguientes: “principio de confianza, de seguridad, de integridad personal y señalización”.

Con la finalidad de sensibilizar en los mecanismos de seguridad vial, formar una cultura de seguridad vial, el respeto a las normas de tránsito se declaró como “Día de la seguridad vial” a nivel nacional, mediante D.S. N° 34-2006-MTC de fecha seis de octubre del año 2006.

2.2.1.7.4. Los elementos del transporte

El conducir un vehículo motorizado no es un derecho, sino es un privilegio que tienen ciertas personas o en una ocupación; de modo que están constituidos de los siguientes elementos: el hombre como actor principal; la vía por donde se transita, el vehículo motorizado; adicionalmente el medio ambiente.

El ser humano participa como conductor, como cobrador, como pasajero o como ocupante del vehículo motorizado; de aquí, el conductor es una persona natural habilitada según el artículo D.S 7-2016-MTC de 23 de junio del 2016.

2.2.1.7.5. El accidente de tránsito

En el accidente de tránsito, intervienen los siguientes elementos: a) El hombre participa como ocupante, como peatón, como conductor, como cobrador y pasajero u ocupante; b) La vía, que puede ser una vía pública,

de uso público, vía privada o de uso privado, la autoridad; c) El vehículo con motor y tracción propia, pueden ser vehículos menores, automotores y vehículos mayores; d) Las licencias de conducir de clase A y licencias de conducir de clase B, los primeros son para los vehículos mayores de cuatro ruedas y el segundo de vehículos menores de tres y dos ruedas.

Las licencias de clase A, se subdivide en Categoría I - servicio particular; y Categorías II y III – Servicio público. La licencia de Clase B, se subdividen en categorías II-A y II-B – servicio particular; Categorías I y III – para servicio público.

2.2.1.7.6. Ley N° 29365

El sistema de Control de Licencia de Conducir por Puntos, en donde se establece un punto específico por cada infracción, que son acumulativo a los 100 puntos, se determina las sanciones como suspensiones, cancelaciones e inhabilitación.

En el registro se llevan los puntajes de cada conductor, estos registros lo llevan la Municipalidad Provincial, SUTRAN o la PNP; cuya consulta se realiza mediante dirección electrónica http://slcp.mtc.gob.pe, ingresando con el número de tu DNI.

Las infracciones tienen los siguientes parámetros las infracciones leves tienen de 1 a 20 puntos, graves de 20 a 50 puntos y las infracciones muy graves de 50 a 100; la vigencia de las infracciones es de 24 meses: si acumulas 100 puntos en 24 meses suspensión de licencia por 6 meses; por segunda vez suspensión de 12 meses y por tercera vez cancelación.

Las entidades administrativas que efectivizan la sanción es la Municipalidad Provincial dentro de su jurisdicción y del SUTRAN en la red nacional de vías; contrario sensu, si en los 24 meses no se ha producido ninguna sanción tiene una bonificación de 50 puntos.

2.2.1.7.7. Seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)

El seguro trata de proteger la vida, la integridad física y la salud que son derechos fundamentales de la persona humana, por lo que, se considera como una medida idónea y pronta; la misma que se encuentra regulada en el D.S. 24-2002-MTC del 13 de febrero del 2002, como Texto Único Ordenando del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito – Reglamento.

La entidad aseguradora que opera en nuestro país son las siguientes: La Positiva, Rímac, Interseguro, Pacífico, Mafre Perú, BNP Paribas Cardif; que cubre los riesgos de muerte y lesiones, de los ocupantes y terceros no ocupantes, por muerte cada uno 4UIT, invalidez permanente cada uno hasta 4UIT, incapacidad temporal cada uno hasta 1UIT, gastos médicos 5UIT y gastos de sepelio hasta 1UIT.

2.2.1.7.8. Ley Orgánica de Municipalidades

Según la Ley N° 27972 – Ley Orgánica de Municipalidades, las municipalidades provinciales tienen funciones como: normar, regular y planificar el transporte a nivel provincial; normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de

conformidad con la ley y el reglamento nacional sobre la materia; normar y regular el transporte público y otorgar las correspondientes licencias o concesiones de ruta para el transporte de pasajeros; etc. (Art. 81).

2.2.2. Delito de conducción en estado de ebriedad

2.2.2.1. El delito como figura penal

2.2.2.1.1. Definición de delito

Es la acción humana, típica, antijurídica y culpables, de allí que, la conducta de la persona debe encuadrar perfectamente en el tipo penal prescrita en el Código Penal, asimismo, debe ser lesivo a todo el ordenamiento jurídico y el sujeto tiene dominio de voluntad. (Diccionario Jurídico, s.f)

2.2.2.1.2. Delito de peligro

El avance tecnológico ha creado necesidades como conducir vehículos motorizados para movilizarse de un lugar a otro, hecho social que ha incidido en el ámbito jurídico de forma determinante, con el fin de ejercer presión sobre determinadas conductas.

Según, Aguilar (s.f) los delitos de peligro común “supone un adelantamiento de la barrera penal a momentos previos a la lesión”, concepto que no compartimos, porque significa si no se interviene momentos previos el delito si o si se van a consumar; por otro lado Barbero Santos citado por Aguilar (s.f) es la “probabilidad de que un bien jurídico pudiera ser lesionado”.

2.2.2.1.3. Figura típica

En la legislación penal del Perú se encuentra tipificado en el artículo 274 del Código Penal:

"El que, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos/litro, o bajo efectos de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias sicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado (…)".

El agravante de esta figura es cuando presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancía o carga en general (…) en proporción superior a 0.25 gramos/litro (…)".

2.2.2.1.3.1. Consumo de droga

La droga según las palabras de Taboada (2018) es toda sustancia que, introducida en el organismo por cualquier vía de administración, produce una alteración del natural funcionamiento del sistema nervioso central del individuo y además es susceptible de crear dependencia; cuya clasificación son depresivas, estimulantes y alucinógenos.

Clasificación de las drogas: Se clasifican en legales e ilegales: entre los legales tenemos el alcohol, fármacos y tabaco; entre los ilegales tenemos marihuana, clorhidrato de cocaína, PBC y éxtasis.

La prevalencia de consumo: Según, Taboada (2018) "el año 2010 el consumo fue de 52,4% y de tabaco el 21,1%; mientras que para marihuana 1%; PBC 0,5% y cocaína 0,4%". (p.95)

El consumo de alcohol: Según el Informe de Organismo Mundial de la Salud [OMS] el año 2010 en américa latina en Paraguay se produce

consumos con episodios nocivos con 33,9%; seguido por Venezuela 24% y Perú 14%.

Muertes por consumo de alcohol: La OMS en el año 2015, declaró que las principales muertes de las personas entre 15 y 29 años de edad fue por conducir bajo los efectos del alcohol.

2.2.2.2. Bien jurídico

Existen diferentes posturas sobre el bien jurídico, por un lado, la conducción en estado de ebriedad afecta la seguridad pública que tiene la naturaleza pública; es decir, protege a toda la población en forma directa; pero indirectamente protege bienes jurídicos personalísimos como a la vida, el cuerpo y la salud.

El Código Penal tutela un delito en su fase de prevención, los bienes antes descritos como un delito de “peligro común”, como una actividad riesgosa de conducir vehículo motorizado en la vía pública en estado de ebriedad o drogadicción (Art. 88 del CT).

Según, Taboada (2018) el bien jurídico tutelado sería “la seguridad pública en el tránsito terrestre, al coincidir ambas normas sancionadoras (penal y administrativa) en la descripción del mismo hecho típico)”.

2.2.2.3. Elementos típicos del delito

2.2.2.3.1. Sujeto activo

Es el conductor de un vehículo motorizado por una persona natural, que cuenta con una licencia de conducir de cualquier categoría o no cuenta con una licencia de conducir, en estado de ebriedad o drogadicción.

2.2.2.3.2. Sujeto pasivo

Es el conocido como agraviado o afectado con el delito, en este caso, el solo hecho de conducir en estado de ebriedad o drogadicción sin que haya causado un accidente, estaríamos, señalando como sujeto pasivo a la sociedad, que en realidad es la ficción legal, que establece en éste tipo de delitos abstractos.

Existen jurisprudencias y opiniones teóricas donde señalan que la sociedad es gaseosa, por lo tanto no puede ser agraviado, el único ente organizado es el Estado; algunos dicen que el agraviado es la “sociedad organizada jurídicamente como Estado” no compartimos la idea, el Estado vendría a ser juez y parte, si no hay agraviado directo, el afectado es la sociedad por ficción legal, porque materialmente no existe un agraviado.

2.2.2.3.3. Elementos objetivos

El elemento objetivo que produce el delito es, conducir, operar o maniobrar, vehículos motorizados, en la vía pública o privada en estado de drogadicción o en estado de ebriedad.

Encontrarse en estado de ebriedad que es castigado por la ley es de 0.50 g/l de alcohol; que equivale haberse tomado tres vasos de cerveza y tres copas de vino.

2.2.2.3.4. Elemento subjetivo

En el elemento subjetivo, se establece si el delito es doloso o culposo, según Villavicencio (2006) “el delito de conducción de vehículo en

estado de ebriedad o drogadicción se comete de forma dolosa, con el consentimiento y voluntad del sujeto activo conductor de un vehículo motorizado en la vía pública". (p.354)

2.2.2.3.5. Consumación del delito

Se consuma el delito con la mera actividad, que no necesita la modificación en el mundo exterior o un resultado como punto culminante del delito; en éste caso sería un delito instantáneo que se consuma con el encendido del motor y puesta en circulación en estado de ebriedad o drogadicción.

2.2.2.4. Proceso inmediato

El Nuevo Código Procesal Penal estructura el sistema procesal basado en un proceso común y procesos especiales, con algunas particularidades por algunos elementos que las distingue.

Según el (Acuerdo Plenario Extraordinario N° 2-2016/CIJ-116), el delito inmediato, se basa en las categorías prueba evidente, evidente delictiva; que a su vez se constituye en el delito flagrante, confesión del imputado y delito evidente.

2.2.2.5. Infracciones administrativas

En los accidentes de tránsito con vehículos motorizados, se pueden ocasionar los siguientes actos, que merecen ser evaluados administrativamente: se puede causar lesiones y se puede causar la muerte de un ser humano.

Las consecuencias del accidente de tránsito por la conducción en estado de ebriedad pueden ser la pena, la suspensión o cancelación de licencias civiles, reparación civil, inclusive se puede trabar embargo en diferentes bienes del sujeto activo.

2.3. DEFINICIONES CONCEPTUALES

- **Control social:** Cuando se habla de control social, se hace referencia al grupo de normas y regulaciones de diferente tipo que son establecidas explícita o implícitamente por una sociedad para mantener el orden de los individuos y permitir el desarrollo de un nivel de vida organizado y controlado. El control social puede hacerse presente de diferentes maneras, tanto a través de prácticas formales como prácticas informales, a través de regulaciones socialmente aceptadas y también a través de coacción del mismo individuo sobre sí mismo. (DefiniciónABC, s.f)

- **Estado de ebriedad:** Cuando el que se encuentra conduciendo un vehículo se encuentra con alcohol en la sangre de 0,5% g/l de manera particular o cuando es 0,25 g/l son para los conductores que prestan servicio a la comunidad pública. Estado de intoxicación aguda causado por la ingesta de bebidas alcohólicas. (Significados, 2016)

- **Delito**: Según la Real Academia Española [RAE] lo define: “Infracción penal, es la acción típica, antijurídica y culpable y además punible”.

- **Delito de riesgo:** (Monjaras, 2015) se deriva: “del desarrollo y de los avances científicos, tecnológicos y laborales de nuestro tiempo, donde el manejo de determinadas herramientas técnicas como los automóviles, los sistemas aéreos y las máquinas que se utilizan en los mecanismos de producción avanzada, entre otros, y que llevan siempre consigo el riesgo de que se produzca alguna lesión de bienes jurídicos como la vida o la integridad física, perjuicios al patrimonio o a la salud” asimismo se le denomina “*delito de peligro*”.

- **Drogadicción:** Considerada una enfermedad el cual consiste en la dependencia de sustancias que afectan directamente al sistema nervioso central como a las funciones motoras del cerebro; produciendo alteraciones directas en la conducta de la persona consumidora. (ACI Prensa, s.f)

2.4. BASES EPISTÉMICOS

La presente investigación seguirá la corriente del pensamiento del positivismo jurídico, debido a que inicia su labor observando la realidad social en su dimensión jurídica, tratando de buscar las relaciones existentes entre el control social formal e informal con el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad.

La observación se centrará, en los operativos policiales en la provincia de Coronel Portillo capital de Pucallpa; en los procesos seguidos por la fiscalía y el juzgado de investigación preparatoria y juez penal unipersonal de ser el caso.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN

3.1.1. Tipo de Investigación

La presente Investigación fue de tipo mixto, porque reflejó la necesidad de medir y estimar magnitudes de los fenómenos o problemas de investigación (…) se pretendió medir, los fenómenos estudiados se refirieron al mundo real. (Hernández, Fernández y Baptista, 2014. p.5)

3.1.2. Nivel de Investigación

Descriptiva, porque "se buscó especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis". (Hernández et al., 2014. p.92)

Correlacional, porque este estudio tuvo por finalidad conocer la relación o grado de asociación que existe entre dos o más conceptos, categorías o variables en una muestra o contexto particular (…) (Hernández y Fernández, 2014)

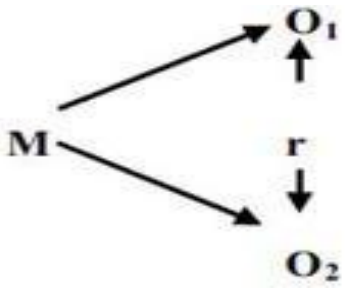
3.2. DISEÑO Y ESQUEMA DE LA INVESTIGACIÓN

3.2.1. Diseño: Descriptivo - Correlacional

Es el plan o la estrategia para confirmar, lo que incluye un procedimiento y actividades tendientes a responder la respuesta a la

pregunta de investigación. (Hernández et al., 2014. p.129)

La investigación por su diseño fue por “Objetivos”, conforme a los resultados que se obtuvieron de acuerdo con el esquema que se acompaña:



Dónde:

X1 = Control social.

Y2 = Conducción en estado de ebriedad.

O1 = Observación de V1.

O2 = Observación de V2.

3.3. OBJETO DE ESTUDIO

El control social y el delito de conducción en estado de ebriedad.

3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA

3.4.1. Población

La población estuvo conformado por 100 Conductores de vehículos motorizados de Coronel Portillo, 40 Efectivos de la policía de tránsito de Coronel Portillo, 10 Fiscales provinciales penales de Coronel Portillo y 80 Expedientes penales por el delito de peligro común (Conducción en estado de ebriedad).

3.4.2. Muestra

La muestra se seleccionó mediante el muestreo no probabilístico, por conveniencia, en caso de los efectivos policiales, los fiscales y los jueces y expedientes judiciales por su población no fue necesario someter a la tabla de estadística; distribuido de la siguiente manera:

- 50 Conductores de vehículos motorizados de Coronel Portillo.
- 10 Policías de tránsito de Coronel Portillo.
- 05 Fiscales provinciales de Coronel Portillo.
- 20 Expedientes por el delito de peligro común (Conducción en estado de ebriedad).

Criterios de inclusión:

- Policía Nacional del Perú, que participan en los operativos y de la unidad de tránsito de Coronel Portillo.
- Fiscales penales de Coronel Portillo.
- Expedientes judiciales sobre delito sobre conducción en estado de ebriedad.

3.5. FUENTES DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Las fuentes de recolección de datos, fueron los efectivos de la policía de tránsito, sección delitos por conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad; los fiscales penales de Coronel Portillo y expedientes judiciales.

3.6. INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

En la presente investigación se usaron los siguientes instrumentos:

El cuestionario: Con el propósito de medir las variables en estudio, para la recolección de datos se diseñó un cuestionario estructurado, que constó de dos partes:

La primera parte de la encuesta y entrevista estuvo destinada a medir conocimientos sobre control social mediante reglas de tránsito (05) y su relación con el delito de conducción en estado de ebriedad (5) ítems de respuestas dicotómicas, en los cuales los justiciables y los magistrados seleccionaron y marcaron la respuesta correcta con un SÍ o con un NO.

La segunda parte, estuvo orientada a medir las consecuencias sobre el principio de delito de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad, constó de cinco (5) y la relación de la violación de las disposiciones legales que constaron de (5) ítems de respuestas dicotómicas en los cuales los encuestados seleccionaron y marcaron la respuesta correcta (Ver anexo 1).

La observación: Se empleó para los expedientes judiciales, para el efecto se aplicaron las fichas (Ver anexo 2).

3.7. TÉCNICAS DE RECOJO, PROCESAMIENTO Y PRESENTACIÓN DE DATOS

3.7.1. Técnica de Recolección de Datos

Previo a la recolección de datos, se realizó la prueba piloto para medir la validez y confiabilidad del Instrumento (cuestionario). Para la

validez se solicitó la colaboración de tres profesionales de Derecho Penal con grado de maestría y/o doctor en derecho, quienes hicieron algunas observaciones y sugerencias en cuanto a la terminología y cantidad de ítems y el contenido del cuestionario, las mismas que fueron tomadas en cuenta para el instrumento definitivo.

Se procedió a elaborar los formularios a base de preguntas con respuestas alternativas referente al problema de investigación, se mandó a reproducir los formularios para el uso o rellenado adecuado de estos formularios. Una vez, preparados todos los materiales y los instrumentos a utilizar se procedió a realizar la entrevista a las personas seleccionadas.

El cuestionario fue aplicado a los conductores, policías, fiscales y jueces por la cantidad, la misma que pasará previamente mediante una prueba piloto del 10% y fue validado mediante la prueba de Alfa de Cronbach.

3.7.2. Técnicas de procesamiento y presentación de datos

Se creó una base de datos codificados en el programa Excel, para luego ser importados al SPSS versión 22 y SAS, lo que permitió evidenciar los resultados y elaborar las discusiones respectivas.

Se elaboró tablas estadísticas con frecuencias y porcentajes, así como figuras para presentar los resultados.

El análisis e interpretación de los resultados se realizaron a través de la estadística descriptiva e inferencial, el marco teórico y los antecedentes con el fin de comparar y responder a los objetivos e hipótesis planteadas.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

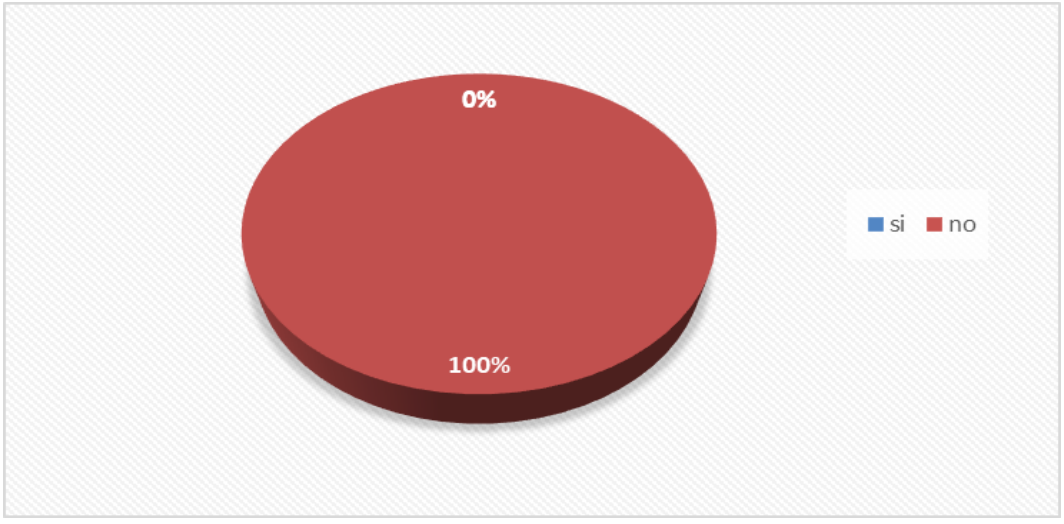
A. RESULTADOS DEL CUESTIONARIO APLICADO A 5 FISCALES PROVINCIALES.

- **Variable 1 - Control Social.**

Tabla 2. **¿Cree usted que el control social formal (con leyes) tiene mayor efecto en los conductores de vehículos motorizados?**

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	0	0
NO	5	100
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 2.

Figura 1. **¿Cree usted que el control social formal (con leyes) tiene mayor efecto en los conductores de vehículos motorizados?**

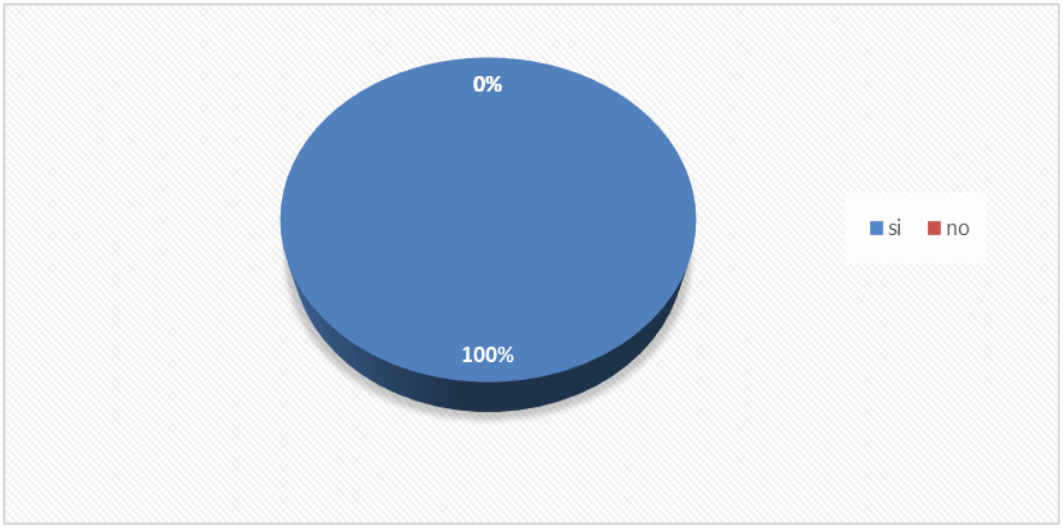
Interpretación

En la tabla 2 y la figura 1, se observa que el 100% de los encuestados opinan que las leyes no tienen efectos preponderantes en el control social, en los conductores de vehículos motorizados.

Tabla 3. ¿Cree usted que el control social informal (educación, religión, etc.) tiene mayor efecto en la conducción de vehículos motorizados?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	5	100
NO	0	0
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 3.

Figura 2. ¿Cree usted que el control social informal (educación, religión, etc.) tiene mayor efecto en la conducción de vehículos motorizados?

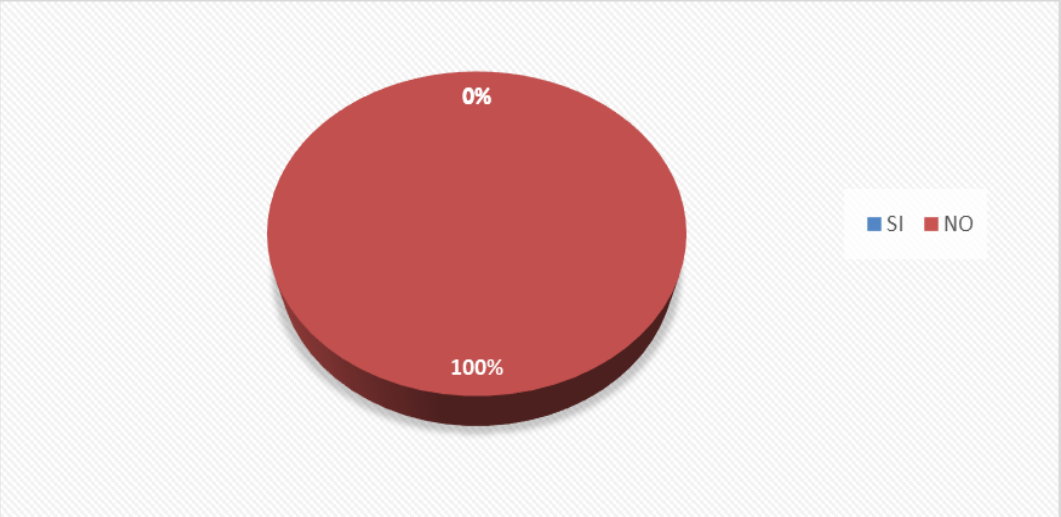
Interpretación

En la tabla 3 y la figura 2, se observa que el 100% de los encuestados opinan que el control informal, tiene mayor efecto en el control social que los controles formales, en el hábito de los conductores de vehículos motorizados.

