

FACULTAD DE DERECHO Y
CIENCIAS POLÍTICAS

Carrera de Derecho y Ciencias Políticas

**“REGULACION JURIDICA DE LA TIPICIDAD
EN LA CONDUCCIÓN BAJO EL EFECTO DE
ALCOHOL O DROGAS EN PERU, 2024”**

Tesis para optar al título profesional de:

Abogado

Autor:

Manuel Andres Oliva Zarate

Asesor:

Dr. Mariano Rodolfo Salas Quispe

<https://orcid.org/0000-0003-1587-546X>

Cajamarca - Perú

2024

JURADO EVALUADOR

Jurado 1 Presidente(a)	EDWIN ADOLFO MOROCCO COLQUE
	Nombre y Apellidos

Jurado 2	Dr. Elías Gilberto Chávez Rodríguez
	Nombre y Apellidos

Jurado 3	Dr. Mariano Rodolfo Salas Quispe
	Nombre y Apellidos

Informe de Similitud



Página 2 of 52 - Integrity Overview

Identificador de la entrega trn:oid.:1:3218308775

19% Overall Similarity

The combined total of all matches, including overlapping sources, for each database.




Filtered from the Report

- ▶ Bibliography
- ▶ Quoted Text
- ▶ Cited Text
- ▶ Small Matches (less than 8 words)

Exclusions

- ▶ 1 Excluded Source

Top Sources

- 18%  Internet sources
- 2%  Publications
- 10%  Submitted works (Student Papers)

Integrity Flags

0 Integrity Flags for Review

No suspicious text manipulations found.

Our system's algorithms look deeply at a document for any inconsistencies that would set it apart from a normal submission. If we notice something strange, we flag it for you to review.

A Flag is not necessarily an indicator of a problem. However, we'd recommend you focus your attention there for further review.

Dedicatoria

A Dios por brindarme la oportunidad y la dicha de la vida, al brindarme los medios necesarios para continuar mi formación universitaria, y por su ayuda diaria para alcanzar lo que me propongo.

A mi señor padre, quien se encuentra en presencia del Altísimo, dedico esto en reconocimiento a su constante apoyo, su espíritu alentador y su contribución incondicional en la consecución de mis metas. Su ejemplo de perseverancia y la fuerza que me brindó fueron los pilares que me impulsaron a alcanzar mis objetivos. A mi madre, que me ha acompañado a lo largo de este camino, agradezco profundamente su apoyo inquebrantable, su guía y los consejos sabios que siempre me brindó. Agradezco por su tiempo, por estar a mi lado en los momentos más difíciles y por las palabras de aliento que me ayudaron a no rendirme. Estoy eternamente agradecido por tu amor y apoyo."

Agradecimiento

Este proyecto de investigación es el resultado del esfuerzo realizado para la presentación de este trabajo. Por eso agradezco a mi asesor, Dr. Mariano Rodolfo Salas Quispe, quien a lo largo de este tiempo ha puesto a prueba sus capacidades y conocimientos en el desarrollo de mi tesis el cual ha finalizado llenando todas mis expectativas. A mis padres quienes a lo largo de toda mi vida me han apoyado y motivado en mi formación académica, creyendo en mi en todo momento sin dudar ni un momento de mis habilidades. A mis profesores, a quienes debo gran parte su dedicación y sabiduría. Para terminar, doy gracias a esta casa superior de estudios, que me brindó la oportunidad de formar parte de su comunidad, preparándome para un futuro competitivo y contribuyendo a mi desarrollo como una persona íntegra.