Tabla 4. ¿Cree usted que las normas morales influyen en el control social de las personas al momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	0	0.
NO	5	100
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 4.

Figura 3. ¿Cree usted que las normas morales influyen en el control social de las personas al momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad?

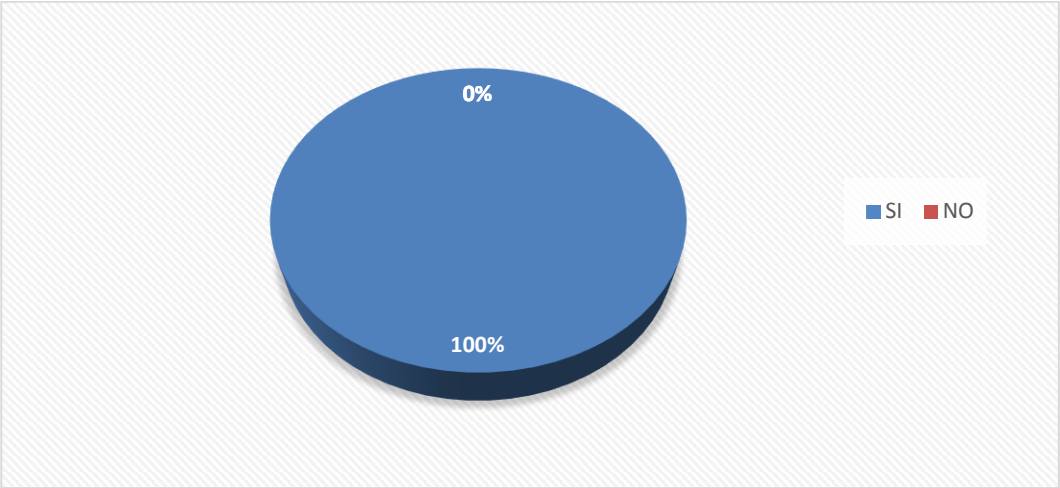
Interpretación

En la tabla 4 y la figura 3, se observa que el 100% de los encuestados niegan que las normas morales influyan preponderantemente en las personas en el momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad.

Tabla 5. ¿Cree usted que los medios de comunicación masiva con sus propagandas de fiestas promueven el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	5	100
NO	0	0
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 5.

Figura 4. ¿Cree usted que los medios de comunicación masiva con sus propagandas de fiestas promueven el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

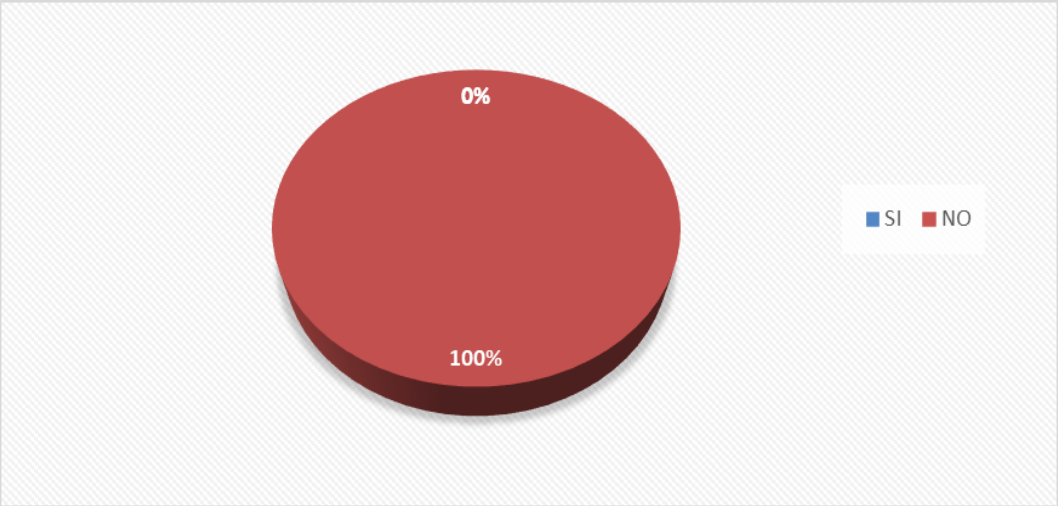
Interpretación

La tabla 5 y la figura 4, muestran que el 100% de los encuestados afirman que los medios de comunicación promueven el consumo de alcohol en forma masiva a la población y también a los conductores de vehículos motorizados.

Tabla 6. ¿Cree usted que mientras existen propagandas que induce al consumo de alcohol masivo se puede disminuir al menos en delito de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	0	0
NO	5	100
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 6.

Figura 5. ¿Cree usted que mientras existen propagandas que induce al consumo de alcohol masivo se puede disminuir al menos en delito de conducción en estado de ebriedad?

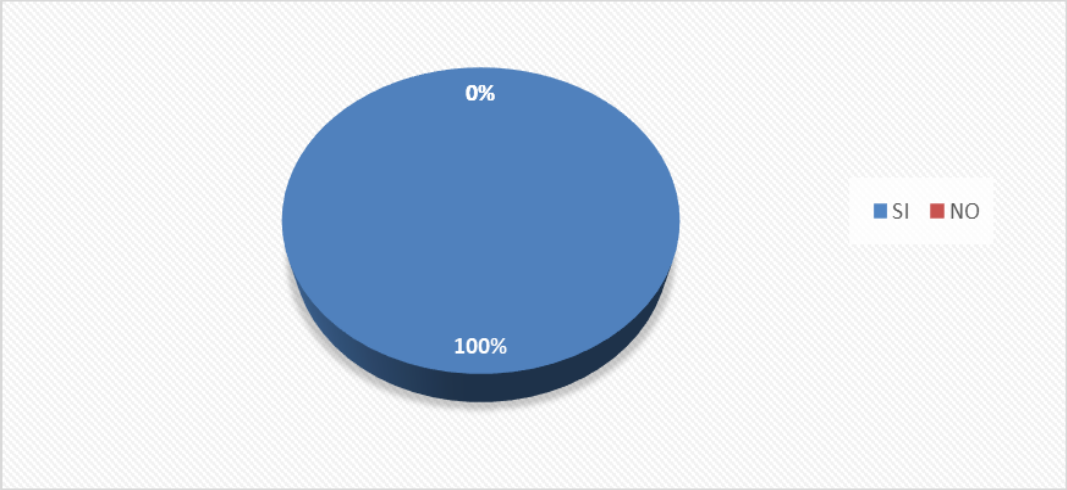
Interpretación

La tabla 6 y la figura 5, muestran que el 100% de los encuestados opinan en el sentido, que mientras existan las propagandas mediante medios de comunicación masiva, que inducen al consumo de alcohol no puede disminuir el delito de conducción en estado de ebriedad.

Tabla 7. ¿Cree usted que la ley penal que impone pena e inhabilitación, es un control efectivo en el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	5	100
NO	0	0
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 7.

Figura 6. ¿Cree usted que la ley penal que impone pena e inhabilitación, es un control efectivo en el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

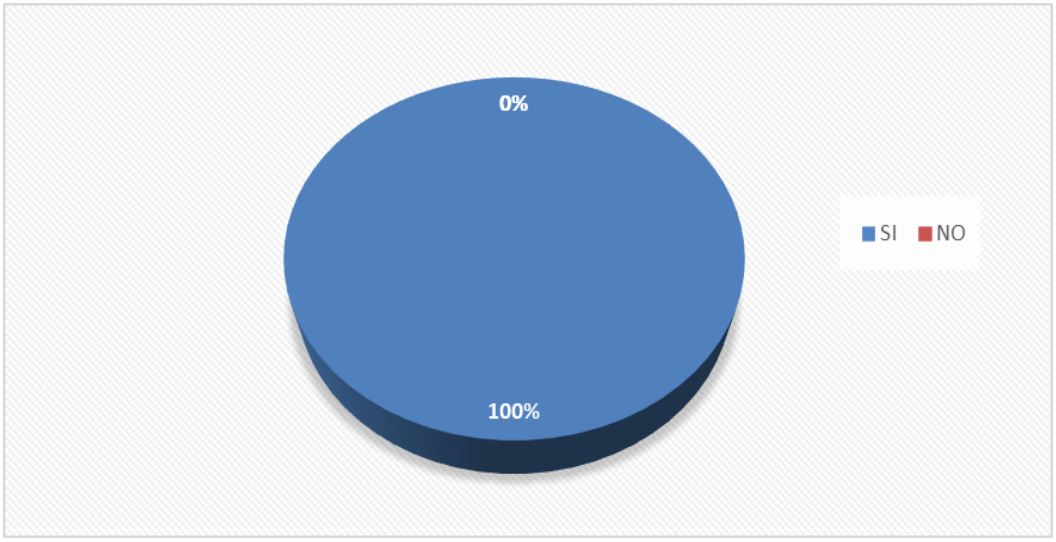
Interpretación

La tabla 7 y la figura 6, muestran que el 100% de los encuestados afirman que la ley penal, que impone penas y medidas de seguridad ejerce un control efectivo en el consumo de alcohol de los vehículos motorizados.

Tabla 8. ¿Cree usted que las leyes que establecen multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	5	100
NO	0	0
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 8.

Figura 7. ¿Cree usted que las leyes que establecen multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

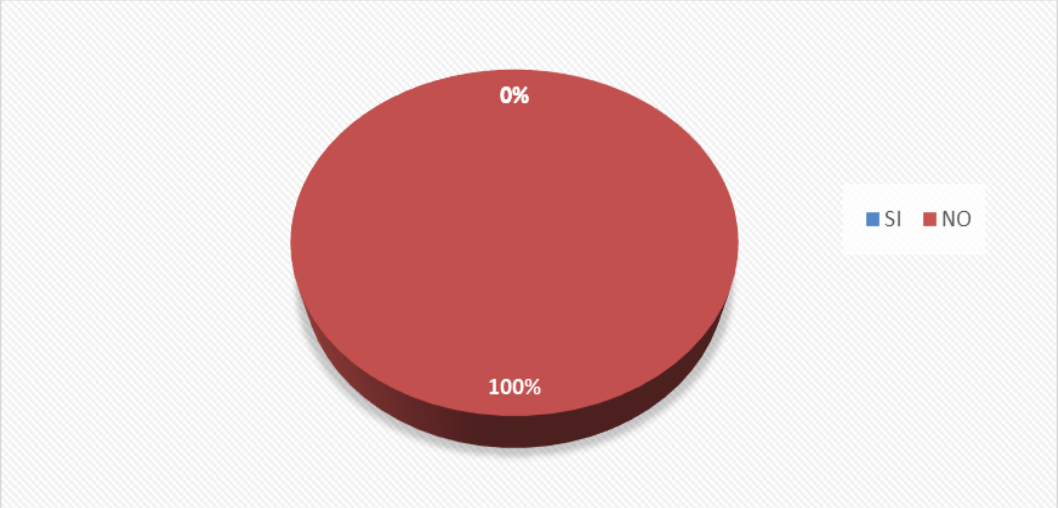
Interpretación

La tabla 8 y la figura 7, muestran que el 100% de los encuestados afirman que las multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol en los conductores de vehículos motorizados.

Tabla 9. ¿Cree usted los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado cometen solamente los no profesionales?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	0	0
NO	5	100
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 9.

Figura 8. ¿Cree usted los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado cometen solamente los no profesionales?

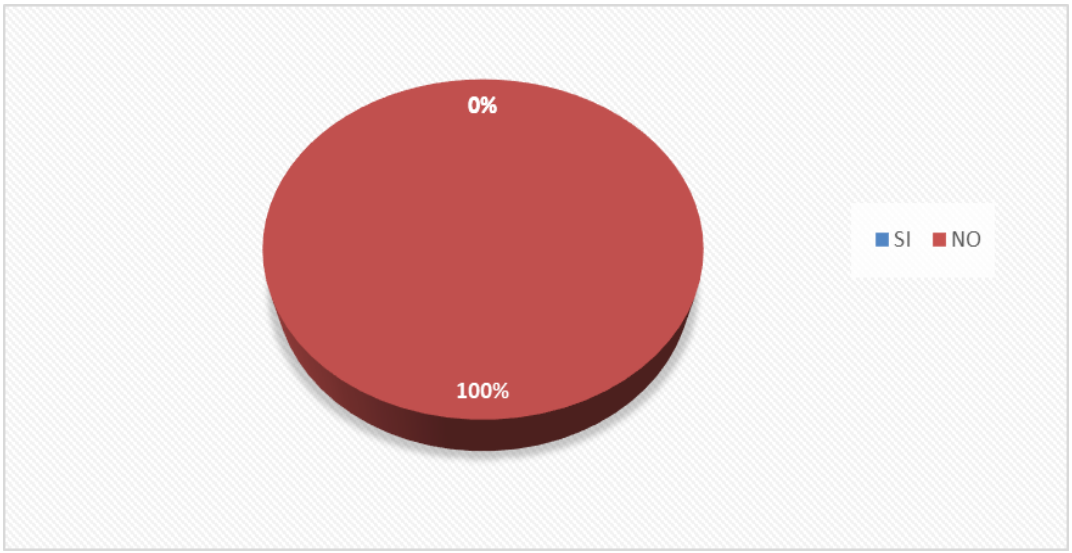
Interpretación

La tabla 9 y la figura 8, muestran que el 100% de los encuestados aseveran que los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado solamente cometen las personas que no son profesionales; induciéndonos decir que también comenten el mismo delito personas profesionales hasta el mismo policía.

Tabla 10. ¿Cree usted que es necesario modificar el artículo 274 del Código Penal para disminuir la conducción de vehículo en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	0	0
NO	5	100
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 10.

Figura 9. ¿Cree usted que es necesario modificar el artículo 274 del Código Penal para disminuir la conducción de vehículo en estado de ebriedad?

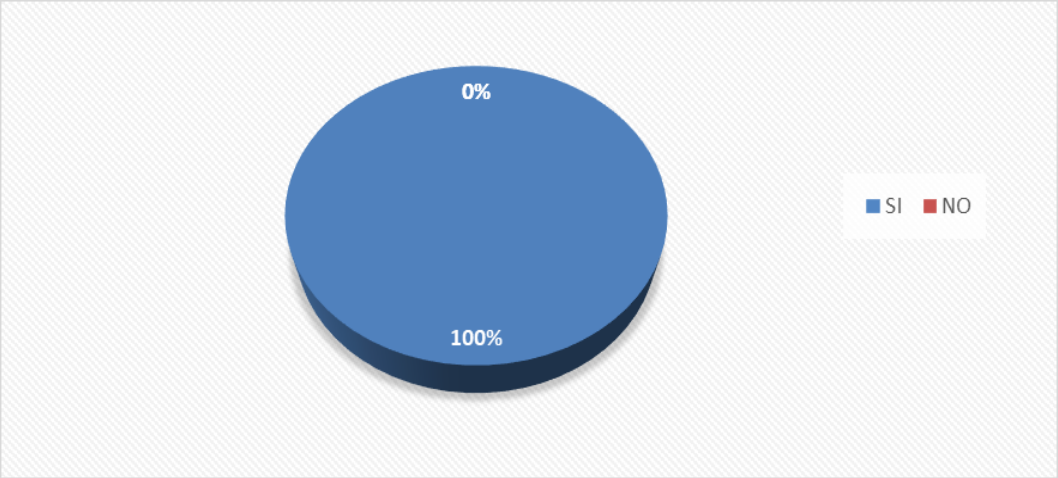
Interpretación

La tabla 10 y la figura 9, muestran que el 100% de los encuestados opinan que no es necesario la modificación del artículo 274 del Código Penal.

Tabla 11. ¿Cree usted que la única forma de evitar la conducción en estado de ebriedad de vehículos motorizados es imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas o existe otra forma más efectiva?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	5	100
NO	0	0
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 11.

Figura 10. ¿Cree usted que la única forma de evitar la conducción en estado de ebriedad de vehículos motorizados es imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas o existe otra forma más efectiva?

Interpretación

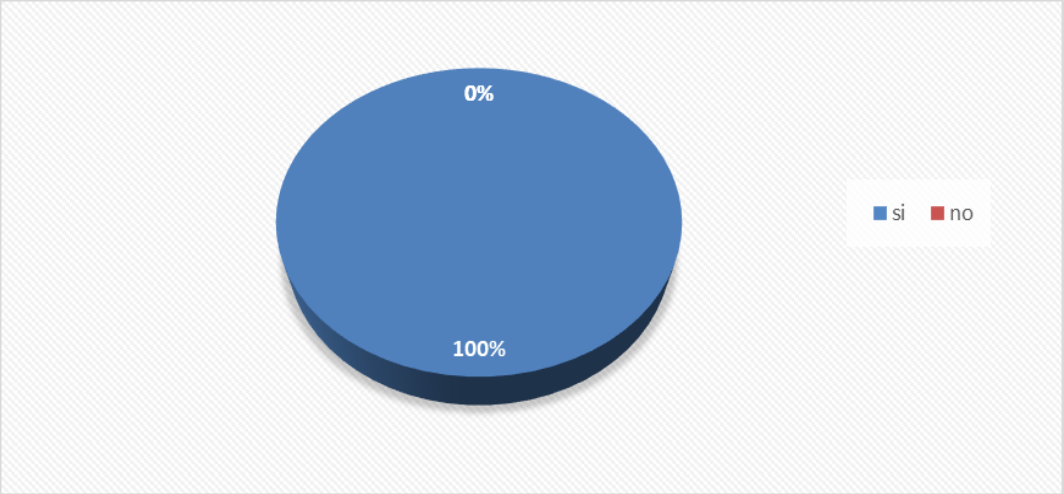
La tabla 11 y la figura 10, muestran que el 100% de los encuestados opinan que si es una forma para evitar la conducción en estado de ebriedad imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas.

- **Variable 2 - Conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad.**

Tabla 12. ¿Cree usted que conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad es una acción peligrosa muy grave?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	5	100
NO	0	0
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 12.

Figura 11. ¿Cree usted que conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad es una acción peligrosa muy grave?

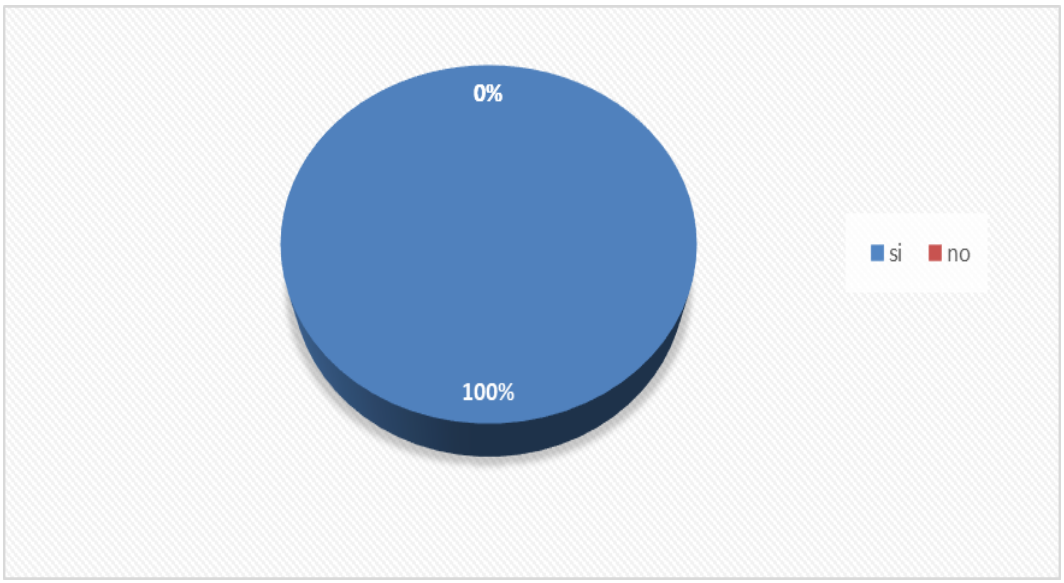
Interpretación

La tabla 12 y la figura 11, muestran que el 100% de los encuestados afirman que si es una acción peligrosa muy grave conducir en estado de ebriedad; el riesgo se maximiza.

Tabla 13. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad siempre tiene resultados peligrosos?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	5	100
NO	0	0
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 13.

Figura 22. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad siempre tiene resultados peligrosos?

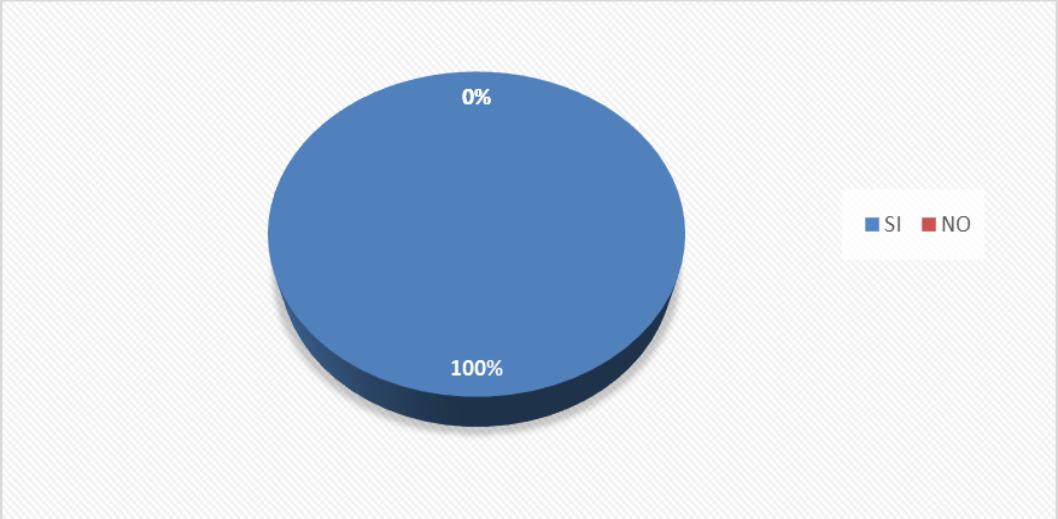
Interpretación

La tabla 13 y la figura 12, muestran que el 100% de los encuestados afirman que siempre tiene resultados peligrosos conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad.

Tabla 14. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye en un delito de riesgo?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	5	100
NO	0	0
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 14.

Figura 13. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye en un delito de riesgo?

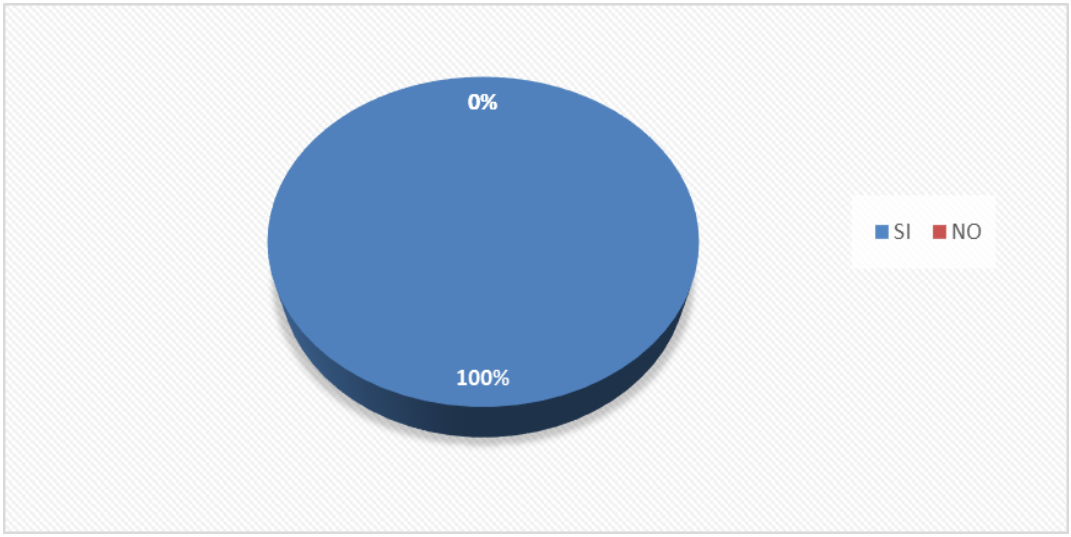
Interpretación

La tabla 14 y la figura 13, muestran que el 100% de los encuestados afirman que si constituye un delito de riesgo conducir un vehículo en estado de ebriedad.

Tabla 15. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de miedo?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	5	100
NO	0	0
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 15.

Figura 14. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de miedo?

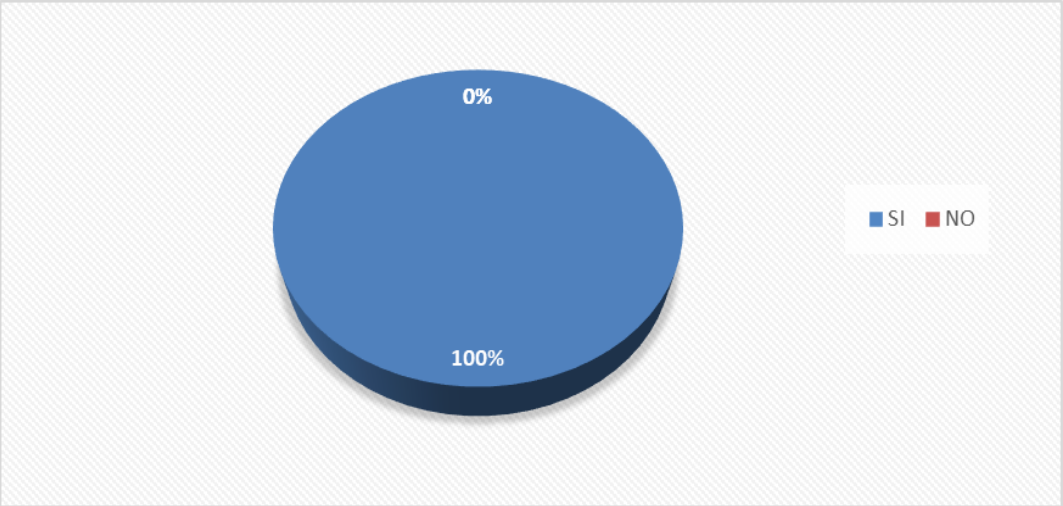
Interpretación

La tabla 15 y la figura 14, muestran que el 100% de los encuestados afirman que constituye un delito de miedo conducir un vehículo en estado de ebriedad.

Tabla 16. ¿Cree usted que mediante educación se puede reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	5	100
NO	0	0
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 16.

Figura 15. ¿Cree usted que mediante educación se puede reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?

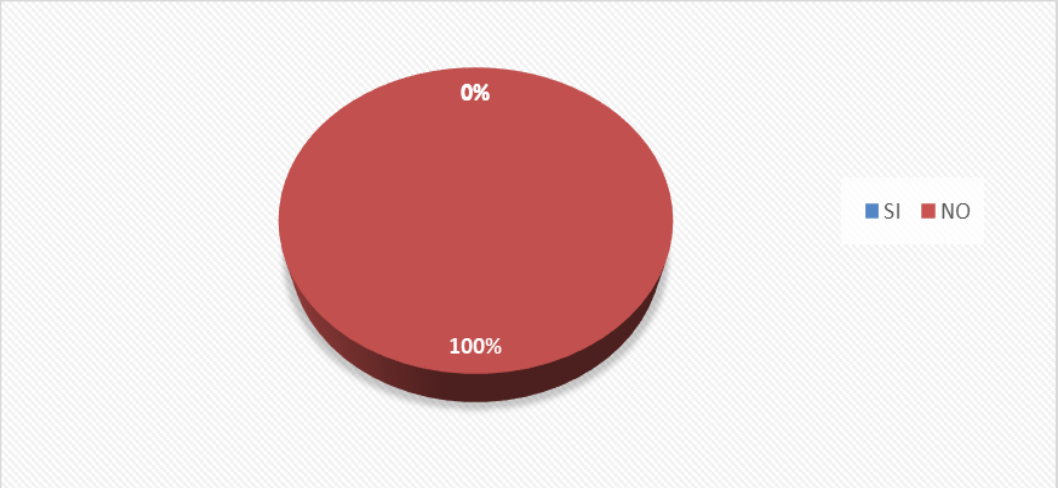
Interpretación

La tabla 16 y la figura 15, muestran que el 100% de los encuestados afirman que el delito de conducción en estado de ebriedad se puede reducir mediante educación.

Tabla 17. ¿Cree usted que mediante los medios de comunicación ayudan a reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	0	0
NO	5	100
TOTAL	5	100

Fuentes: Cuestionario.



Fuentes: Tabla 17.

Figura 16. ¿Cree usted que mediante los medios de comunicación ayudan a reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?

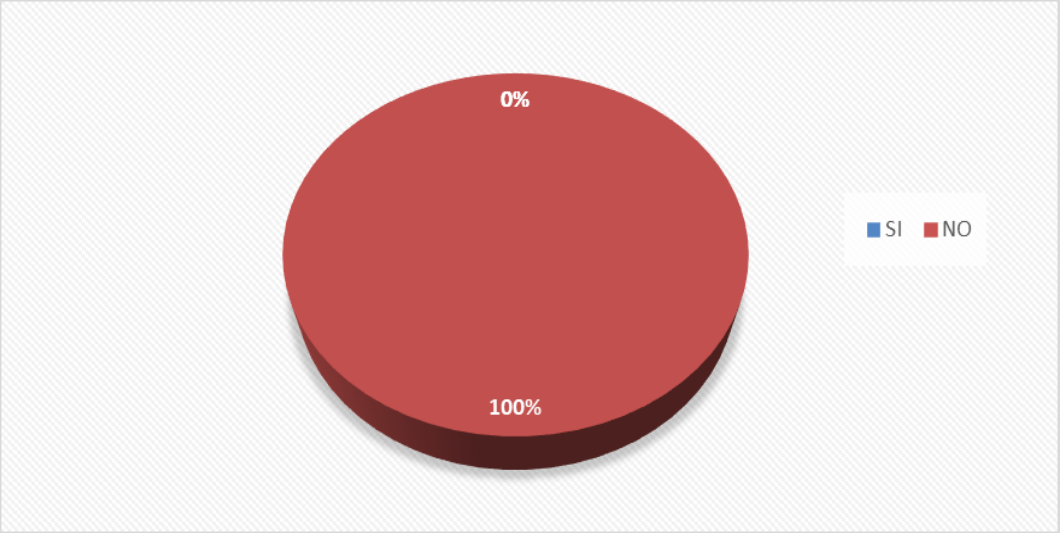
Interpretación

La tabla 17 y la figura 16, muestran que el 100% de los encuestados niegan que el delito de conducción en estado de ebriedad se reduce mediante los medios de comunicación.

Tabla 18. ¿Cree usted que las normas morales serán suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	0	0
NO	5	100
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 18.

Figura 17. ¿Cree usted que las normas morales serán suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad?

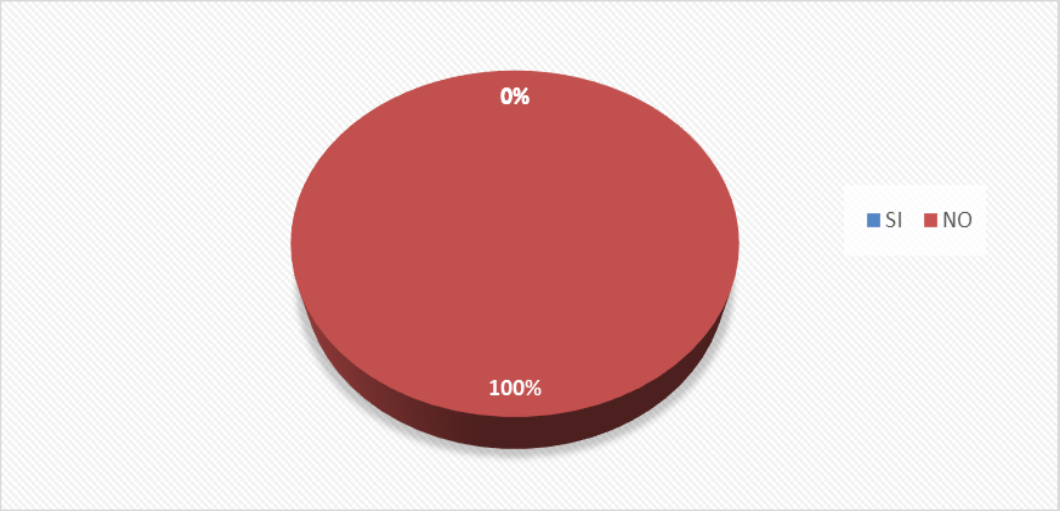
Interpretación

La tabla 18 y la figura 17, muestran que el 100% de los encuestados niegan que las normas morales serían suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad.

Tabla 19. ¿Las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	0	0
NO	5	100
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 19.

Figura 18. ¿Las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad?

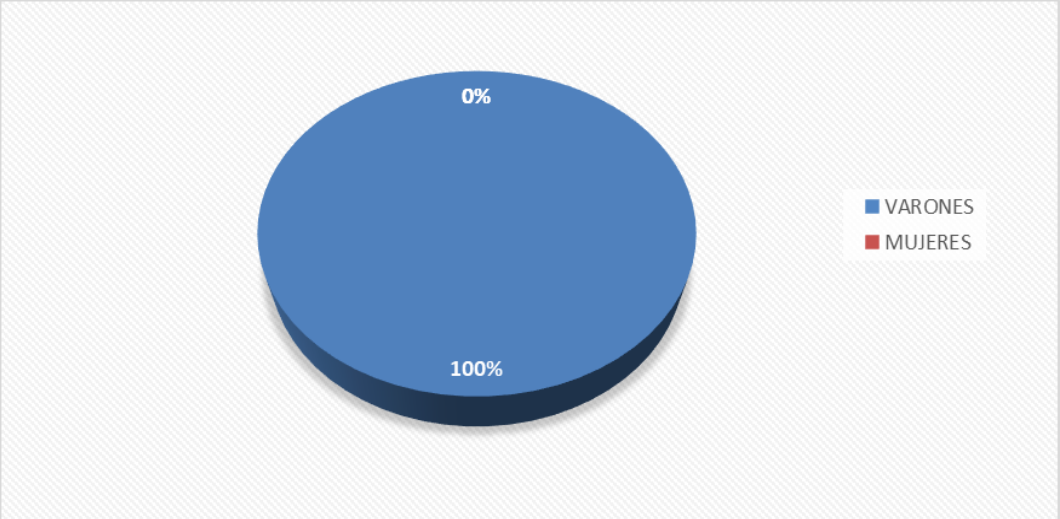
Interpretación

La tabla 19 y la figura 18, muestran que el 100% de los encuestados niegan que las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad.

Tabla 20. ¿Las mujeres o los varones son más recurrentes en el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
VARONES	5	100
MUJERES	0	0
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 20.

Figura 19. ¿Las mujeres o los varones son más recurrentes en el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad?

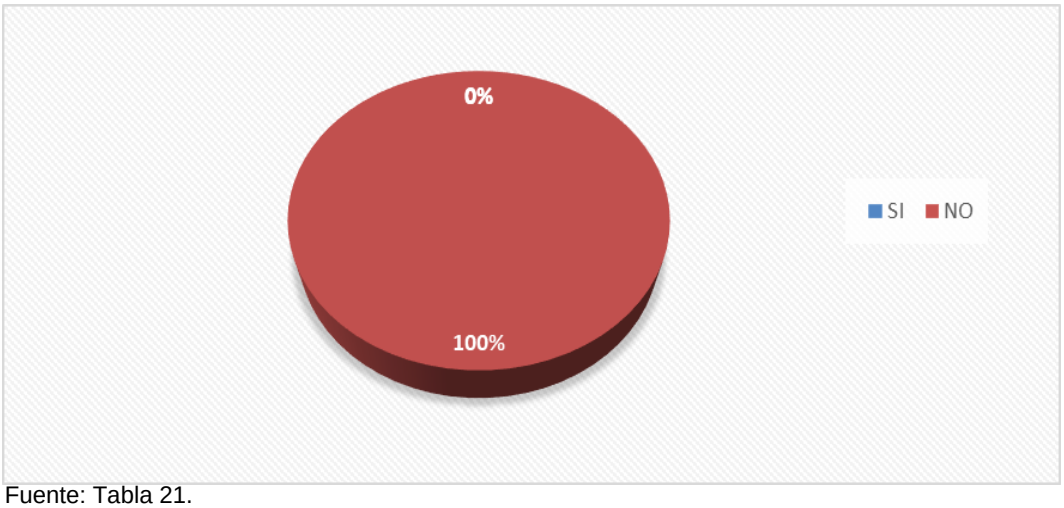
Interpretación

La tabla 20 y la figura 19, muestran que el 100% de los encuestados opinan que los delitos de conducción en estado de ebriedad los cometen con frecuencia los varones.

Tabla 21. ¿El delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad distingue las clases sociales?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	0	0
NO	5	100
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 21.

Figura 20. ¿El delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad distingue las clases sociales?

Interpretación

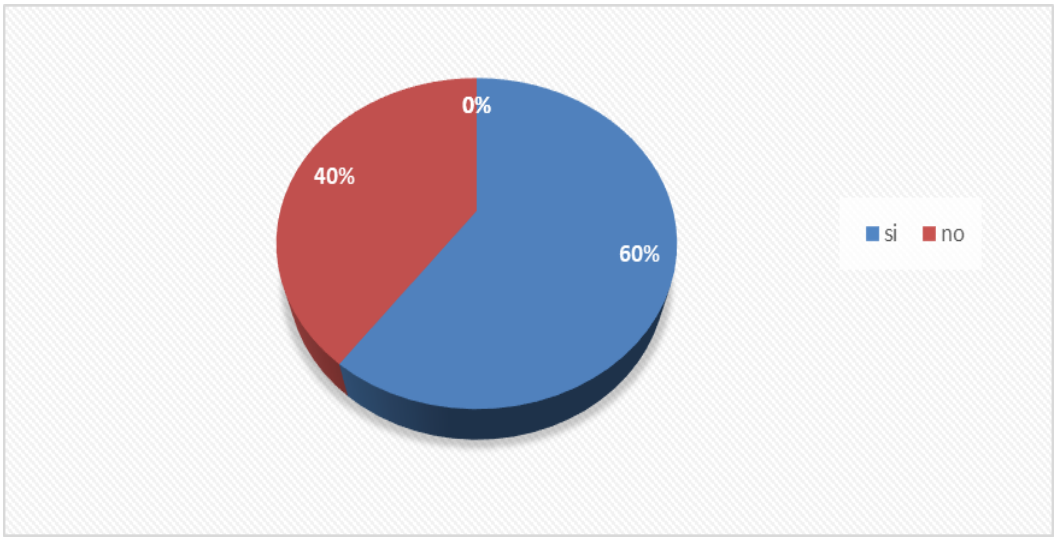
La tabla 21 y la figura 20, muestran que el 100% de los encuestados opinan que no distingue clases sociales, todos están incursos en el delito de conducción en estado de ebriedad.

B. RESULTADOS DEL CUESTIONARIO APLICADO A 50 CIUDADANOS CONDUCTORES

Tabla 22. ¿Cree usted que el control social formal (es decir mediante leyes) tiene mayor efecto en los conductores de vehículos motorizados?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	30	60
NO	20	40
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 22.

Figura 21. ¿Cree usted que el control social formal (es decir mediante leyes) tiene mayor efecto en los conductores de vehículos motorizados?

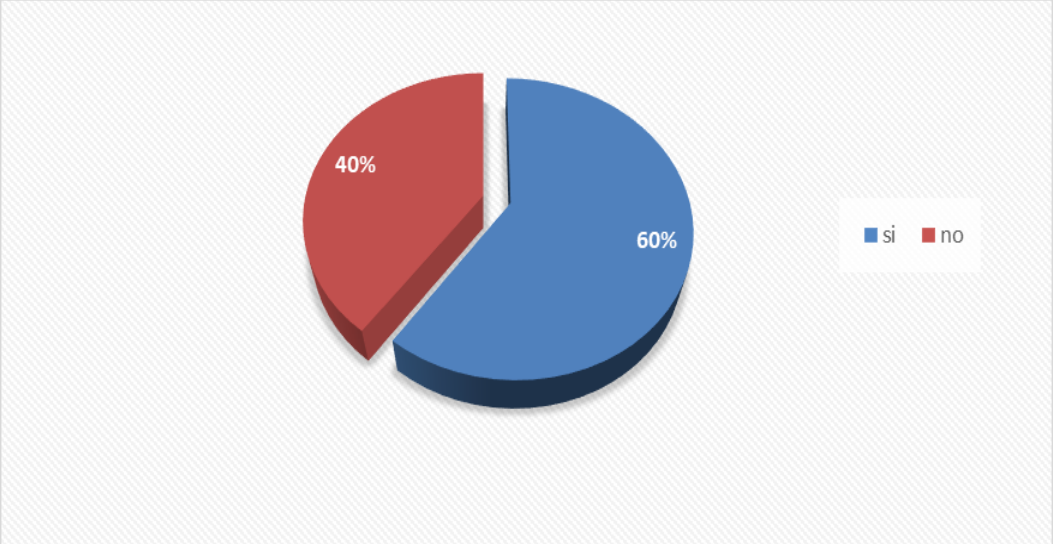
Interpretación:

La tabla 22 y la figura 21, muestran que el 60% de los encuestados opinan que el control social formal es efectivo, pero otra parte de los conductores, es decir, el 40% todavía piensan que no es efectivo.

Tabla 23. ¿Cree usted que el control social informal (es decir mediante la educación, religión, etc.) tiene mayor efecto en la conducción de vehículos motorizados?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	30	60
NO	20	40
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 23.

Figura 22. ¿Cree usted que el control social informal (es decir mediante educación, religión, etc.) tiene mayor efecto en la conducción de vehículos motorizados?

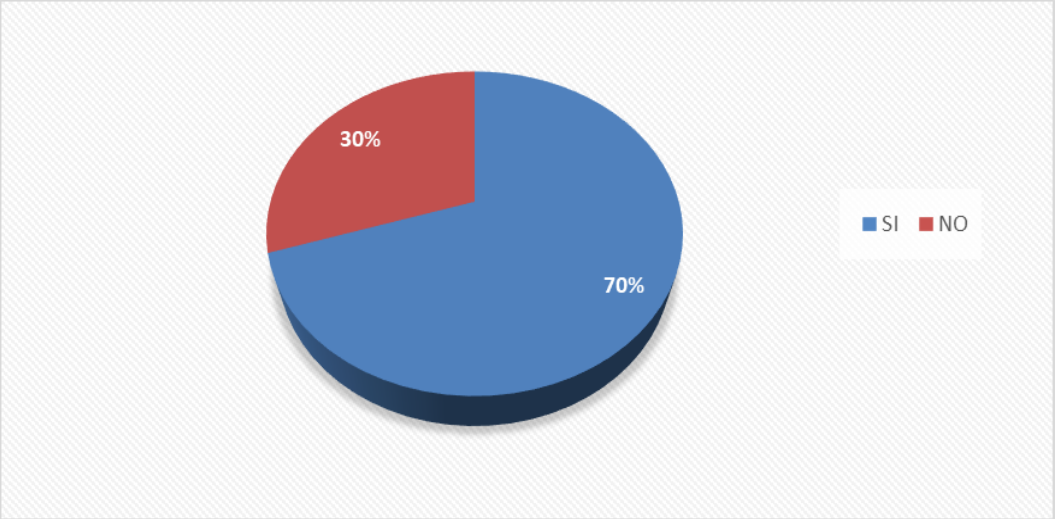
Interpretación

La tabla 23 y la figura 22, muestran que el 60% de los encuestados afirma si tiene mayor efecto la conducción de vehículos motorizados en el control social informal; es decir, la educación, la religión, la comunidad y otros.

Tabla 24. ¿Cree usted que las normas morales influyen en el control social de las personas al momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	35	70
NO	15	30
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 24.

Figura 23. ¿Cree usted que las normas morales influyen en el control social de las personas al momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad?

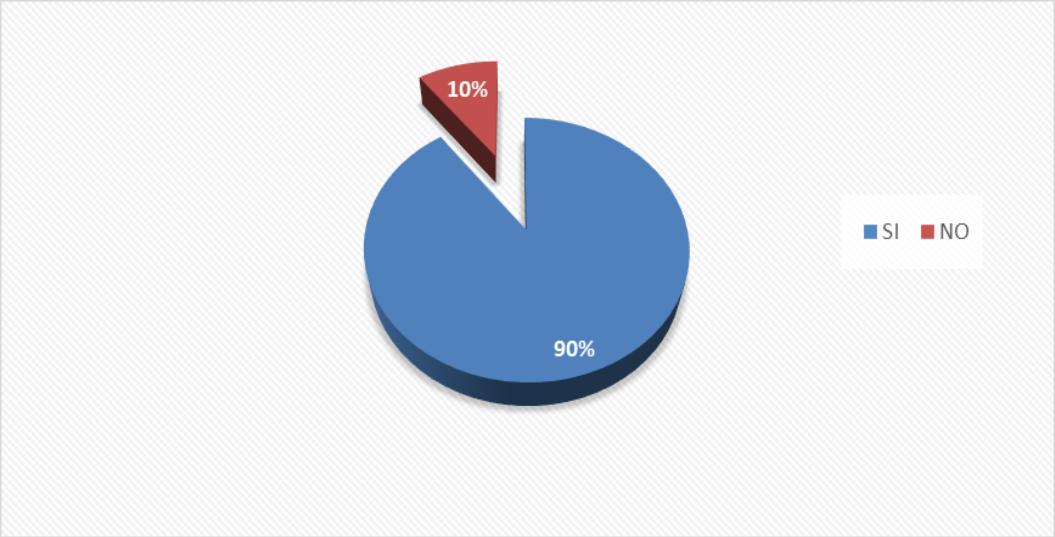
Interpretación

La tabla 24 y la figura 23, muestran que el 70% de los encuestados afirma que las normas morales influyen en las personas en el momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad.

Tabla 25. ¿Cree usted que los medios de comunicación masiva (radio, T.V.) con sus propagandas de fiestas promueven el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	45	90
NO	5	10
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 25.