Tabla de contenidos

JURADO EVALUADOR.....	2
Informe de Similitud.....	3
Dedicatoria.....	4
Agradecimiento.....	5
Tabla de contenidos	6
Índice de tablas	7
Índice de Figuras.....	8
Resumen	9
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN.....	10
CAPÍTULO II: METODOLOGÍA	25
CAPÍTULO III: RESULTADOS	29
CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES.....	37
CAPÍTULO V: RECOMENDACIONES.....	40
REFERENCIAS	44

Índice de tablas

Tabla 1 Validación de las hipótesis con los objetivos de la investigación 24

Tabla 2 Validez del instrumento de recolección de información 27

Índice de Figuras

Figura 1. Cantidad de entrevistados que indican la existencia de un endurecimiento de las penas y controles más efectivos	29
Figura 2. Cantidad de entrevistados que indican la existencia de consecuencias penales para los conductores	30
Figura 3. Cantidad de entrevistados que indican que existe impacto en la conducción cuando se está bajo los efectos del alcohol o drogas.....	31
Figura 4. Cantidad de entrevistados que indican los factores sociales y psicológicos	32
Figura 5. Cantidad de entrevistados que indican que las tecnologías avanzadas ayudan a prevenir accidentes de conducción.....	32
Figura 6. Cantidad de entrevistados que indican los factores sociales y psicológicos como la normalización social contribuyen a que las personas conduzcan en estado de ebriedad y drogas	33
Figura 7. Cantidad de entrevistados que indican que influye el consumo de sustancias psicoactivas, en las capacidades cognitivas y motoras de los conductores.....	34
Figura 8. Cantidad de entrevistados que indican que la cultura de la normalización del consumo de alcohol y drogas afecta en la conducción especialmente en eventos sociales.....	34
Figura 9. Cantidad de entrevistados que indican que las medidas preventivas y programas educativos están siendo efectivos para reducir la incidencia de la conducción en estado de ebriedad y drogadicción.....	35
Figura 10. Cantidad de entrevistados que indican que existen mejores prácticas para la rehabilitación de conductores reincidentes que han sido arrestados por conducir bajo la influencia de alcohol o drogas	36

Resumen

Este proyecto de investigación aborda la problemática de la conducción en estado de ebriedad o drogadicción en 2024, y plantea la interrogante sobre las razones por las cuales la aplicación de las penas para estos delitos no es efectiva. El objetivo principal es identificar las causas que dificultan la eficacia de las sanciones por conducción en estado de ebriedad o drogadicción, y proponer un nuevo marco normativo que permita contrarrestar esta conducta inapropiada, la cual afecta gravemente a la sociedad.

Para esta investigación, se utilizó una metodología de tipo aplicada, ya que su propósito es determinar los conocimientos que pueden ser aplicados para resolver los problemas relacionados con el tema. En este contexto, se adoptó un enfoque descriptivo, que facilita la identificación de las razones por las cuales no se aplican las sanciones a los infractores de conducción bajo los efectos del alcohol o de ciertas drogas. Los métodos empleados incluyen el método dogmático y el método de argumentación jurídica. El diseño de la investigación es de carácter cualitativo, y el nivel de la misma se ha clasificado como explicativo.

Palabras Claves: Especulación, Conducción, Ebriedad, Constitución Peruana.

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

1.1. Realidad problemática

En el plano global, el gran problema con respecto al delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción, las entidades internacionales van aplicando múltiples estrategias para reducir los índices, pero a pesar de ello han logrado el efecto contrario Demostrando así que el número de muertos por accidentes de tránsito se aproxima a los 1,2 millones de personas por año. Esto representa más de 2,1% de la tasa de mortalidad mundial. (Gaibor y Bonilla, 2020)

Asimismo, en el año 2021 se llegó a 1,19 millones de muertes por accidentes de tránsito, a pesar que se ha reducido el 5%. Sigue siendo un índice muy alto. Pero a nivel mundial se informó mediante la OMS, el 28% de todas las muertes se producen en Asia Sudoriental, el 25% en el Pacífico Occidental, el 19% en África, el 12% en América, el 11% en el Mediterráneo Oriental y el solo el 5% en el continente europeo .