Figura 24. ¿Cree usted que los medios de comunicación masiva (como radio y T.V.) con sus propagandas de fiestas promueven el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

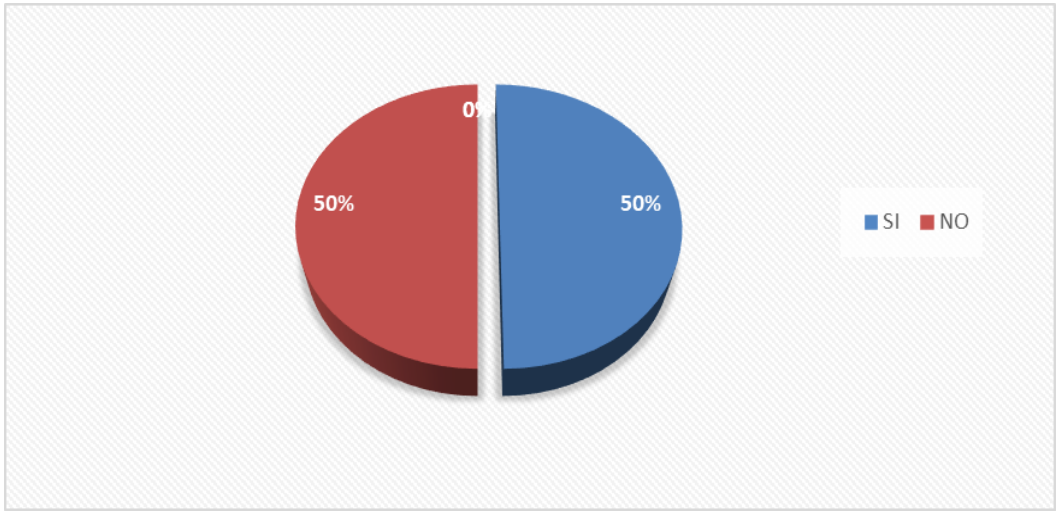
Interpretación

La tabla 25 y la figura 24, muestran que el 90% de los encuestados afirman que los medios de comunicación promueven el consumo de alcohol a los conductores de vehículos motorizados; solamente el 10% piensa que no influye.

Tabla 26. ¿Cree usted que mientras existen propagandas que induce al consumo de alcohol masivo se puede disminuir al menos en delito de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	25	50
NO	25	50
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 26.

Figura 25. ¿Cree usted que mientras existen propagandas que induce al consumo de alcohol masivo se puede disminuir al menos en delito de conducción en estado de ebriedad?

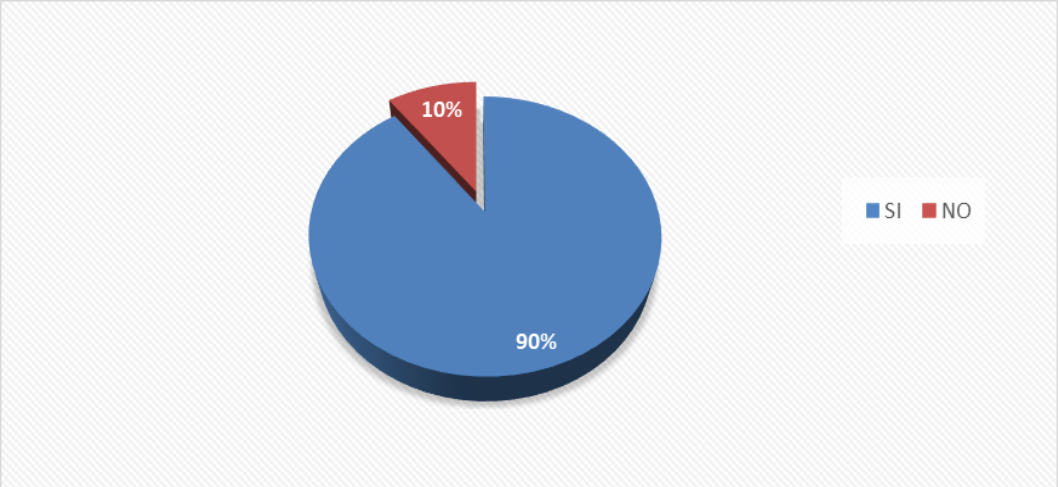
Interpretación.

La tabla 26 y la figura 25, muestran que el 50% de los encuestados niegan que las propagandas que inducen al alcohol puede disminuir el delito de conducción en estado de ebriedad y la otra mitad opinan que si puede disminuir.

Tabla 27. ¿Cree usted que la ley penal que impone pena e inhabilitación, es un control efectivo en el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	45	90
NO	5	10
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 27.

Figura 26. ¿Cree usted que la ley penal que impone pena e inhabilitación, es un control efectivo en el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

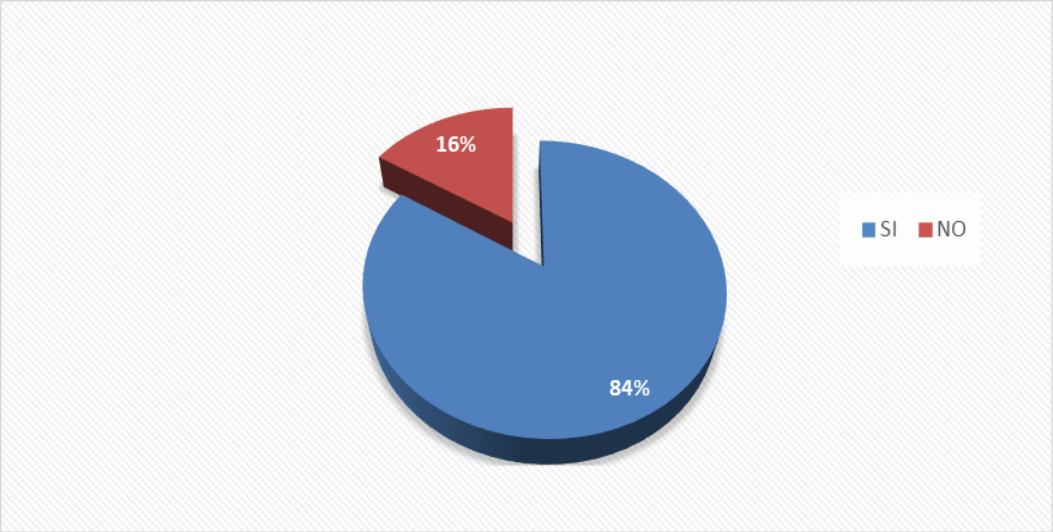
Interpretación

La tabla 27 y la figura 26, muestran que el 90% de los encuestados afirman que si es un control efectivo en el consumo de alcohol de los vehículos motorizados imponer pena e inhabilitación por la ley penal; mientras que el 10% opinan que no.

Tabla 28. ¿Cree usted que las leyes que establecen multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	42	84
NO	8	16
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 28.

Figura 27. ¿Cree usted que las leyes que establecen multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

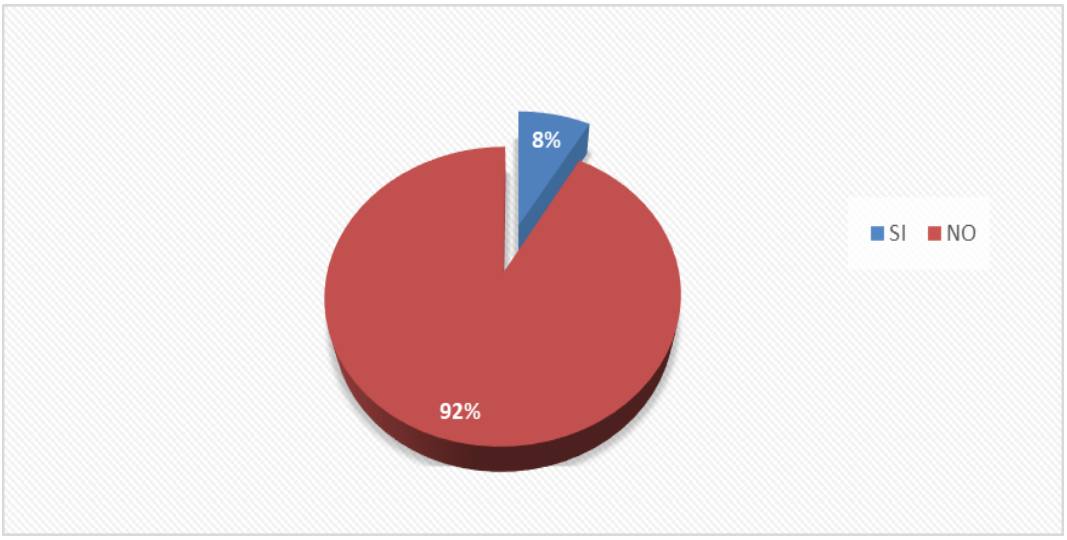
Interpretación

La tabla 28 y la figura 27, muestran que el 84% de los encuestados afirman que las multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol en los conductores de vehículos motorizados y el 16% opinan que no disminuyen.

Tabla 29. ¿Cree usted que los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado cometen solamente los no profesionales?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	4	8
NO	46	92
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 29.

Figura 28. ¿Cree usted que los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado cometen solamente los no profesionales?

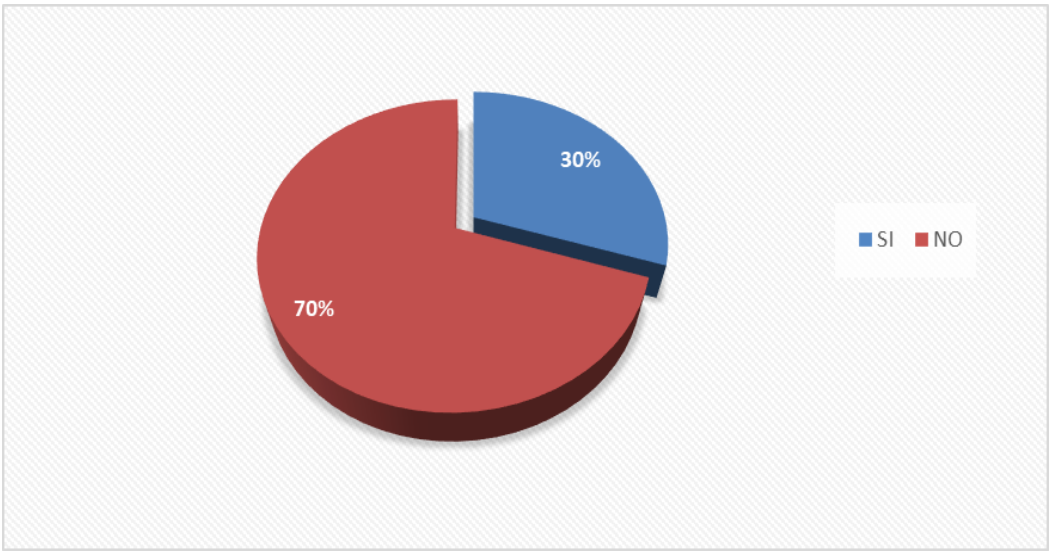
Interpretación

La tabla 29 y la figura 28, muestran que el 92% de los encuestados niegan que los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado solamente cometen los no profesionales, lo que significa también que se involucra a los profesionales; solo el 8% opinan lo contrario.

Tabla 30. ¿Cree usted que es necesario modificar el artículo 274 del Código Penal para disminuir la conducción de vehículo en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	15	030
NO	35	070
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 30.

Figura 29. ¿Cree usted que es necesario modificar el artículo 274 del Código Penal para disminuir la pena de vehículo en estado de ebriedad?

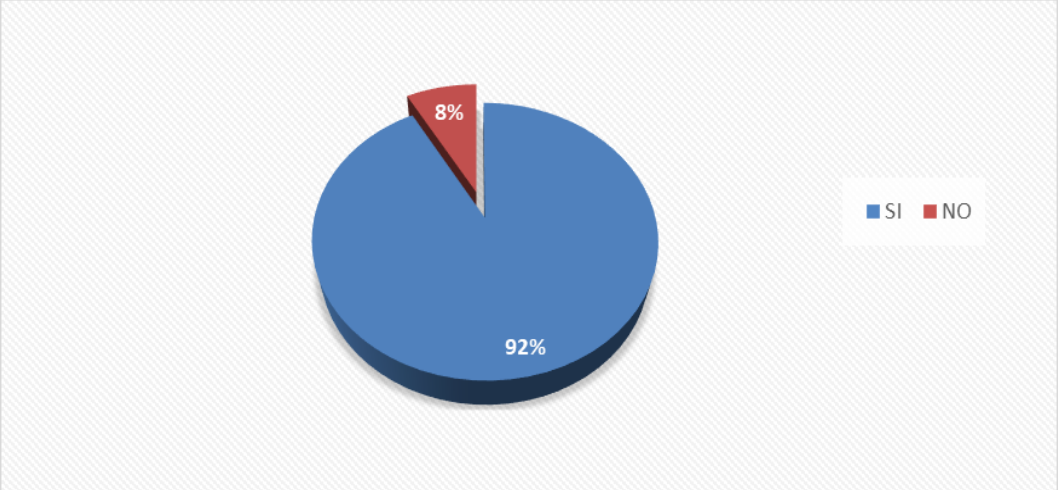
Interpretación

La tabla 30 y la figura 29, muestran que el 70% de los encuestados no están de acuerdo con la modificación del artículo 274 del Código Penal, solo el 30% opinan que si es necesario modificar el Código Penal.

Tabla 31. ¿Cree usted que la única forma de evitar la conducción en estado de ebriedad de vehículos motorizados es imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas o existe otra forma más efectiva?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	46	92
NO	4	8
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 31.

Figura 30. ¿Cree usted que la única forma de evitar la conducción en estado de ebriedad de vehículos motorizados es imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas o existe otra forma más efectiva?

Interpretación

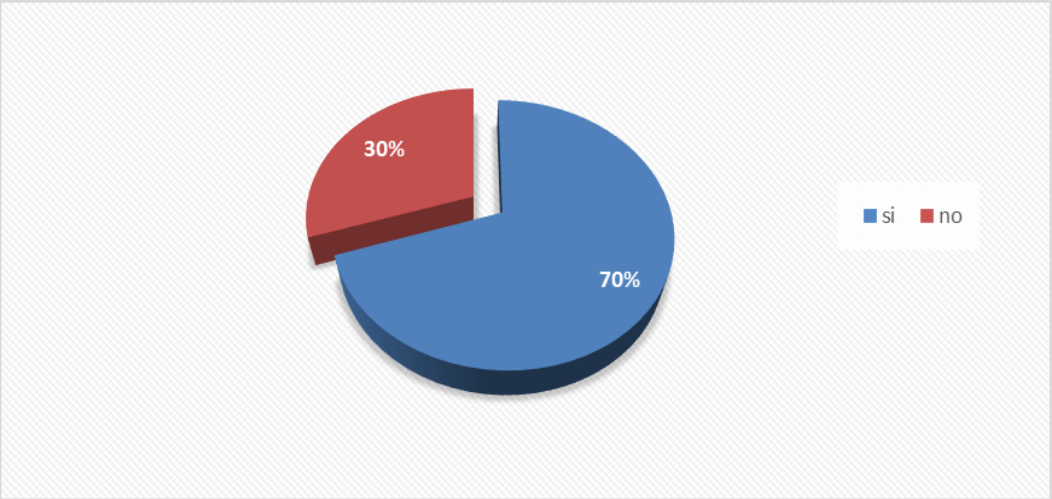
La tabla 31 y la figura 30, muestran que el 92% de los encuestados afirma que si es una forma para evitar la conducción en estado de ebriedad imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas.

- **Conocimiento sobre delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad.**

Tabla 32. ¿Cree usted que conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad es una acción peligrosa muy grave?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	35	70
NO	15	30
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 32.

Figura 31. ¿Cree usted que conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad es una acción peligrosa muy grave?

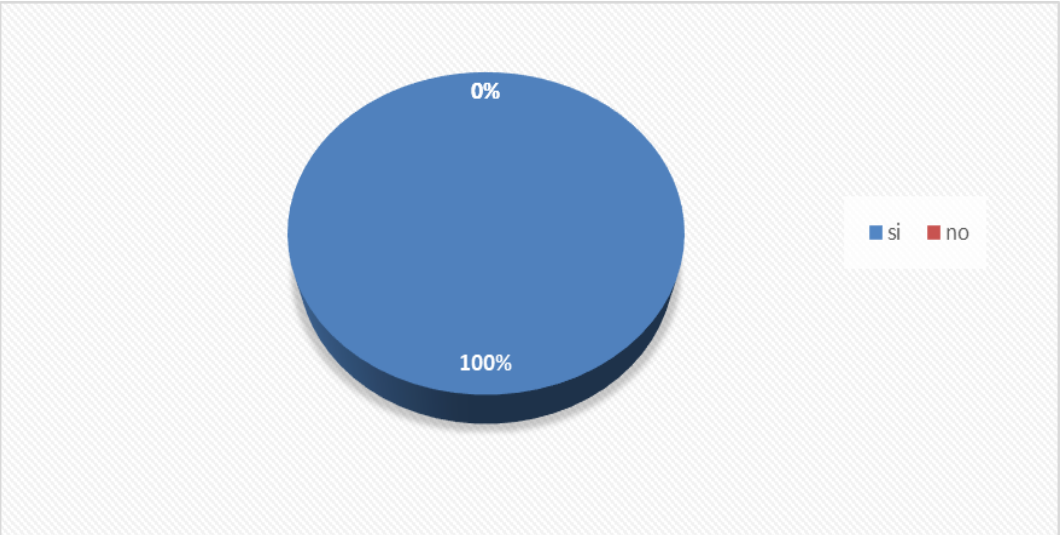
Interpretación

La tabla 32 y la figura 31, muestran que el 70% de los encuestados afirman que si es una acción peligrosa muy grave conducir en estado de ebriedad; solamente el 30% sostienen que no es peligrosa.

Tabla 33. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad siempre tiene resultados peligrosos?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	50	100
NO	0	0
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 33.

Figura 32. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad siempre tiene resultados peligrosos?

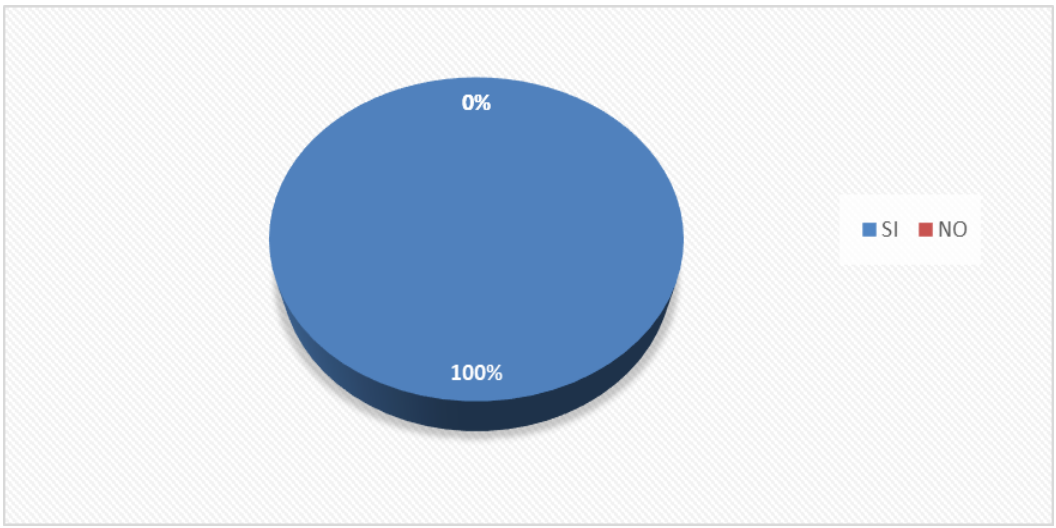
Interpretación

La tabla 33 y la figura 32, muestran que el 100% de los encuestados afirman que siempre tiene resultados peligrosos conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad.

Tabla 34. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de riesgo?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	50	100
NO	0	0
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 34.

Figura 33. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de riesgo?

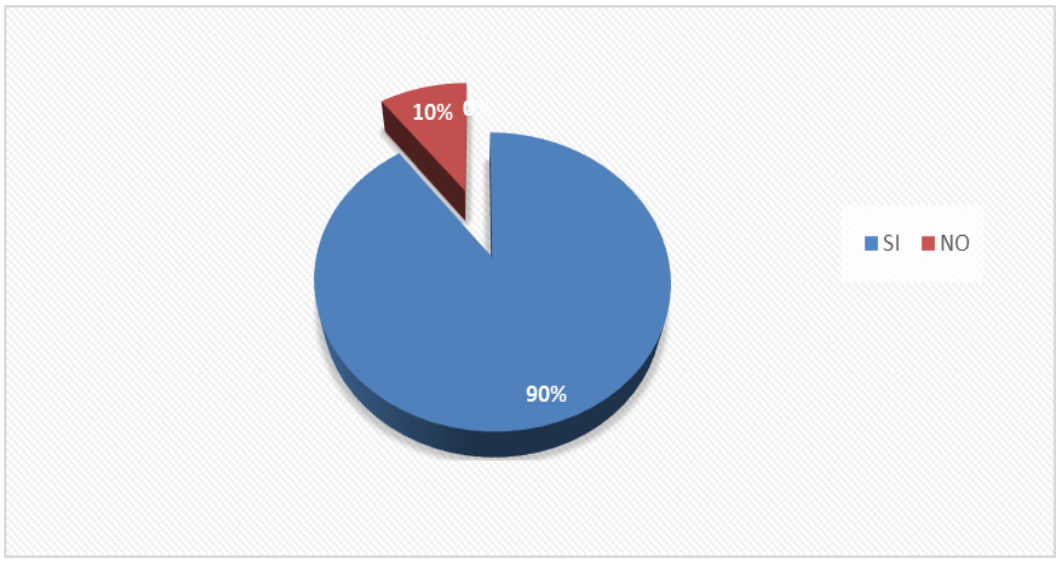
Interpretación

La tabla 34 y la figura 33, muestran que el 100% de los encuestados afirma que si constituye un delito de riesgo conducir un vehículo en estado de ebriedad.

Tabla 35. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de miedo?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	45	90
NO	5	10
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 35.

Figura 34. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de miedo?

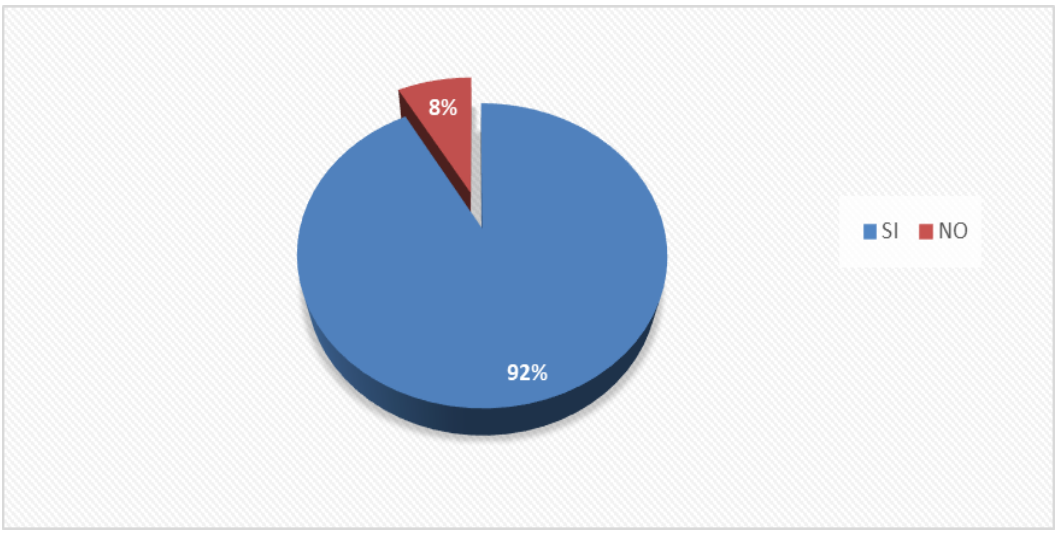
Interpretación.

La tabla 35 y la figura 34, muestran que el 90% de los encuestados afirman que constituye un delito de miedo conducir un vehículo en estado de ebriedad.

Tabla 36. ¿Cree usted que mediante educación se puede reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	46	92
NO	4	8
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 36.

Figura 35. ¿Cree usted que mediante educación se puede reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?

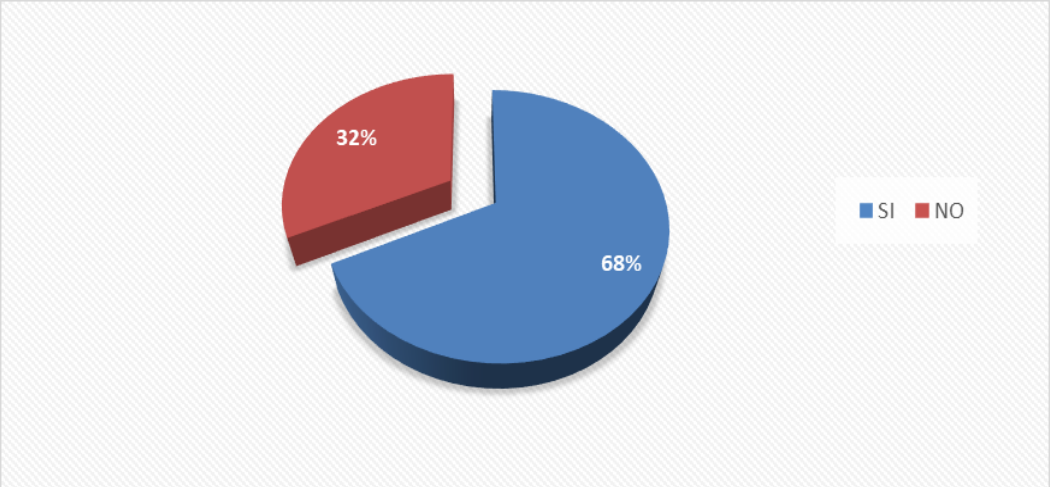
Interpretación

La tabla 36 y la figura 35, muestran que el 92% de los encuestados afirman que el delito de conducción en estado de ebriedad se puede reducir mediante educación.

Tabla 37. ¿Cree usted que mediante los medios de comunicación ayudan a reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	34	68
NO	16	32
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 37.

Figura 36. ¿Cree usted que mediante los medios de comunicación ayudan a reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?

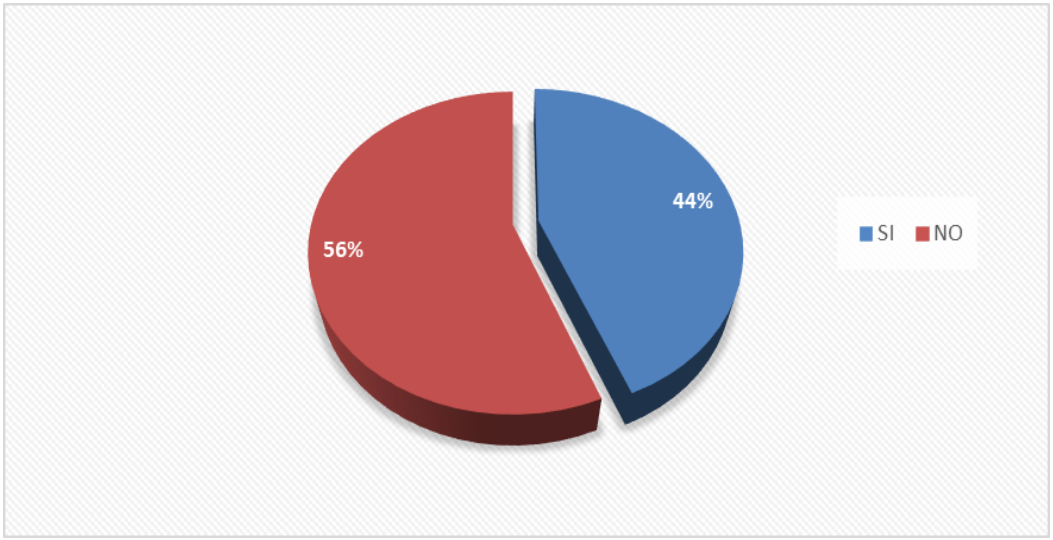
Interpretación

La tabla 37 y la figura 36, muestran que el 68% de los encuestados afirman que el delito de conducción en estado de ebriedad se reduce mediante los medios de comunicación; mientras que el 32% opinan que no.

Tabla 38. ¿Cree usted que las normas morales serán suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	22	44
NO	28	56
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 38.

Figura 37. ¿Cree usted que las normas morales serán suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad?

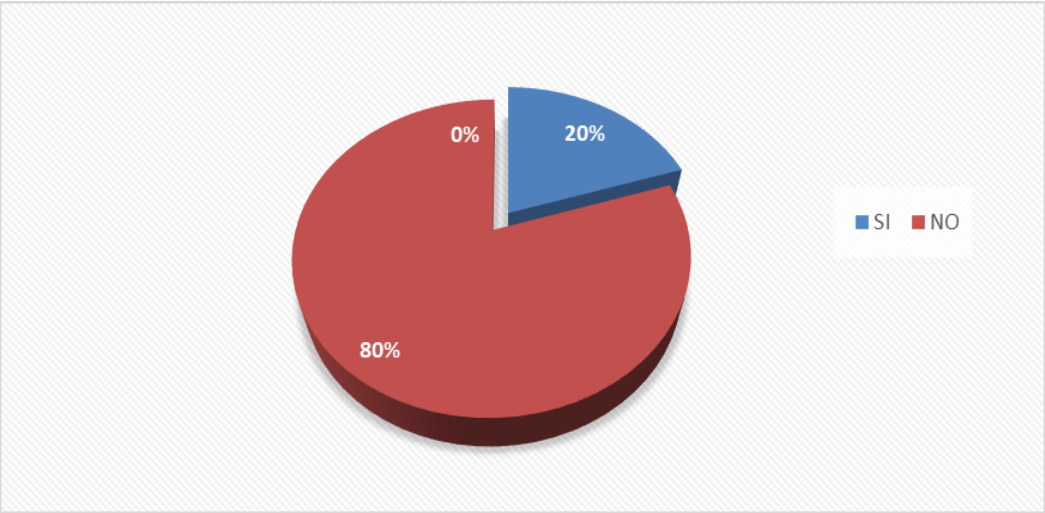
Interpretación

La tabla 38 y la figura 37, muestran que el 56% de los encuestados niegan que las normas morales serían suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad, mientras que el 44% afirman que si.

Tabla 39. ¿Las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	10	20
NO	40	80
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 39.

Figura 38. ¿Las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad?

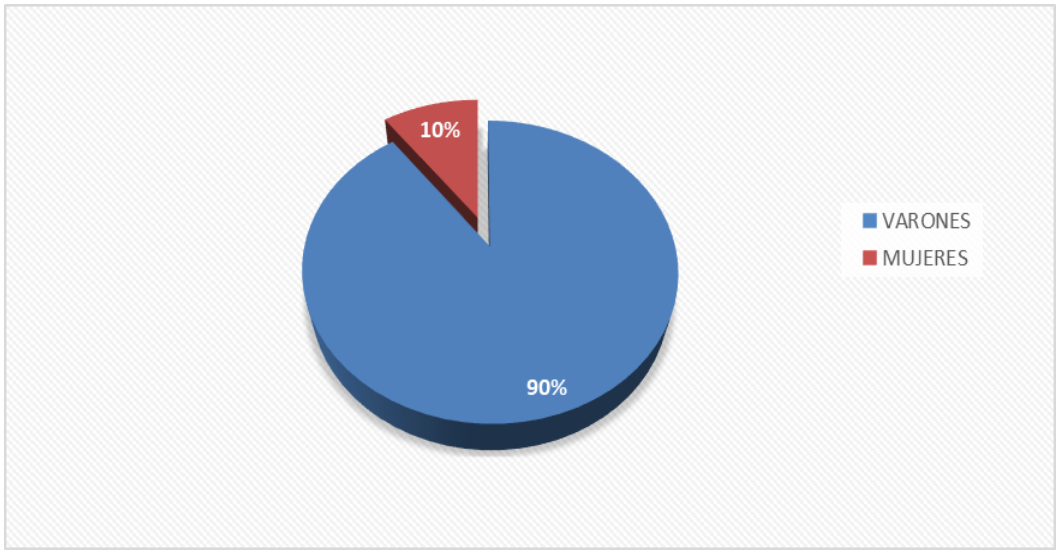
Interpretación

La tabla 39 y la figura 38, muestran que el 80% de los encuestados niegan que las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad.

Tabla 40. ¿Las mujeres o los varones son más recurrentes en el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
VARONES	45	90
MUJERES	5	10
TOTAL	50	1.00

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 40.

Figura 39. ¿Las mujeres o los varones son más recurrentes en el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad?

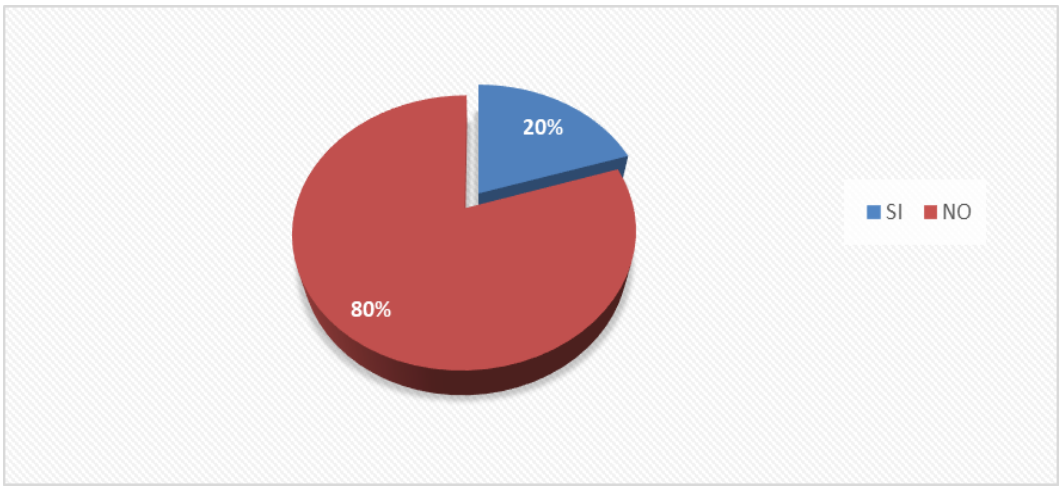
Interpretación.

La tabla 40 y la figura 39, muestran que el 90% de los encuestados en el delito de conducción en estado de ebriedad manifiestan que son los varones los más recurrentes.

Tabla 41. ¿El delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad distingue las clases sociales?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	10	20
NO	40	80
TOTAL	50	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 41.

Figura 40. ¿El delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad distingue las clases sociales?

Interpretación

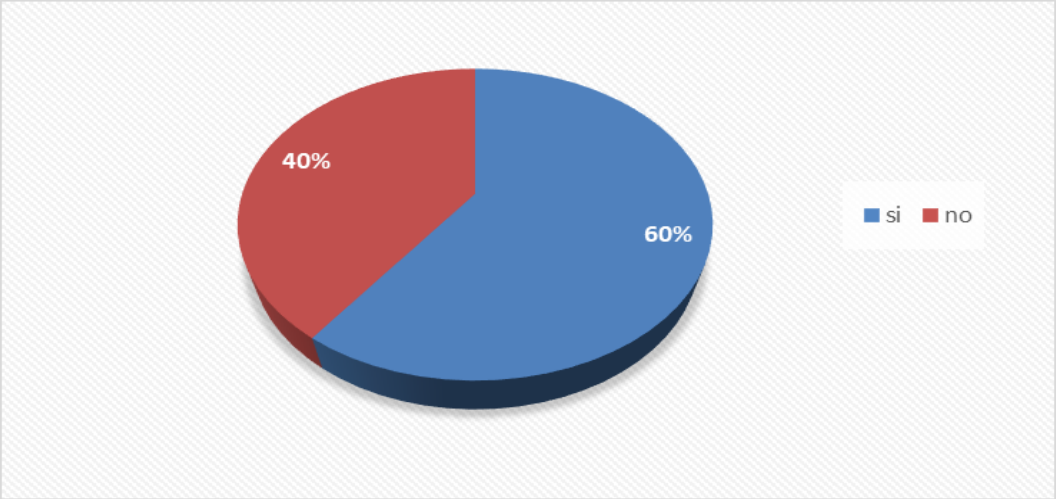
La tabla 41 y la figura 40, muestran que el 80% de los encuestados niegan la distinción de clase social en el delito de conducción en estado de ebriedad.

C. RESULTADOS DEL CUESTIONARIO APLICADO A 10 POLICÍAS DE TRÁNSITO

Tabla 42. ¿Cree usted que el control social formal (con leyes) tiene mayor efecto en los conductores de vehículos motorizados?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	6	60
NO	4	40
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 42.

Figura 41. ¿Cree usted que el control social formal (con leyes) tiene mayor efecto en los conductores de vehículos motorizados?

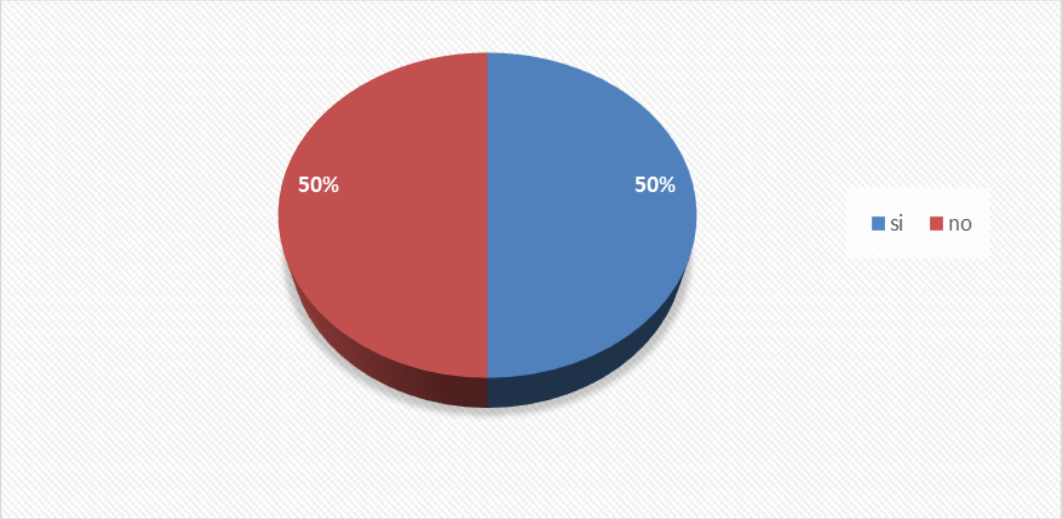
Interpretación

Conforme podemos observar en la tabla 42 y la figura 41 el 60% de los encuestados opinan que las leyes tienen efectos preponderantes en el control social, en los conductores de vehículos motorizados y el 40% opinan que no tienen.

Tabla 43. ¿Cree usted que el control social informal (educación, religión, etc.) tiene mayor efecto en la conducción de vehículos motorizados?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	5	50
NO	5	50
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 43.

Figura 42. ¿Cree usted que el control social informal (educación, religión, etc.) tiene mayor efecto en la conducción de vehículos motorizados?

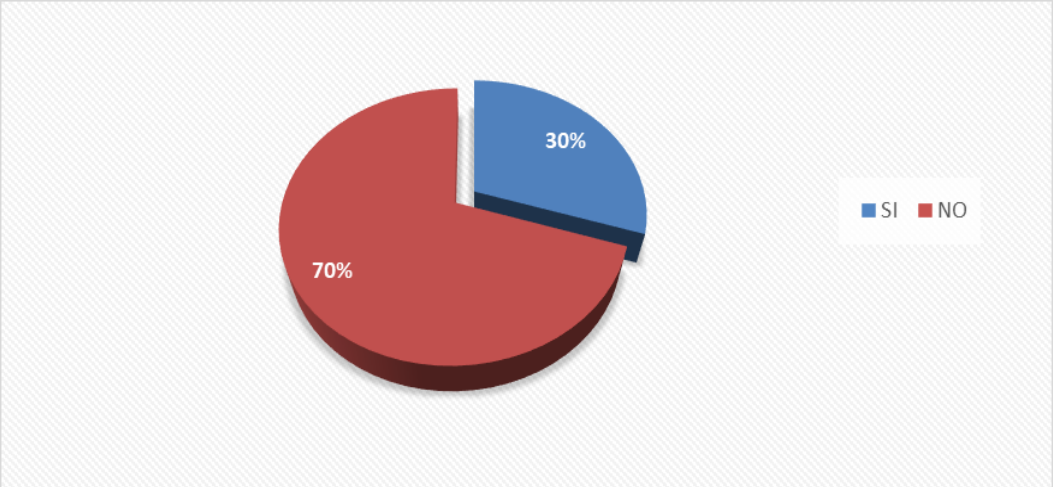
Interpretación.

La tabla 43 y la figura 42, muestran que el 50% de los encuestados opinan que el control informal, tiene mayor efecto en el control social que los controles formales, en el hábito de los conductores de vehículos motorizados y el 50% opinan que no tiene mayor efecto.

Tabla 44. ¿Cree usted que las normas morales influyen en el control social de las personas al momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	3	30
NO	7	70
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 44.

Figura 43. ¿Cree usted que las normas morales influyen en el control social de las personas al momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad?

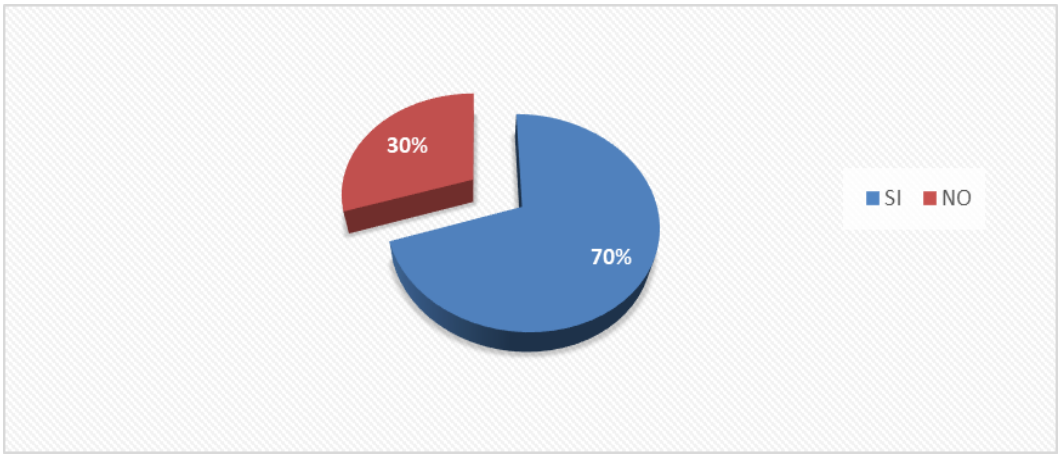
Interpretación.

La tabla 44 y la figura 43, muestran que el 70% de los encuestados niegan que las normas morales influyan preponderantemente en las personas en el momento de tomar el volante de un vehículo motorizado en estado de ebriedad, y el 30% afirma que si influyen las normas morales.

Tabla 45. ¿Cree usted que los medios de comunicación masiva con sus propagandas de fiestas promueven el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	7	70
NO	3	30
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 45.

Figura 44. ¿Cree usted que los medios de comunicación masiva con sus propagandas de fiestas promueven el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

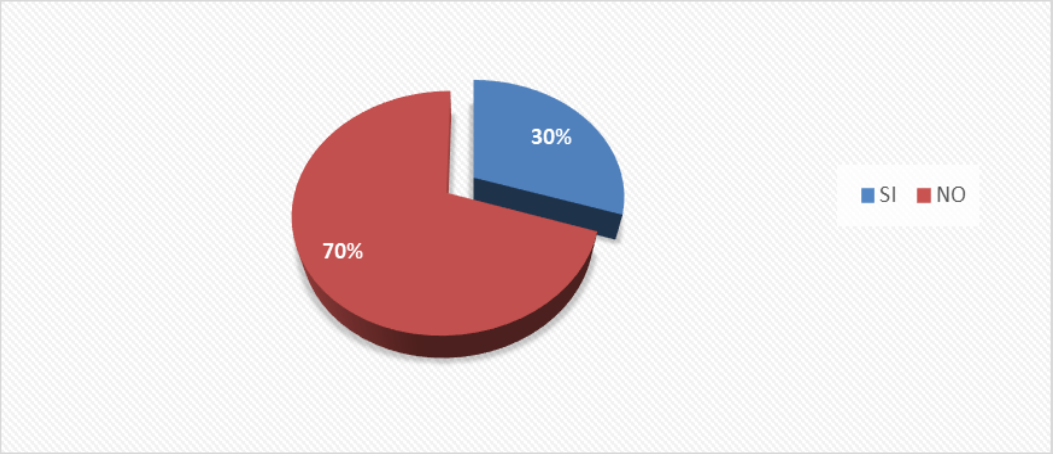
Interpretación

La tabla 45 y la figura 44, muestran que el 70% de los encuestados afirman que los medios de comunicación promueven el consumo de alcohol en forma masiva a la población y también a los conductores de vehículos motorizados y el 30% que no promueven los medios de comunicación.

Tabla 46. ¿Cree usted que mientras existen propagandas que induce al consumo de alcohol masivo se puede disminuir al menos en delito de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	3	30
NO	7	70
TOTAL	5	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 46.

Figura 45. ¿Cree usted que mientras existen propagandas que induce al consumo de alcohol masivo se puede disminuir al menos en delito de conducción en estado de ebriedad?

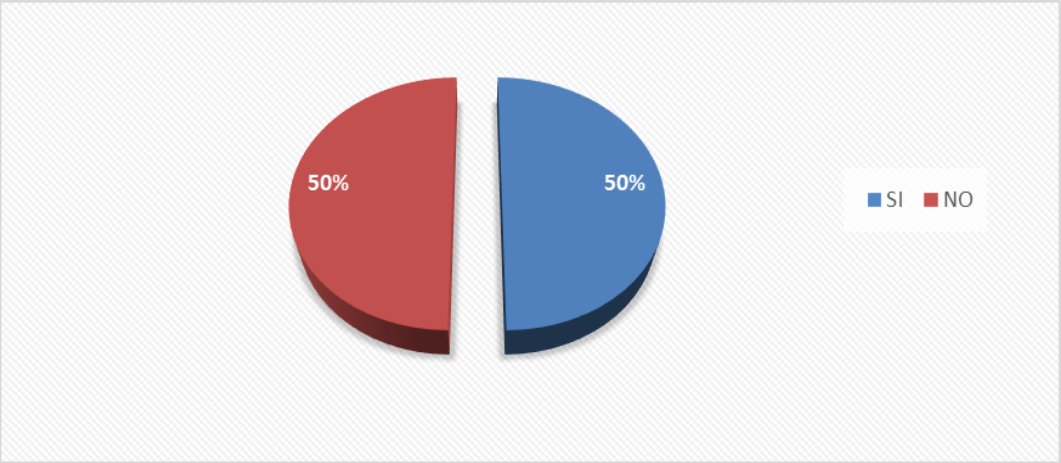
Interpretación

La tabla 46 y la figura 45, muestran que el 70% de los encuestados opinan, que, mientras existan las propagandas mediante medios de comunicación masiva, que inducen al consumo de alcohol no podrá disminuir el delito de conducción en estado de ebriedad, y el 30% opinan que no existe la propaganda de medios de comunicación.

Tabla 47. ¿Cree usted que la ley penal que impone pena e inhabilitación, es un control efectivo en el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	5	50
NO	5	50
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 47.