También se identificó que los accidentes de tránsito son la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre las edades de 5 a 29 años. Como medida que implementó los miembros de las Naciones Unidas a nivel mundial es seguir concientizando a los ciudadanos para evitar el consumo de alcohol si va a conducir, esta es una estrategia de prevención. (Bloomberg, 2023)

Los indicadores de accidentes por insumo de alcohol en Latinoamérica es 12%. En ese mismo sentido, en los países subdesarrollados uno de ellos es Perú, que tiene un índice muy alto de 40 mil accidentes de tránsito, entre las causas que influyen son las diversas infracciones que reciben las personas que conducen en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas o alucinógenos. (Barazorda, 2020)

Es por lo tanto que, para profundizar el tema de delito de conducción en estado de ebriedad nos basaremos en la teoría del control social y la teoría de la toma de decisiones. La teoría del control social permite analizar cómo el entorno, el control del gobierno a través de normativa legal influye en el comportamiento de la persona que comete un delito por conducir en estado de ebriedad y la segunda teoría permite realizar un análisis de los mecanismos que intervienen en la toma de decisiones de la persona que comete el delito de conducir en estado de ebriedad. (Aviles, 2019)

Uno de los problemas más graves es la insuficiencia de sanciones disuasivas. Las penas actuales son frecuentemente percibidas como poco severas o ineficaces para disuadir a los infractores. En muchos casos, estas sanciones no logran llegar a aquellos individuos que, por carecer de la capacidad de reflexión necesaria, no comprenden que al conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas están poniendo en riesgo la vida de personas inocentes. Estos actos

irresponsables pueden destruir proyectos de vida ajenos, debido a la negligencia tanto de los conductores como de las autoridades que, en ocasiones, hacen la vista gorda ante tales situaciones.

Además, las sanciones económicas no generan un impacto real en quienes poseen mayores recursos, mientras que las penas de prisión o la suspensión de la licencia de conducir no se perciben como amenazas suficientemente graves por aquellos dispuestos a arriesgarse a conducir en estas condiciones. En lugar de reflexionar sobre su comportamiento, muchos de estos infractores buscan corromper a la Policía Nacional para evitar que se reporte su estado de ebriedad o drogadicción.

¿Cuánto tiempo más permitiremos que estos irresponsables del volante sigan destruyendo vidas y hogares? Los conductores que matan a personas ajenas a su comportamiento deben ser considerados como verdaderos terroristas urbanos. Su actuar carece de cualquier principio de ciudadanía, ya que no respetan lo más básico: la vida de los demás. Es urgente que esta problemática sea abordada con seriedad, llamando a expertos en la materia para que, con su experiencia y conocimientos, encuentren soluciones eficaces que erradiquen este mal y pongan fin al dolor que causan estos individuos que, por su conducta, no merecen ser considerados ciudadanos.

Otro factor crucial son las dificultades en la aplicación de las pruebas. La ejecución de pruebas de alcoholemia y detección de drogas frecuentemente se maneja de manera deficiente o, en algunos casos, incluso se evade. ¿Cómo se siente un ciudadano que busca justicia al escuchar que las autoridades afirman que no se pueden realizar las pruebas por falta de presupuesto? No hay reactivos disponibles, y cuando los hay, muchas veces no cumplen con los estándares de calidad necesarios. En ocasiones, ni siquiera hay gasolina para que el patrullero pueda trasladar a un conductor ebrio o drogado, y la osadía de algunos oficiales de pedir dinero para cumplir con su deber solo agrava la situación.

Esta irresponsabilidad gubernamental o negligencia de las entidades encargadas de realizar las pruebas a los infractores del volante es una vergüenza que debe terminar. Es de conocimiento popular que, cuando hay dinero de por medio, estas pruebas a menudo no son más que un simple "saludo a la bandera". La falta de dispositivos adecuados o su uso incorrecto puede generar fallos en la efectividad de las pruebas, debilitando así la capacidad de imponer sanciones justas y adecuadas a los infractores.