Figura 46. ¿Cree usted que la ley penal que impone pena e inhabilitación, es un control efectivo en el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

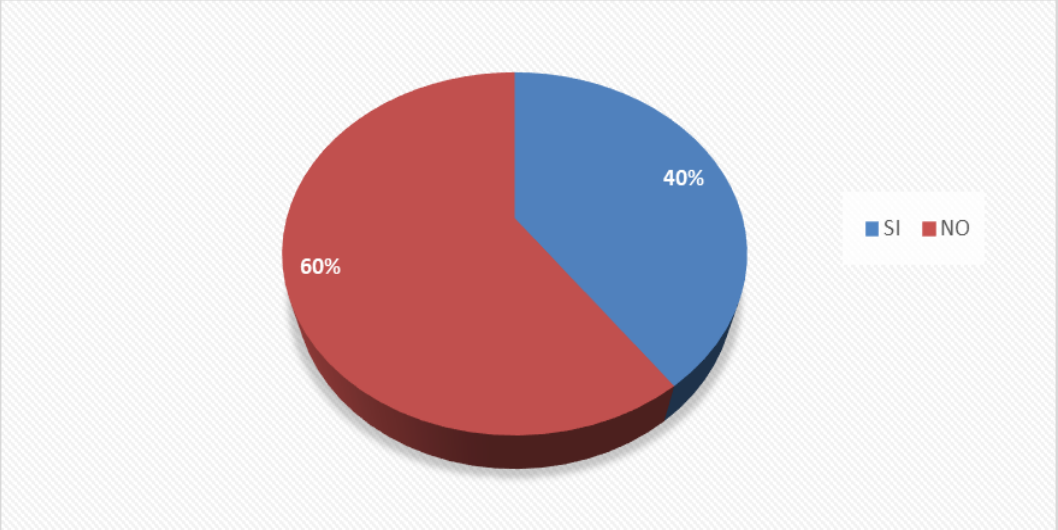
Interpretación

La tabla 47 y la figura 46, muestran que el 50% de los encuestados afirman que la ley penal, que impone penas y medidas de seguridad ejerce un control efectivo en el consumo de alcohol de los vehículos motorizados y el otro 50% niegan que la ley penal ejerce un control efectivo.

Tabla 48. ¿Cree usted que las leyes que establecen multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	4	40
NO	6	60
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 48.

Figura 47. ¿Cree usted que las leyes que establecen multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol de los conductores de vehículos motorizados?

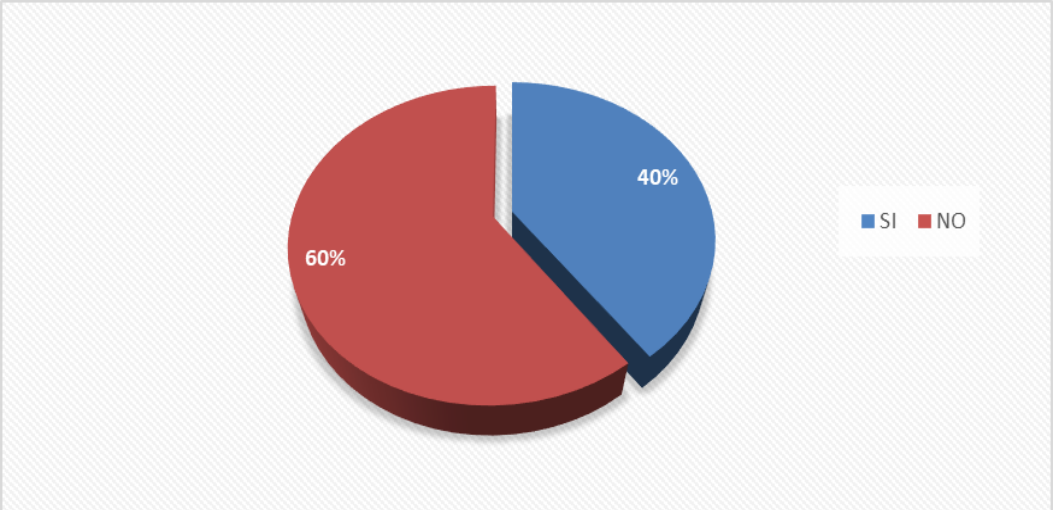
Interpretación

La tabla 48 y la figura 47, muestran que el 60% de los encuestados niegan que las multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol en los conductores de vehículos motorizados y el 40% afirman que las multas si disminuye el delito.

Tabla 49. ¿Cree usted los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado cometen solamente los no profesionales?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	4	40
NO	6	60
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 49.

Figura 48. ¿Cree usted los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado cometen solamente los no profesionales?

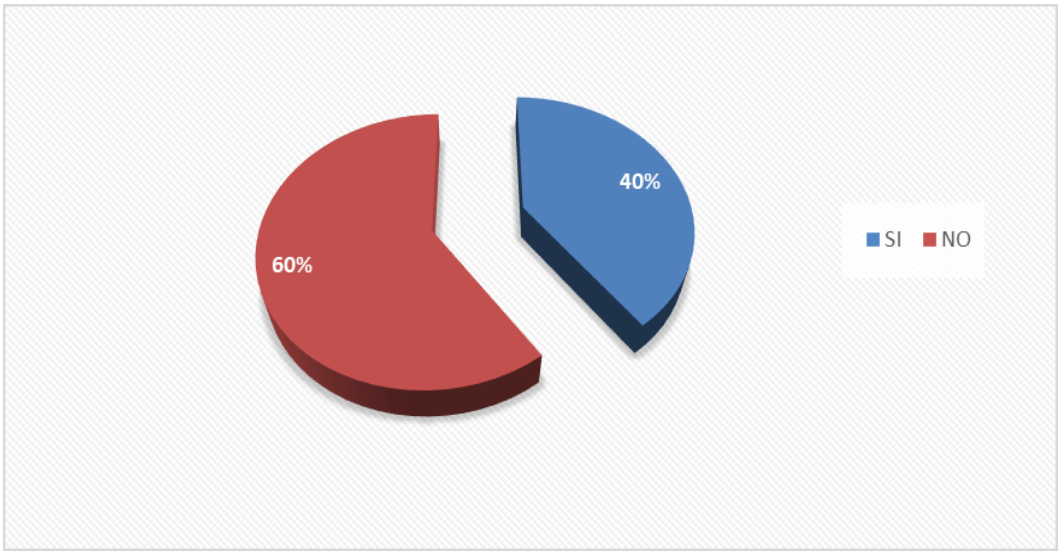
Interpretación

La tabla 49 y la figura 48, muestran que el 60% de los encuestados aseveran los que conducen en estado de ebriedad un vehículo motorizado solamente cometen las personas que no son profesionales; induciéndonos decir que también comenten el mismo delito personas profesionales hasta el mismo policía, y que el 40% afirman que si lo cometen profesionales.

Tabla 50. ¿Cree usted que es necesario modificar el artículo 274 del Código Penal para disminuir la conducción de vehículo en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	4	40
NO	6	60
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 50.

Figura 49. ¿Cree usted que es necesario modificar el artículo 274 del Código Penal para disminuir la conducción de vehículo en estado de ebriedad?

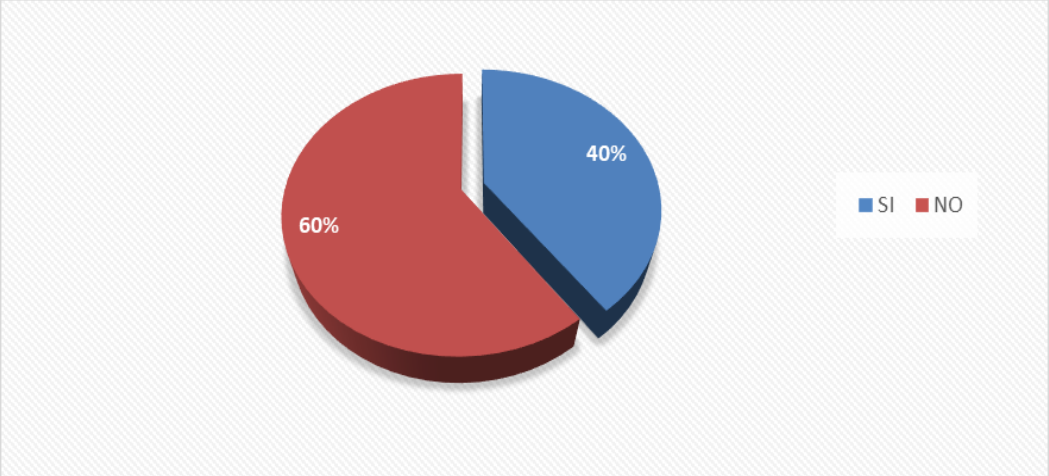
Interpretación

La tabla 50 y la figura 49, muestran que el 60% de los encuestados opinan que no es necesario la modificación del artículo 274 del Código Penal, y el 40% afirman que si es necesario.

Tabla 51. ¿Cree usted que la única forma de evitar la conducción en estado de ebriedad de vehículos motorizados es imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas o existe otra forma más efectiva?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	4	40
NO	6	60
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 51.

Figura 50. ¿Cree usted que la única forma de evitar la conducción en estado de ebriedad de vehículos motorizados es imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas o existe otra forma más efectiva?

Interpretación

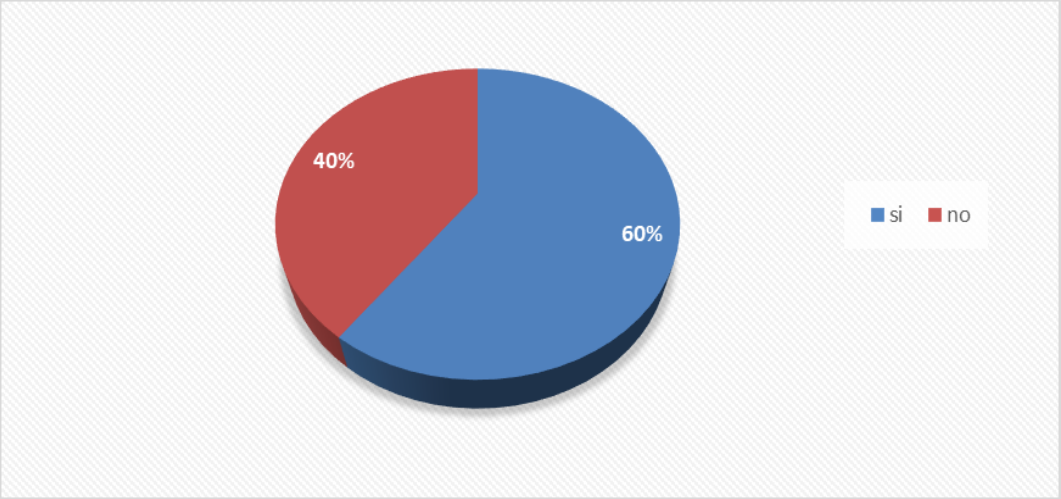
La tabla 51 y la figura 50, muestran que el 60% de los encuestados opinan que, no es una forma para evitar la conducción en estado de ebriedad imponiendo penas drásticas, inhabilitando y con multas elevadas y el 40% precisa que si es la única forma para evitar la conducción.

- **Variable sobre conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad.**

Tabla 52. ¿Cree usted que conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad es una acción peligrosa muy grave?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	6	60
NO	4	40
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 52.

Figura 51. ¿Cree usted que conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad es una acción peligrosa muy grave?

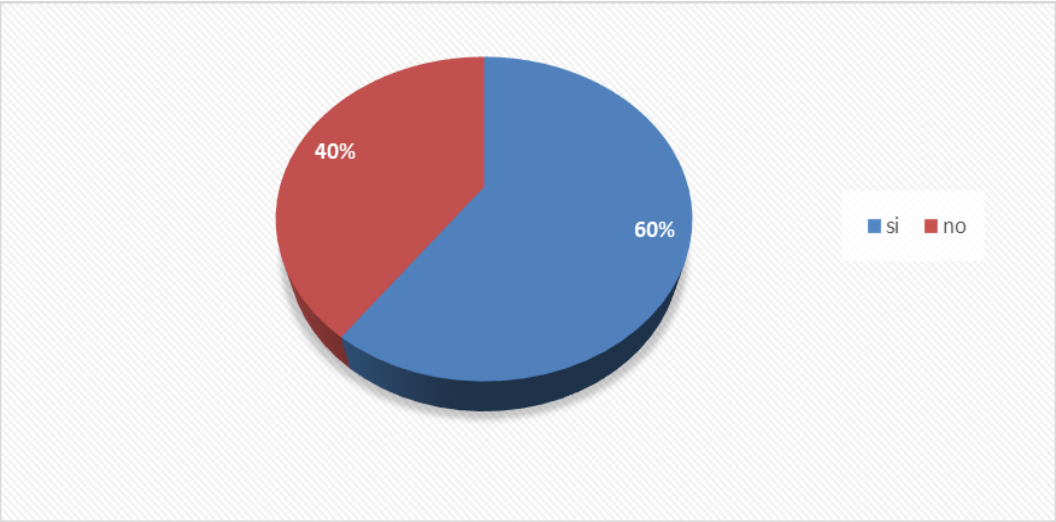
Interpretación

La tabla 52 y la figura 51, muestran que el 60% de los encuestados afirman que si es una acción peligrosa muy grave conducir en estado de ebriedad; el riesgo se maximiza y el 40% niegan que sea una acción peligrosa.

Tabla 53. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad siempre tiene resultados peligrosos?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	6	60
NO	4	40
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 53.

Figura 52. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad siempre tiene resultados peligrosos?

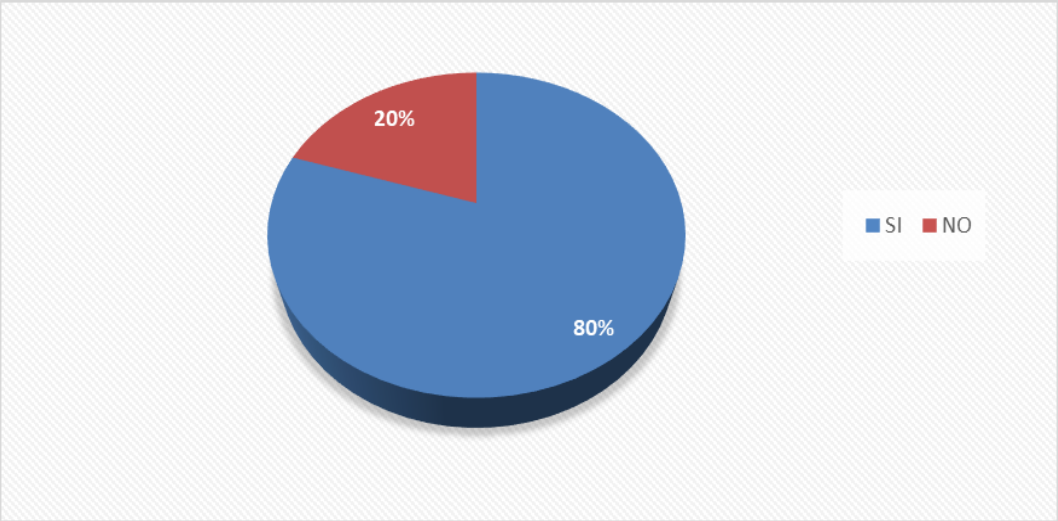
Interpretación

La tabla 53 y la figura 52, muestran que el 60% de los encuestados afirman que siempre tiene resultados peligrosos conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad y que el 40% niegan que siempre tiene resultados peligrosos.

Tabla 54. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye en un delito de riesgo?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	8	80
NO	2	20
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 54.

Figura 53. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye en un delito de riesgo?

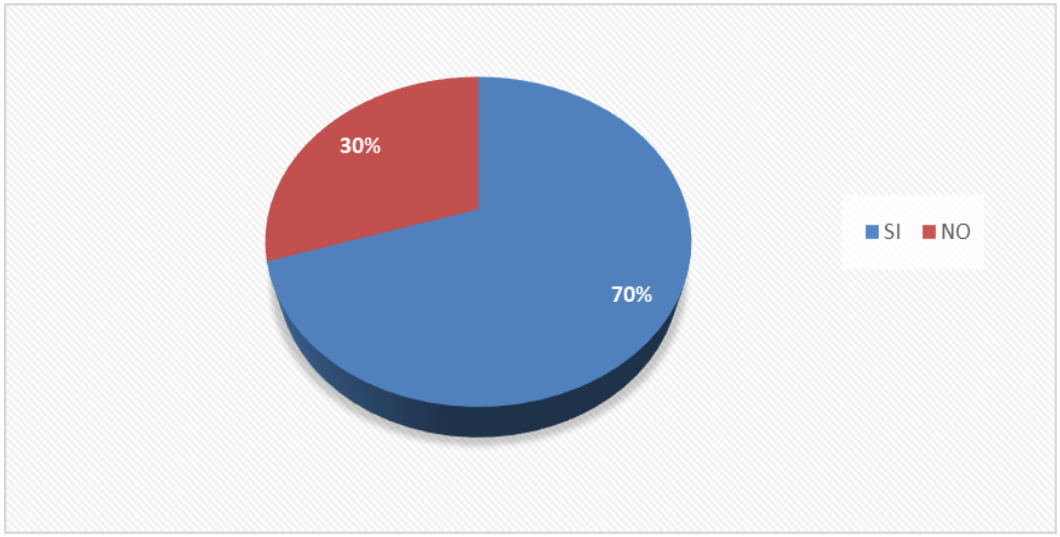
Interpretación

La tabla 54 y la figura 53, muestran que el 80% de los encuestados afirman que si constituye un delito de riesgo conducir un vehículo en estado de ebriedad y el 20% niegan que constituya delito.

Tabla 55. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de miedo?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	7	70
NO	3	30
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 55.

Figura 54. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de miedo?

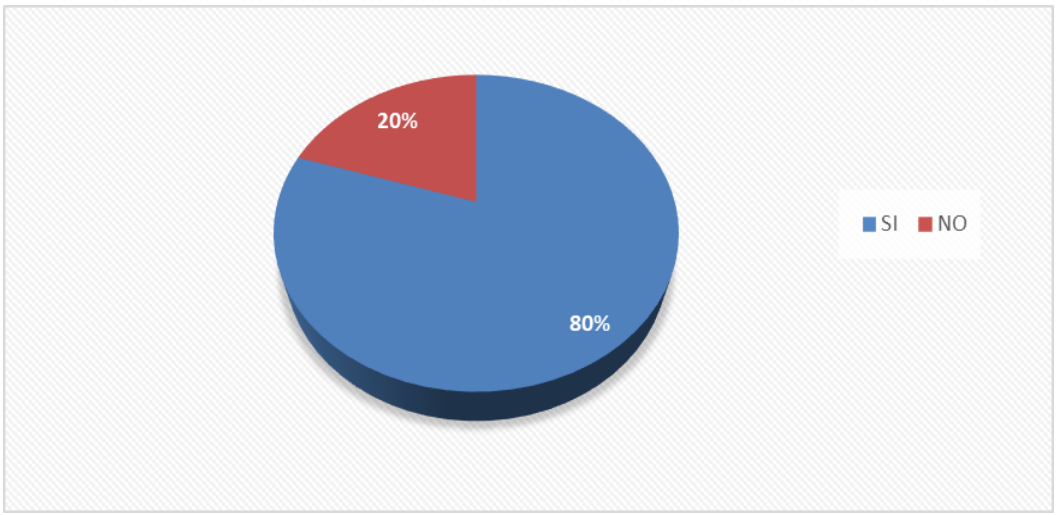
Interpretación

La tabla 55 y la figura 54, muestran que el 70% de los encuestados afirman que constituye un delito de miedo conducir un vehículo en estado de ebriedad y el 30% niegan que un delito contenga miedo al conducir un vehículo en estado de ebriedad.

Tabla 56. ¿Cree usted que mediante educación se puede reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	8	80
NO	2	20
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 56.

Figura 55. ¿Cree usted que mediante educación se puede reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?

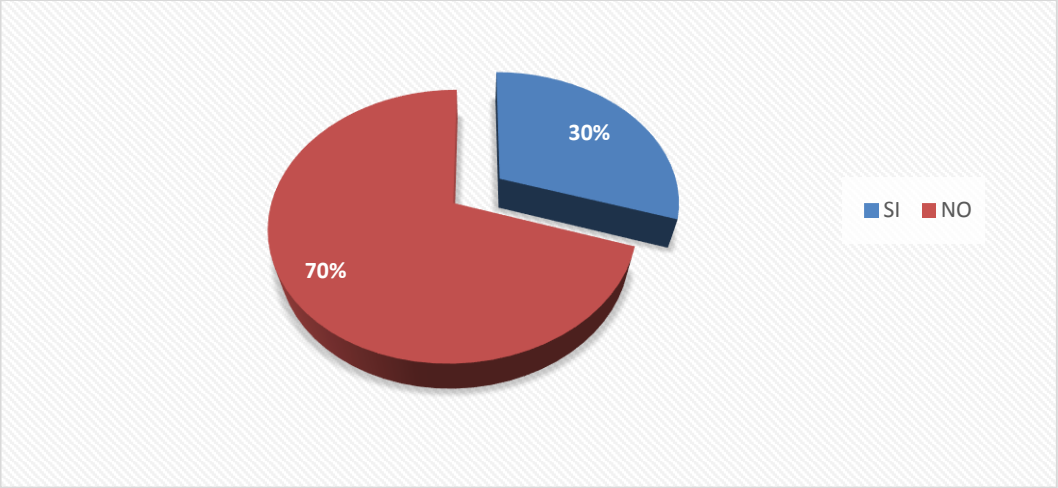
Interpretación

La tabla 56 y la figura 55, muestran que el 80% de los encuestados afirman que el delito de conducción en estado de ebriedad se puede reducir mediante educación, mientras que el 20% niegan que se produzca mediante la educación.

Tabla 57. ¿Cree usted que mediante los medios de comunicación ayudan a reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	3	30
NO	7	70
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 57.

Figura 56. ¿Cree usted que mediante los medios de comunicación ayudan a reducir el delito de conducción en estado de ebriedad?

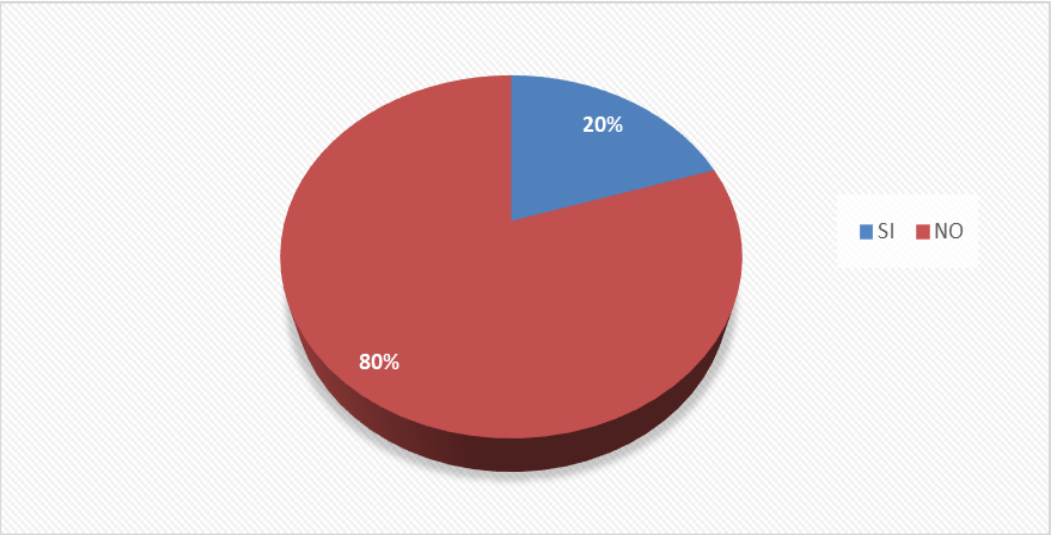
Interpretación

La tabla 57 y la figura 56, muestran que el 70% de los encuestados niegan que el delito de conducción en estado de ebriedad se reduce mediante los medios de comunicación, mientras que el 30% afirman que si se reduce.

Tabla 58. ¿Cree usted que las normas morales serán suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	2	20
NO	8	80
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 58.

Figura 57. ¿Cree usted que las normas morales serán suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad?

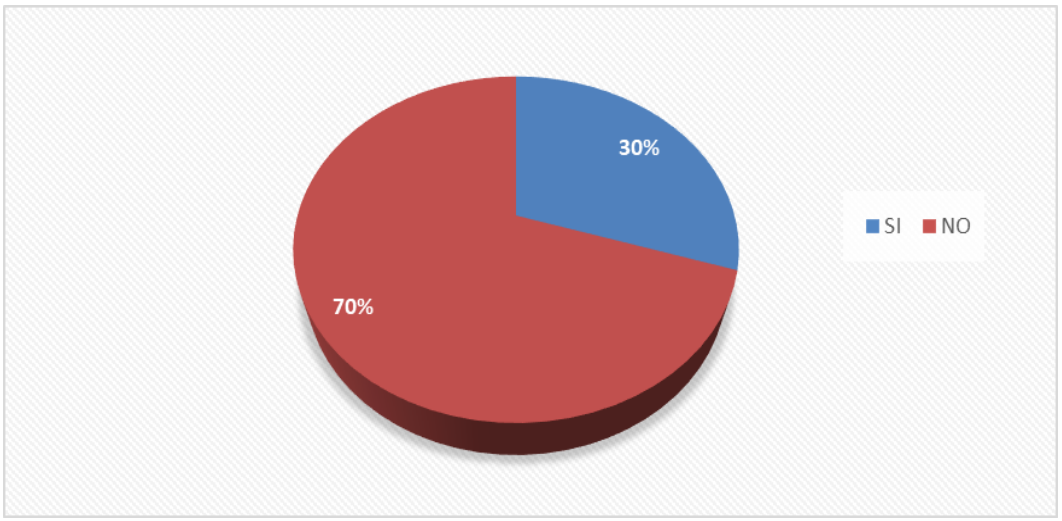
Interpretación

La tabla 58 y la figura 57, muestran que el 80% de los encuestados niegan que las normas morales serían suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad, mientras que el 20% afirman que las normas morales son suficientes.

Tabla 59. ¿Las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	3	30
NO	7	70
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 59.

Figura 58. ¿Las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad?

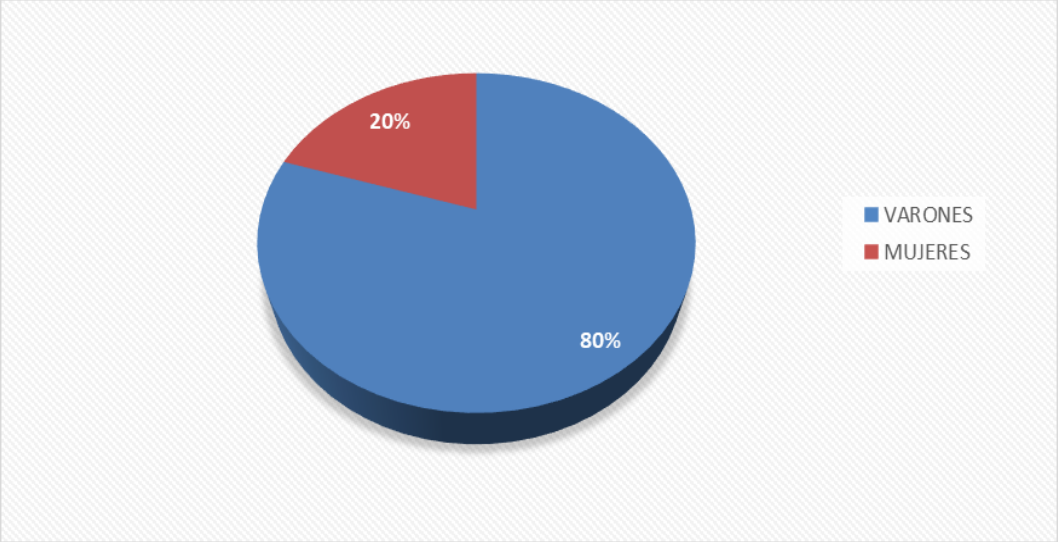
Interpretación

La tabla 59 y la figura 58, muestran que el 70% de los encuestados niegan que las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad y que el 30% afirman que las edad si es determinante.

Tabla 60. ¿Las mujeres o los varones son más recurrentes en el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
VARONES	8	80
MUJERES	2	20
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 60.

Figura 59. ¿Las mujeres o los varones son más recurrentes en el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad?

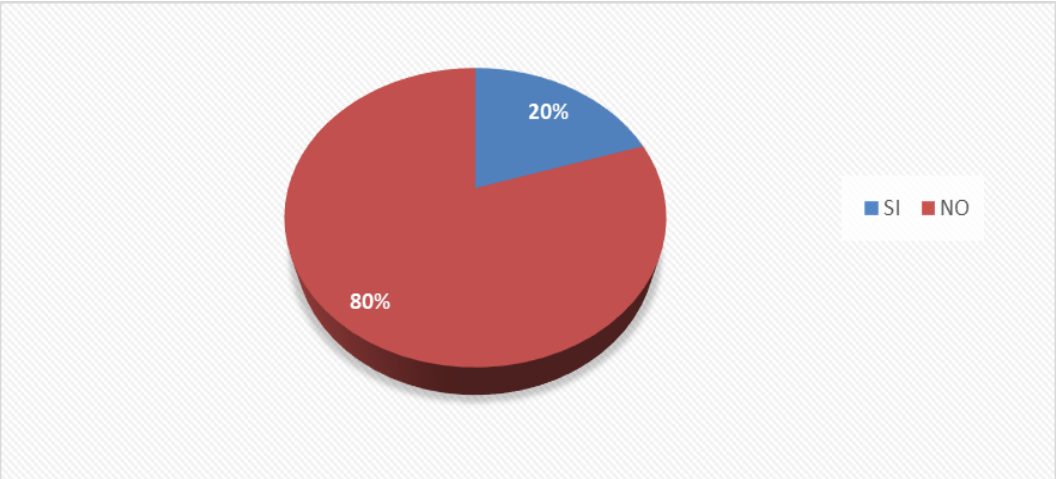
Interpretación

La tabla 60 y la figura 59, muestran que el 80% de los encuestados opinan que los delitos de conducción en estado de ebriedad los cometen con frecuencia los varones y el 20% opinan que son mujeres.

Tabla 61. ¿El delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad distingue las clases sociales?

ESCALA VALORATIVA	N°	%
SI	2	20
NO	8	80
TOTAL	10	100

Fuente: Cuestionario.



Fuente: Tabla 61.

Figura 60. ¿El delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad distingue las clases sociales?

Interpretación

La tabla 61 y la figura 60, muestran que el 80% de los encuestados opinan que no distingue las clases sociales, todos están incursos en el delito de conducción en estado de ebriedad, mientras que el 20% opinan que si distingue.

D. RESULTADOS DE LA FICHA DE OBSERVACIÓN DE EXPEDIENTE JUDICIAL

Tabla 62. Trámite del proceso

ESCALA VALORATIVA		Regular	Bueno	Muy Bueno
Tiene un trámite	N°	3	14	3
	%	15	70	15
La participación del procesado	N°	5	13	2
	%	25	65	10
La participación del fiscal	N°	2	3	15
	%	10	15	75
La actuación del juez	N°	0	6	14
	%	00	30	70
Total	N°	20	20	20
	%	100	100	100

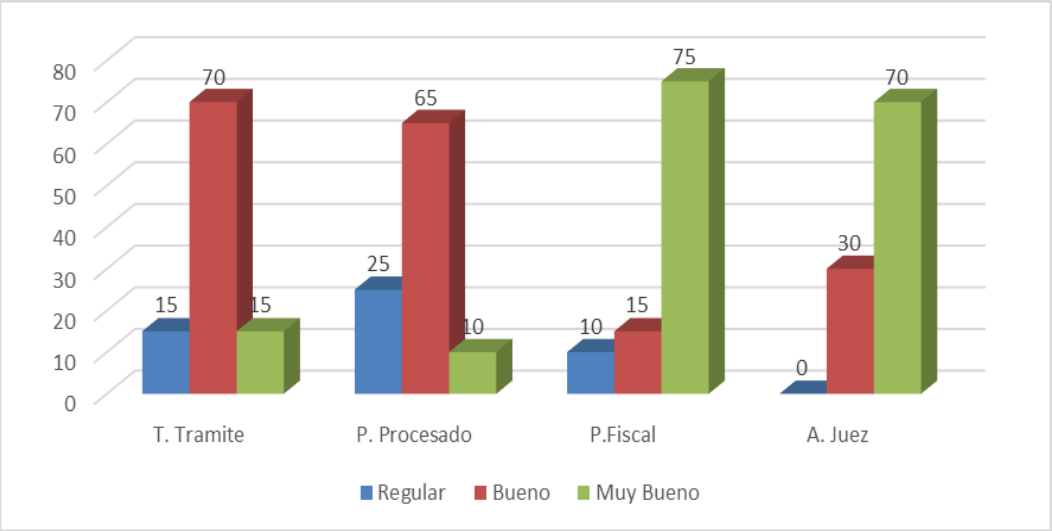


Figura 61. Trámite del proceso

Tabla 63. Norma Penal: Artículo 274°, "Conducción en Estado de Ebriedad"

ESCALA VALORATIVA	Leve	Grave
Norma infringida	10	50
Nivel de gravedad de Infracción	10	50
TOTAL	20	100

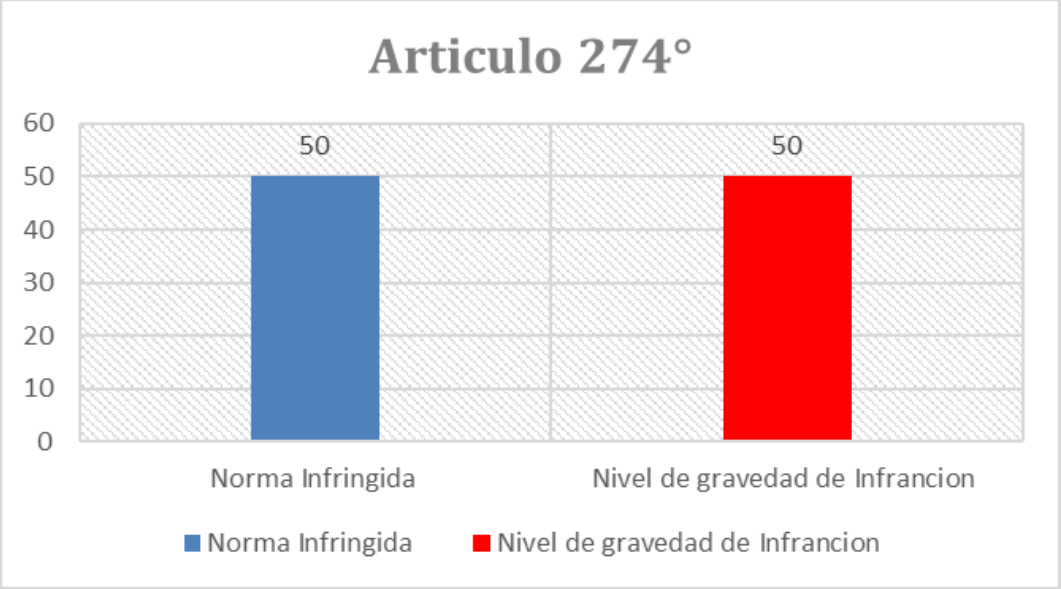


Figura 62. Norma Penal: Artículo 274°, "Conducción en Estado de Ebriedad"

Tabla 64. Culminación del Proceso

		SI	No
Absolviendo al procesado	N°	0	20
	%	0	100
El proceso culmino condenado	N°	20	0
	%	100	0
El proceso culmino sobreseído	N°	0	20
	%	0	100
Proceso se archivó a nivel preliminar	N°	0	20
	%	0	100
Proceso es reiterante	N°	0	20
	%	0	100
Proceso es resistente	N°	2	18
	%	10	90
Observación de reparación civil:	N°	20	0
	%	100	0

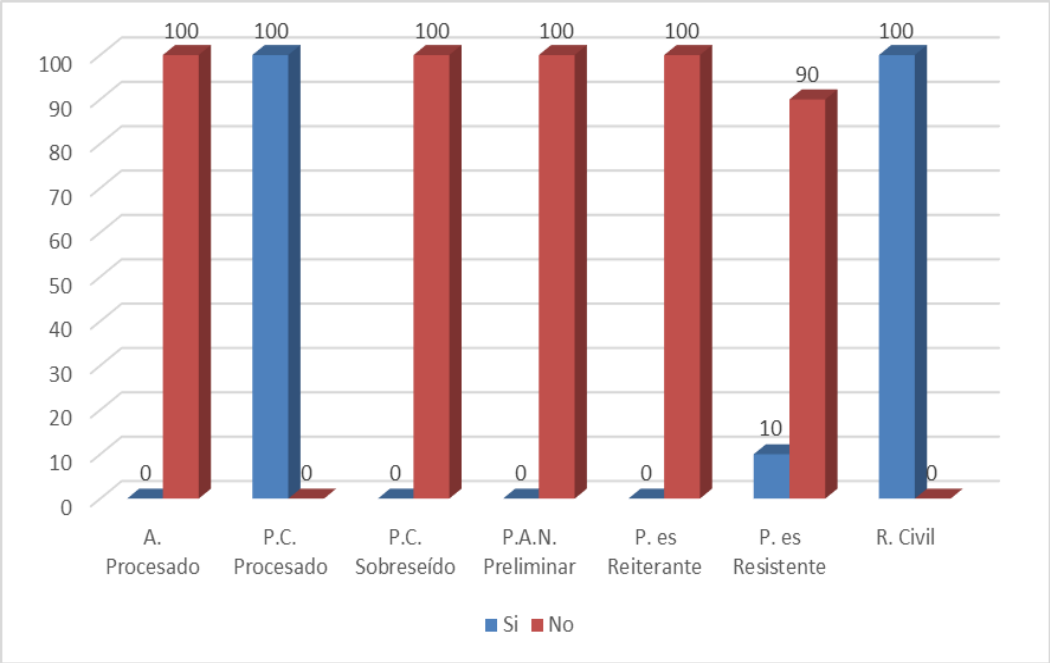


Figura 63. Culminación del Proceso

Tabla 65. Tipo de vehículo y días que más se comete delito

	N°	1	2	3	4
El vehículo es: 1. Trimovil 2. Motocicleta. 3. Camioneta. 4. De servicio público.		8	12	0	0
	%	40	60	0	0
Los días que más se comete delito: 1. Lunes a jueves. 2. Viernes. 3. Sábado. 4. Domingo.	**N°**	**7**	**2**	**10**	**1**
	%	35	20	50	5

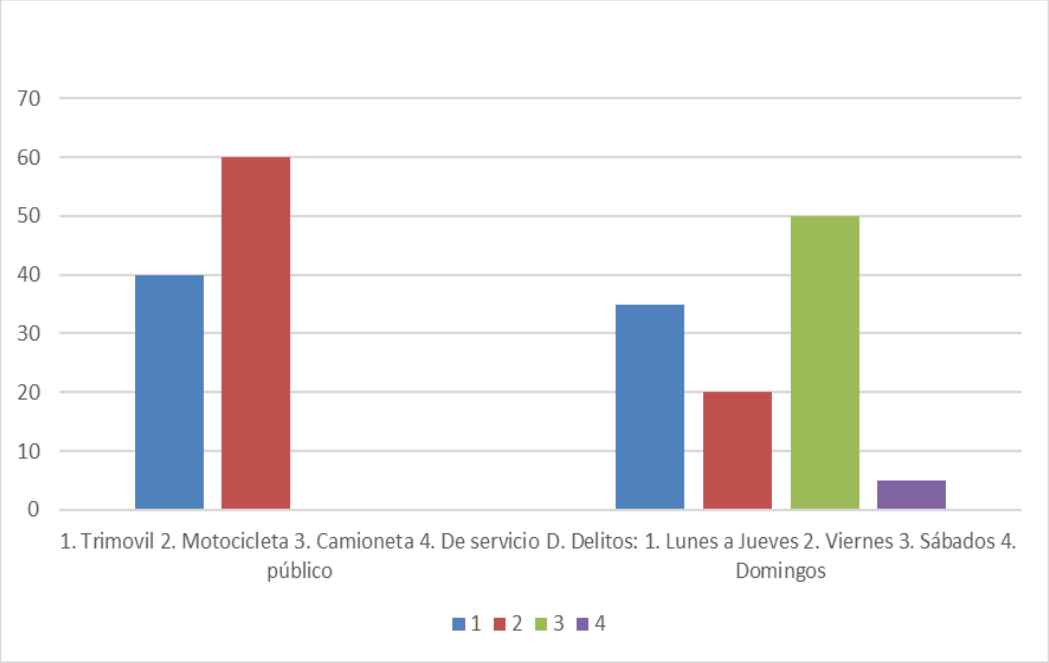


Figura 64. Tipo de vehículo y días que más se comete delito

4.2. DISCUSIÓN

Según, Sánchez (2016) de “los datos recopilados, quedando demostrado que entre los años 2012, 2013 y 2014 se vienen incrementando este tipo de delito (…)” es decir, el control social implementado por el Estado no son efectivas en reducir las conductas de conducir en estado de ebriedad vehículos motorizados.

La realidad nos demuestra que el “Perú es el primer país en accidentes de tránsito, siendo la segunda causa principal la ingesta de bebidas alcohólicas” (Del Carpio, 2015); con lo que confirmamos la hipótesis de que la relación es directa, debido a que los hábitos y costumbres no permite que el control social formal cumpla sus objetivos.

Según la conclusión de la tesis de Octavio (2018) sostiene que “En el Perú los accidentes de tránsito han ido en aumento en la última década, de estos el 21% están relacionados con el estado de ebriedad del conductor(…)”; todas las investigaciones llegan a sostener que el delito de conducción en estado de ebriedad sigue en aumento, de modo que el control social formal como el Código Penal no son efectivos, debido a que, el hábito de tomar licor está íntimamente relacionado con la costumbre, las propagandas, las fiestas, aniversarios y otras festividades oficiales y no oficiales.

El accidente de tránsito a causa de conducción en estado de ebriedad es alarmante, que ocasiona gastos hasta por 3% de PIB a los países, en los días feriados como semana santa, fiestas patrias y año nuevo se incrementa a nivel nacional, porque, los ciudadanos por costumbre están habituados a ingerir alcohol en grandes cantidades.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

De acuerdo a la investigación realizada se concluye:

1. Teniendo como referencia establecer la relación entre el control social y el delito de conducción en estado de ebriedad, los índices de opinión señalan que el control social mediante la penalización con penas drásticas no ha logrado reducir los delitos de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad; el 100% de los fiscales y 40% de los conductores refieren que las leyes no son elementos disuasivos eficaces, esto se refleja en los accidentes de tránsito que va en aumento según diversas fuentes consultados por esta causa.

2. Las costumbres religiosas, que se celebran con fiestas masivas, que inducen a la población al consumo de alcohol, mediante los medios de comunicación masiva y la promoción de fiestas que se realizan los días sábados, feriados y días festivos, incrementan la comisión del delito de peligro; el 100% de los encuestados aseguran que las fiestas incrementan el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad; el 60% de los conductores opinan lo mismo y el 70% señalan que las fiestas influyen directa o indirectamente en la conducta de los conductores.

3. Con respecto a los objetivos específicos, como la relación entre el control artificial y el delito de acción peligrosa, se ha determinado una

relación directa dado que por un lado se implementan controles artificiales y por otro lado se permiten fiestas, caravanas que convocan al consumo de alcohol a las personas; es decir, es una cuestión social, que es difícil de excluir de la sociedad a los conductores. El 100% de los entrevistados opinan que las leyes penales no son efectivas y el 90% de conductores reconocen que las fiestas oficiales convocan a todos los ciudadanos a consumir alcohol de los que muy difícil puede eludir un sujeto.

4. Con respecto al objetivo específico sobre control natural y el delito de peligro; se ha determinado que es difícil un control natural dado que la costumbre y la idiosincrasia de la población induce al consumo de alcohol en forma directa o indirecta, con fiestas oficiales y no oficiales, es casi imposible quedarse al margen del grupo social; los entrevistados 100% y encuestados 92% indican que la educación no es suficiente dado que las fiestas oficiales y no oficiales son los que promueven el consumo de alcohol en gran cantidad, especialmente los días festivos, los feriados y los aniversarios de los asentamientos humanos.

5. En el objetivo específico sobre la relación entre el control artificial y el delito de peligro; el control artificial que mediante leyes se trata de establecer, en realidad no tiene mucha efectividad, dado que las estadísticas indican el incremento de accidentes de tránsito a causa del consumo de alcohol; es decir, desde el agravamiento de las penas no se ha percibido disminución. La percepción de los encuestados al

100% señalan que las penas establecidas en la ley penal y administrativa no disminuyen el delito, de la misma opinión 84% de los encuestados refieren que las multas caras no repercute en la baja de índice de consumo de alcohol de los conductores.

6. En referencia al último objetivo específico sobre el control natural y el delito de peligro, existe una relación directa; porque las costumbres, las festividades, las fiestas semanales, los aniversarios de cada asentamiento humano, convocan con participación de autoridades y personalidades a un consumo masivo de alcohol, con las cuales se incrementan las intervenciones a los conductores de vehículos motorizados. La opinión de los encuestados al 100% señalan que es un delito grave, es un delito de peligro, de miedo y los riesgos son potenciales cuando se conduce vehículos en estado de ebriedad.

7. Los conductores de vehículo mototaxi y motocicleta son los que más accidentes han provocado debido al consumo de alcohol; en Ucayali, los vehículos motorizados con mayor presencia en el servicio público y de conducción individual son éstos, vehículos menores; lo que se corroboró con la observación de los expedientes judiciales que el mayor porcentaje recaen en estos vehículos.

5.2. RECOMENDACIONES

Se advierte, que los que mayor infracción cometen son los conductores de motokars y motocicletas; los días festivos de navidad y año nuevo; los días viernes y feriados son donde más se incrementan; por lo que se recomiendan lo siguiente:

1. Las fiestas masivas deben ser limitados, la misma que les corresponde a las autoridades administrativas como a los alcaldes y gobernador regional; afín de que no sean promotores y participes de consumo de alcohol en forma masiva justificando aniversarios de diferentes asentamientos humanos que no tiene mucha relevancia social.

2. En la provincia de Coronel Portillo, entre los distritos de Callería, Manantay y Yarinacocha existen más de 300 asentamientos humanos, quienes celebran sus aniversarios con fiestas, empadrinado por las propias autoridades administrativas, donde se consume alcohol (cerveza) en gran cantidad, con participación de las mismas autoridades administrativas; por lo que se recomienda administrativamente denegar cualquier permiso de esa naturaleza. Existe fiestas oficiales como el caso de San Juan y fiestas no oficiales con despliegue propagandístico por medios masivos de comunicación, que pululan semana tras semana, como los aniversarios de los asentamientos humanos, donde se consumen cerveza en gran cantidad; que son caldo de cultivo del consumo de alcohol de los motokarristas y motociclistas; por lo que se debe prohibir las fiestas no oficiales y restringir permisos a las grandes parrandas para disminuir accidentes de tránsito por conducir en estado de ebriedad.

3. Los alcaldes de acuerdo a sus facultades y competencias deben implementar ordenanzas con la finalidad de restringir y dotar de mayor

control a las fiestas callejeras y aniversarios no oficiales; la misma disminuiría en gran medida la ingesta de alcohol en los conductores de vehículos motorizados.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

ACI Prensa. (s.f). *¿Qué es la Drogadicción?* Recuperado el 14 de noviembre de 2019, de aciprensa: https://www.aciprensa.com/recursos/que-es-la-drogadiccion-2426.