Los procedimientos judiciales ineficaces juegan un papel fundamental en este problema. La Fiscalía de Tránsito, en muchas ocasiones, se deja llevar por la subjetividad, cuando debería aplicar la ley con firmeza y sancionar con severidad a estos asesinos del volante. La inconducta de los conductores ebrios o drogados es penalizada de manera muy leve, y en muchos casos, estos

hechos se califican como culposos, cuando el dolo está presente desde el momento en que el conductor toma un vaso de cerveza. Los sistemas judiciales, además, suelen ser lentos, burocráticos y carecen de los recursos necesarios para gestionar eficientemente los casos relacionados con esta problemática. Esta falta de agilidad y recursos genera una sensación de impunidad entre los infractores, quienes no temen enfrentar las consecuencias de sus acciones. Salen sonriendo de las celdas, exigen la restitución de su breveté y se lanzan nuevamente a la carretera, en busca de nuevas víctimas, personas ajenas a la irresponsabilidad de estos malos conductores.

Lo más sorprendente es que estos individuos cuentan su cobardía como si fuera un acto digno de aplauso, sintiéndose protegidos por la impunidad de un sistema judicial atolondrado, que, afectado por el bajo presupuesto y las penas mínimas, percibe que discutir estos temas es una pérdida de tiempo.

La falta de educación y la deficiencia cultural en un país que nos coloca entre los peores de Latinoamérica, junto con la escasa concientización pública sobre el respeto mutuo, son factores determinantes que contribuyen a la ineficacia de las penas. En numerosas ocasiones, la población no percibe la gravedad de conducción en estos estados, lo que fomenta una actitud permisiva hacia estas conductas peligrosas. Aunque existen campañas de concientización, estas no siempre son suficientes ni están adecuadamente orientadas para generar un cambio significativo en la mentalidad de la sociedad.

Por ejemplo, instituciones ciudadanas abogan por una política de tolerancia cero al alcohol, mientras que el gobierno permite la difusión de comerciales de bebidas alcohólicas sin medir las consecuencias de sus mensajes. Empresas de bebidas alcohólicas, como las cerveceras, patrocinan equipos de fútbol sin considerar que el festejo con estas bebidas no solo provoca muertes en las calles, sino que también afecta negativamente a los hogares, donde el machismo del peruano suele aflorar bajo la influencia del alcohol. Esto demuestra una grave desconexión entre los intereses comerciales y los efectos sociales que la administración excesiva que esta sustancia genera en el cuerpo.

La inconsistencia respecto a la aplicación de la ley es otro problema recurrente. La desigualdad en la aplicación de sanciones, influenciada por factores socioeconómicos, políticos e incluso la corrupción, genera una percepción generalizada de injusticia. Esto lleva a que las penas no se perciban como un verdadero riesgo para la mayoría de la población, lo que fomenta la repetición de las infracciones sin consecuencias significativas. Los infractores, en lugar de asumir su responsabilidad, suelen justificar lo injustificable, culpando a las víctimas y minimizando su conducta al alegar que no estaban ebrios ni drogados, porque tomarse un par de vasos o fumar un

cigarro no constituye un delito. Cuando no pueden justificar su comportamiento, recurren al soborno, pagando a las autoridades para evadir las pruebas. Se han documentado denuncias de corrupción dentro de los mismos organismos encargados de realizar estas pruebas, desde la Policía Nacional hasta otras instancias del proceso. ¿Cómo podemos obtener justicia frente a estas anormalidades que ocurren entre el momento del accidente y la realización de la prueba? ¿Cómo podemos pedir justicia cuando las denuncias diarias se acumulan en documentos que nadie lee ni atiende?

Finalmente, los efectos de la normalización social contribuyen a que estos actos no sean percibidos como un acto grave. Esta normalización, alarmante e incomprensible, refleja una sociedad inmadura e intransigente que solo busca justicia cuando es afectada directamente por la irresponsabilidad de un mal conductor. En algunas culturas, el consumo de alcohol o drogas se considera socialmente aceptable, incluso cuando es claramente peligroso al volante. Esta actitud facilita que muchas personas no vean la conducción en estas condiciones como una infracción seria, lo que demuestra una alarmante falta de conciencia ante los casos tan trágicos que enlutan a miles de familias que lloran la pérdida de un ser querido. Es un delito que goza de aceptación social, alimentado por una incultura al volante de aquellos que creen que tener un automóvil es un derecho absoluto, sin importar las consecuencias de su uso irresponsable.