Acuerdo Plenario Extraordinario N° 2-2016/CIJ-116, N° 2-2016/CIJ-116. Obtenido de: https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/eccc3e004f29600a908eb8ecaf96f216/ACUERDO%2BPleno%2BExtraordinario+2-2016.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=eccc3e004f29600a908eb8ecaf96f216.

Aguilar, M. (s.f). *El delito de imputación objetiva*. Obtenido de: http://www.cienciaspenales.net/files/2016/11/2_delitos-de-peligro.pdf (19/12/2018).

Ayestaran, K. (s.f). *monografias.com*. Recuperado el 12 de 2018, de https://www.monografias.com/trabajos84/el-control-social/el-control-social.shtml

Calderón, S. (12 de 07 de 2018). *EDUCARE ET COMUNICARE*. Obtenido de http://revistas.usat.edu.pe/index.php/educare/article/view/88

Caruajulca, A. (27 de 5 de 2018). *OJO*. Obtenido de: https://diariocorreo.pe/edicion/lima/cerca-de-15-mil-accidentes-de-transito-han-ocurrido-en-lima-en-lo-que-va-del-2018-821212/

DefiniciónABC. (s.f). *Definición de Control Social*. Obtenido de DefiniciónABC: https://www.definicionabc.com/social/control-social.php).

Del Carpio, F. (2015). *Capacidad del Estado Peruano en prospectiva comparada para prevenir y sancionar los problemas de seguridad vial vinculado a la*

alcoholemia. Lima: (Maestría en Ciencias Políticas y Gestión Pública) Pontificia Universidad La Católica.

El Espectador. (17 de 12 de 2018). *El Espectador*. Obtenido de: https://www.elespectador.com/noticias/bogota/uriel-duque-el-habitante-de-calle-que-entutelo-la-policia-articulo-803214.

Hernández, R. y Fernández, C. (2014). *Metodología de la investigación.* México: Mc Graw Hill.

La República. (17 de 06 de 2017). *SIP*. Obtenido de: https://larepublica.pe/sociedad/1042668-el-40-de-muertes-en-las-pistas-son-ocasionadas-por-choferes-ebrios

López, L. (s.f). Obtenido de: http://www.derecho.usmp.edu.pe/instituto/revista/articulos/2012/Control_Social.pdf

Mejía, V. (2009). *Sociología del Derecho-Teoria social del derecho.* Lima: JB Editores.

Monjaras, J. (2015). *Delito de Riesgo. Revista Judicial*, 169 - 170. Obtenido de: https://www.academia.edu/36389392/DELITO_DE_RIESGO

Octavio, S. (08 de 2018). *UNIVERSIDAD LAS AMÉRICAS*. Obtenido de: http://repositorio.ulasamericas.edu.pe/handle/upa/338

Organización Mundial de Salud. (s.f). *Sitio web mundial*. Obtenido de https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/

Portocarrero, F. (2019). *Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo*. Obtenido de: http://repositorio.unprg.edu.pe/handle/UNPRG/3916

Quintero, L.; Torres, F.; Gonzáles, J. (2017). *EL NUEVO DIARIO COM.NI*. Obtenido de: https://www.elnuevodiario.com.ni/nacionales/415902-30-muertos-accidentes-transito-2017-son-peatones/

Rozas, F. (2013). *CIBERTESIS*. Obtenido de: http://cybertesis.unmsm.edu.pe/handle/cybertesis/384.

Rueda, R. (2011). *Socilología del Derecho.* Lima: USMP.

Sánchez, A. (2016). *Incremento del delito de Peligro común por conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad, casos sexta Fiscalia Provincial Penal Corporativa de Huánuco, 2012-2014.* Huánuco: Universidad de Huánuco.

Significados. (07 de 04 de 2016). *¿Qué es Ebrio?* Recuperado el 14 de noviembre de 2019, de Significados: https://www.significados.com/ebrio/

Taboada, P. (2018). *Delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción y proceso inmediato.* Lima: Gaceta Jurídica.

Villavicencio, F. (2006). *Derecho Penal Parte General.* Lima: Grijley.

ANEXOS

ANEXO 1

INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

TÍTULO:

"EL CONTROL SOCIAL Y EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN EL ESTADO DE EBRIEDAD EN LA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO, 2016-2017 "

CUESTIONARIO

INSTRUCCIONES

1. El llenado de este cuestionario es individual y confidencial. La información brindada servirá sólo para fines de la investigación.

2. Le pedimos por favor, responda con veracidad y en su totalidad el cuestionario

4. Si tiene alguna duda puede preguntarle a la persona que le proporcionó el cuestionario.

INFORMACIÓN GENERAL

El cuestionario se aplica a los señores Fiscales en lo penal, conductores y policías: aclarando en cada pregunta, con palabras más entendibles a fin de evitar sesgos. Conteste la pregunta con un **SI** o con un **NO** en cada casillero.

I. CONOCIMIENTOS SOBRE CONTROL SOCIAL

1. ¿Cree usted que el control social son informales y informales? ( )
2. ¿Cree usted que el control social informal es la educación del sujeto? ( )
3. ¿Cree usted que las normas morales influyen en el control social de las personas? ( )

4. ¿Cree usted que los medios de comunicación con sus propagandas de consumo de alcohol son los que promueve el consumo? (.)
5. ¿Cree usted que mientras existen propagandas difunden el consumo de alcohol masivo se puede disminuir al menos el delito de conducción en estado de ebriedad? ( )
6. ¿Cree usted que las leyes son un control efectivo en el consumo de alcohol? ( )
7. ¿Cree usted que las leyes que establecen multas elevadas disminuyen el consumo de alcohol de los ciudadanos? …….. ( )
8. ¿Cree usted que los que conducen de transito conoce las reglas de transito? . ( )
9. Cree usted que es necesario modificar la constitución para disminuir el consumo de alcohol? (….)
10. ¿Cree usted que se lograría erradicar el delito de conducción en estado de ebriedad? ( )

II. CONOCIMIENTO SOBRE DELITO DE CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO MOTORIZADO EN ESTADO DE EBRIEDAD.

11. ¿Cree usted que conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad es una acción peligrosa? ( )
12. ¿Cree usted conducir un vehículo motorizado en estado de ebriedad siempre tiene resultado peligroso? ( )
13. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye en un delito de riesgo? ( )
14. ¿Cree usted que conducir un vehículo en estado de ebriedad constituye un delito de miedo? ( )
15. ¿Cree usted que mediante educación se puede reducir el delito de conducción en estado de ebriedad? ( )
16. ¿Cree usted que mediante los medios de comunicación ayuda reducir el delito de conducción en estado de ebriedad? ( )
17. ¿Cree usted que las normas morales serán suficientes para controlar los delitos de conducción en estado de ebriedad? ( )

18. ¿Las edades son determinantes en el delito de conducción en estado de ebriedad? ( )
19. ¿Las mujeres o los varones son más recurrentes en el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad? ( )
20. ¿El delito de conducción de vehículo en esto de ebriedad distingue las clases sociales? ( )

Gracias por su participación.

ANEXO 2

FICHA DE OBSERVACIÓN DE EXPEDIENTE JUDICIAL

FICHA DE OBSERVACIÓN DE EXPEDIENTE JUDICIAL

Fecha:……/…../……..

Expediente N°:……..……..

Juzgado y/o Fiscalía……..…….……..

ASPECTOS A OBSERVAR*:*

1. TRÁMITE DEL PROCESO:

	REGULAR	**BUENO**	**MUY BUENO**
a) Tiene un trámite.			
b) La participación del procesado.			
c) La participación del Fiscal			
d) La actuación de juez			

Descripción de aspectos eternos sobre el desempeño de los sujetos procesales:
_____
_____
_____

	SI	**NO**	**NO SE OBSERVA**
a) El proceso culminó absolviendo al procesado.			
b) El proceso culminó condenando.			
c) El proceso culminó sobreseído.			
d) El proceso se archivó a nivel preliminar.			
e) El procesado es reiterante			
f) El procesado es residente.			
g) Se observa la reparación civil: 1. Monto simbólico. 2. Monto razonable 3. Monto exorbitante	**SI**	**NO**	**¿CUÁLES?**

h) El vehículo es: 1. Es trimovil 2. Motocicleta 3. Camionetas. 4. De servicio publico			
i) Los días que más se comete el delito 1. Lunes a jueves 2. Viernes 3. Sábados 4. Domingos			

Artículo 274°

	Leve 0.5 gramos/litro	Grave 0.25 gramos/litro
Norma infringida		
Nivel de gravedad de infracción		

ANEXO 3

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: "EL CONTROL SOCIAL Y EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN EL ESTADO DE EBRIEDAD EN LA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO, 2016-2017"

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES		METODOLOGÍA
			Variable 1	Variable 2	
Problema General ¿Cuál es la relación entre el control social y el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de Coronel Portillo, 2016 - 2017? **Problemas Específicos** ¿Qué relación existe entre control artificial y el delito de acción peligrosa? ¿Qué relación existe entre control natural y	**Objetivo General** Establecer la relación entre el control social y el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de Coronel Portillo, 2016 - 2017. **Objetivos Específicos**: Analizar la relación existe entre el control artificial y el delito de acción peligrosa.	**Hipótesis General** La relación entre el control social y el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de Coronel Portillo, 2016-2017; es en forma directa, porque no depende de normas sino del hábitos y costumbres de las personas. **Hipótesis Específicas** La relación existe entre el control artificial y el delito de la acción peligrosa, de los ciudadanos es en forma directa, porque como parte de la	Control Social 1. Formales - Control artificial: La Ley. 2. Informales - Control natural - Familiar - Religioso - Comunitario - Otros.	Denuncia de conducción en estado de ebriedad 1. Delito de peligro concreto • Acción peligrosa • Resultado de peligro 2. Delito de peligro abstracto	**Tipo de Investigación** Mixta. **Nivel** Descriptiva – Correlacional. **Población** - 100 Conductores de vehículos motorizados de Coronel Portillo. - 40 Policías de tránsito de Coronel Portillo. - 10 Fiscales provinciales de Coronel Portillo.

el delito de resultado peligroso? ¿Qué relación existe entre control artificial y el delito de peligro? ¿Qué relación existe entre el control natural y delitos de peligro?	Analizar relación existe entre control natural y el delito de resultado peligroso. Analizar relación existe entre el control artificial y el delito de peligro. Analizar relación existe entre el control natural y el delito de peligro.	educación es no romper las normas sociales. La relación existe entre control natural y el resultado peligroso; se manifiesta en forma indirecta porque la conciencia interna de los sujetos es determinante. La relación existe entre el control artificial y el delito de peligro; es en forma directa, porque el incumplimiento de las disposiciones legales son recurrentes. La relación existe entre el control natural y delitos de peligro, se forma en forma indirecta, porque la canalización se hace vía.		• Delito de riesgo • Delito de miedo	- 80 Expedientes por el delito de peligro común. **Muestra** - 50 Conductores de vehículos motorizados de Coronel Portillo. - 10 Policías de tránsito de Coronel Portillo. - 05 Fiscales provinciales de Coronel Portillo. - 20 Expedientes por el delito de peligro común (Conducción en estado de ebriedad). **Técnicas** La encuesta. La observación. **Instrumentos** Cuestionario. Ficha de observación.

ANEEXO 4

EVIDENCIAS FOTOGRÁFICAS

APLICANDO EL CUESTIONARIO A CONDUCTORES DE VEHÍCULO MOTORIZADO EN LA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO






lenovo


lenovo





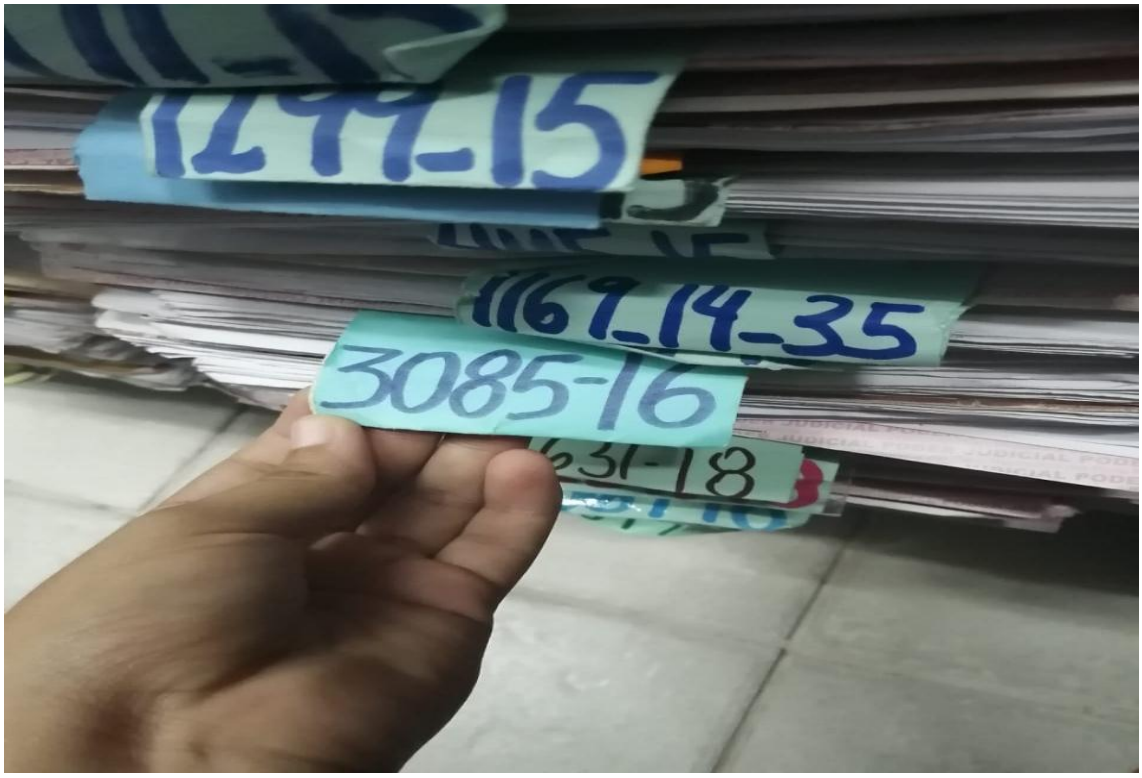


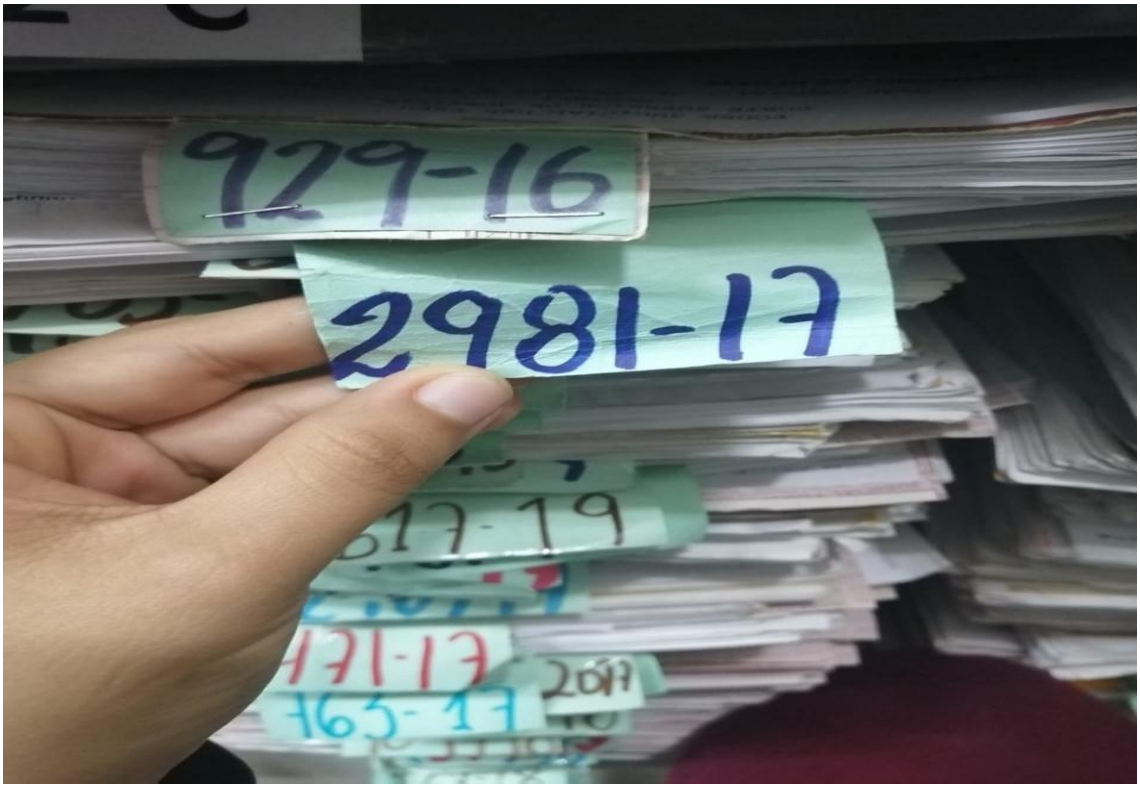


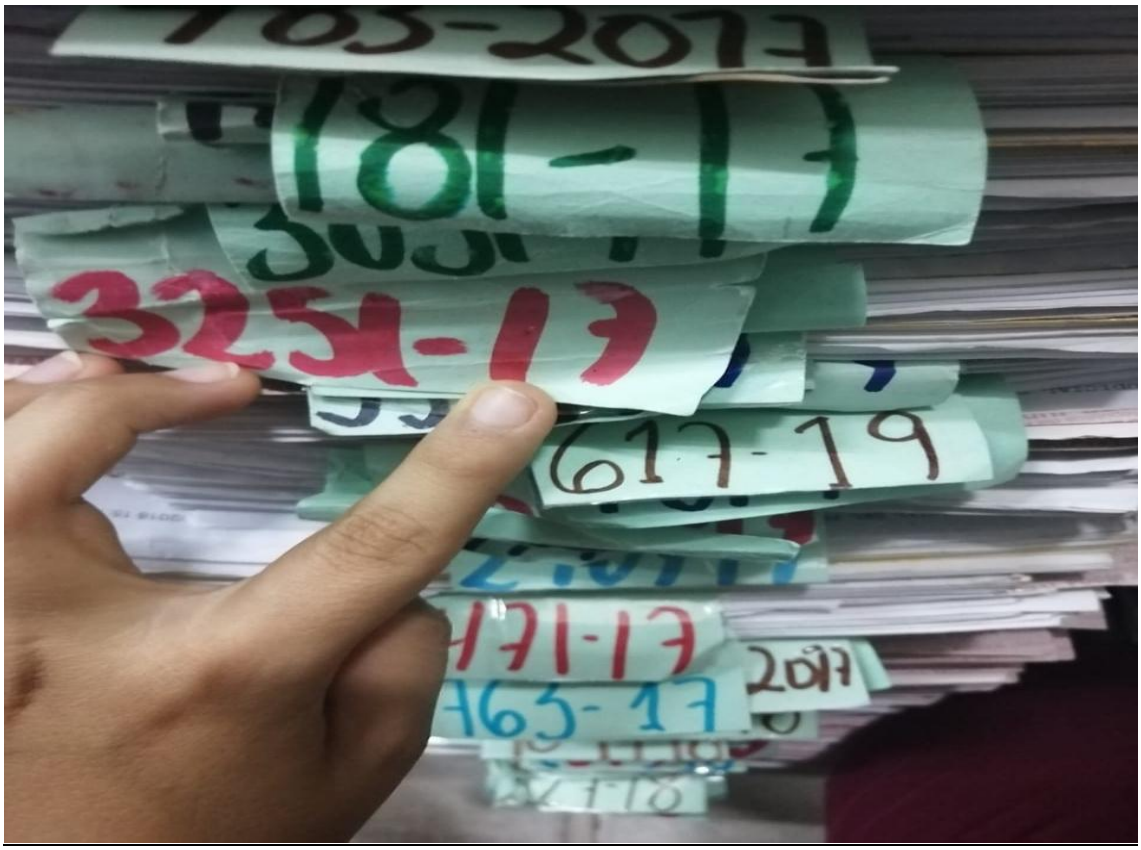
APLICANDO EL CUESTIONARIO A UNA FISCAL PENAL EN LA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO



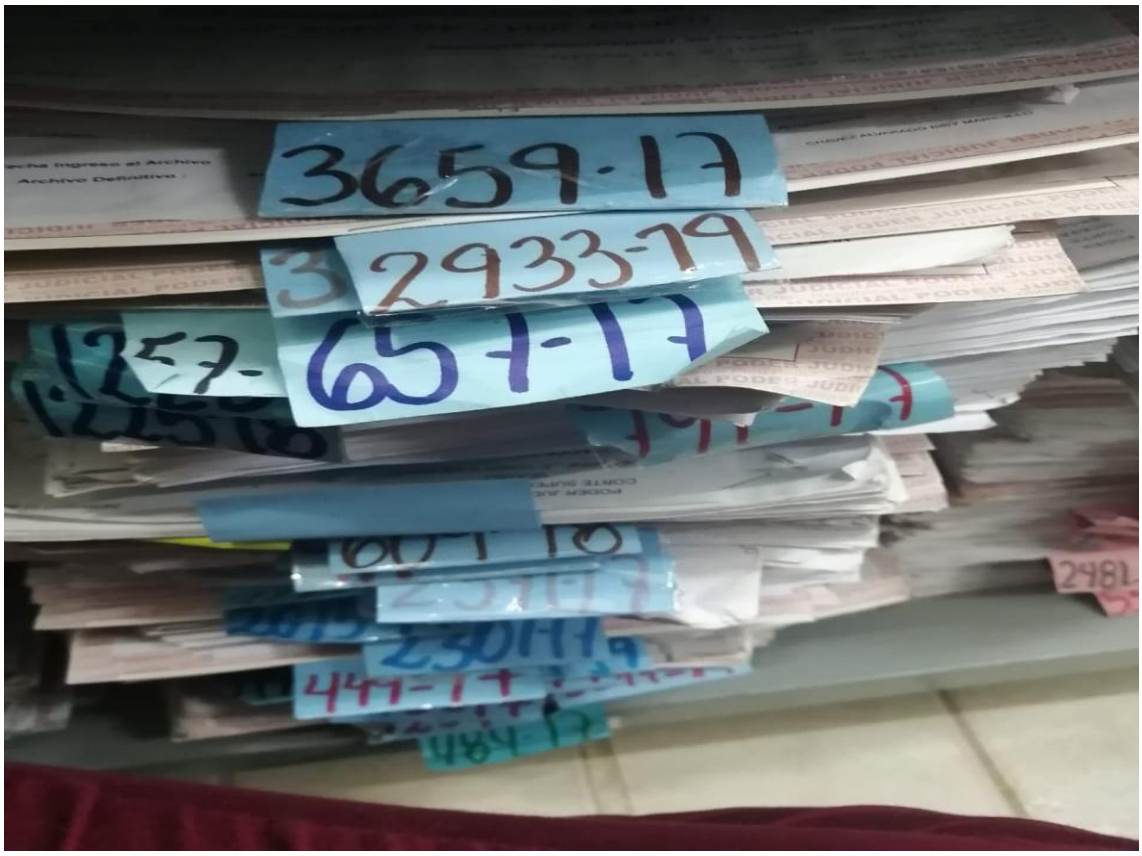
SELECCIONANDO EXPEDIENTES POR EL DELITO DE PELIGRO COMÚN – CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD DE LOS AÑOS 2016 – 2017






325-17
617-19


3659-17
957-17


3659-17
2933-19
657-17
2481


691-16
699-16
2479-15
2481