Para abordar esta problemática, se propone un nuevo marco normativo basado en principios que aborden las causas mencionadas. En primer lugar, es esencial adoptar un enfoque preventivo y educativo. Se debe implementar programas educativos más efectivos y de mayor alcance en escuelas y comunidades, con el objetivo de lograr volver sensible a la población sobre los riesgos que se puedan generar. Estos programas deben estar dirigidos tanto a jóvenes como a adultos, especialmente a aquellos con mayor propensión a conducir en estas condiciones. Pero, ¿acaso son solo los colegios los responsables de cambiar la actitud de nuestros compatriotas? No, esta es una tarea de toda la sociedad, que debe involucrar a todos los sectores: desde nuestro presidente, el Congreso y los funcionarios públicos, hasta las familias, que son la base de cualquier cambio cultural. La responsabilidad no recae solo en una institución, sino en el conjunto de la sociedad que debe trabajar unida para erradicar este problema.

Además, se debe implementar un sistema de penas más severas y ajustadas según la infracción. Es importante que el sistema de sanciones contemple castigos más estrictos para infractores reincidentes o aquellos que representen un peligro evidente para la seguridad pública. Esto podría incluir penas de prisión más largas, multas más altas y la revocación permanente o a largo plazo de la licencia de conducción para quienes reincidan.

Artículo 274.- Conducción en estado de ebriedad o drogadicción

El que encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36° inciso 7).

Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años o con prestación de servicios comunitarios de setenta a ciento cuarenta jornadas e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7).

Así mismo, si no mata o causa un daño a una persona, su accionar es un hecho prácticamente irrelevante. Es decir, hay que esperar que mate o cause lesiones para ser tomado en cuenta en el delito que debe sancionarse con severidad. Pero lo más grave es que solo cuando mata o causa daño la autoridad toma en cuenta su mal proceder.

Artículo 111.- Homicidio Culposo*

La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36° -incisos 4), 6) y 7)-, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos-litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

Esta forma de ver el delito debe terminar. Esta situación jurídica de un chofer irresponsable es una falta de respeto a una sociedad que necesita de mayor rigurosidad para no sentirnos desamparados frente a acciones que ridiculizan nuestra forma de buscar justicia.

Un aspecto crucial es el uso obligatorio de tecnología para la detección, en un mundo donde tener herramientas e insumos de control es una obligatoriedad, no en la búsqueda de ciudadanos para castigar, sino que debe proveerse para evitar tanto dolor en familias que ven truncar su futuro por la irresponsabilidad del mal ciudadano y la dejadez de un sistema que pareciera no importarle el dolor producido a la sociedad. Se deben implementar sistemas

obligatorios de pruebas de alcoholemia y detección de drogas en puntos de control, utilizando tecnología avanzada para garantizar resultados rápidos y confiables, con errores mínimos.

Asimismo, es necesario reformar aquellos procedimientos judiciales para hacerlos más ágiles y eficaces. Esto puede lograrse fortaleciendo la formación de jueces, fiscales que se encuentren especializados, así como creando tribunales especializados en infracciones de tráfico relacionadas con estas infracciones. Dirán que existen, eso es cierto pero la efectividad de sus sentencias deja mucho que desear. Fortalecer la concientización de seguridad vial es otro pilar fundamental. Se deben realizar campañas de concientización masivas que informen de los resultados negativos respecto a temas legales y sociales de conducir bajo los efectos de alcohol o drogas. Estas campañas deben enfocarse en la prevención y promover la idea de que tales conductas no son aceptables socialmente.

Es fundamental fortalecer tanto la policía de tránsito como aquella vía para frenar la corrupción. Para ello, es esencial mejorar la formación y los recursos asignados a este cuerpo policial, con el fin de realizar controles más efectivos y frecuentes. Asimismo, se deben implementar mecanismos de control interno que prevengan la corrupción y aseguren una aplicación justa de las leyes. Existen casos en los que algunos policías, al sorprender a conductores bajo los efectos del alcohol, recurren a la extorsión, solicitando grandes sumas de dinero en lugar de aplicar las sanciones correspondientes. Estos agentes, alegando que actuar con rigurosidad pondría en riesgo su estabilidad laboral, se justifican como "buenas autoridades", buscando encubrir su corrupción bajo el pretexto de proteger al infractor. Sin embargo, esta práctica va en contra del clamor social de erradicar la impunidad y garantizar que las leyes se cumplan de manera equitativa y transparente.

Finalmente, la integración de medidas alternativas como el uso obligatorio de dispositivos de alcoholímetros en vehículos o el establecimiento de alternativas de transporte, como taxis o transporte público, podría ser una solución para aquellos que conduzcan bajo los efectos de alcohol o drogas. Estas medidas podrían ofrecer opciones más seguras y evitar que los infractores se vean tentados a conducir en condiciones peligrosas. La aplicación de las penas enfrenta varios desafíos, desde la falta de disuasión hasta la ineficacia de los procedimientos judiciales. Un nuevo ordenamiento jurídico debe ir más allá de la simple imposición de sanciones, incorporando medidas educativas, el uso de tecnologías de detección más efectivas y un sistema de justicia más ágil. Además, es crucial promover una cultura de respeto por las normas de tráfico, donde la seguridad vial sea una prioridad para la sociedad. Si se implementan estas recomendaciones, es posible reducir significativamente los accidentes y muertes causadas por la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, y asegurar un sistema legal más efectivo y justo para todos.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema General

- ¿La aplicación de penas para la comisión del delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción, son realmente efectivas en su aplicación en Lima, 2024?

1.2.2. Problemas específicos

- ¿Las penas para condenar la comisión de delitos en el Perú son realmente efectivas y logran disuadir a los ciudadanos?
- ¿La conducción en estado de ebriedad o drogadicción puede ser considerado como un delito culposo o existen suficientes elementos para considerarlos como un delito doloso?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo General

- Determinar la efectividad de la aplicación de penas para la comisión del delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción, en su aplicación en Lima, 2024.

1.3.2. Objetivos específicos

- Aplicar penas efectivas para la comisión del delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción en Lima, 2024.
- Implementar la comisión del delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción en Lima, 2024.
- Establecer recomendaciones a fin de disminuir la conducción en estado de ebriedad o drogadicción en Lima, 2024.

Por tal medida, se requiere una mayor información de la investigación, es por ello que para profundizarla nos hemos basado en los siguientes antecedentes internacionales y nacionales.

Lajo (2021), en su investigación *Delitos contra la seguridad vial, se tuvo como objetivo analizar las conductas de los conductores que cometen delitos afectando la seguridad vial*. Se aplicó un diseño metodológico documental, no experimental, y de corte transversal. Se tuvo como resultados que, el consumo de alcohol o drogas puede afectar las facultades psíquicas, la atención, los reflejos y la perturbación de la visión. Demostrando así, que el nivel de conciencia de los conductores cuando manejan en estado de ebriedad puede afectar la integridad de las personas; es por ello que, en España se basan en el índice de alcoholemia, el etilómetro evidencial y el test indiciario salival el nivel de sustancias prohibidas en la sangre.

Palomo (2021), en su investigación *Delitos contra la seguridad vial, derecho penal, criminología y la política criminal*. Se tuvo como objetivo analizar las conductas de los conductores que cometen delitos y análisis de la normativa criminal penal. Se aplicó un diseño metodológico documental, no experimental y de corte transversal. Se tuvo como resultados que, el consumo de alcohol en alto índice puede afectar la conciencia del conductor, asimismo se realizó un análisis de la normativa criminal penal para buscar precauciones que permitan concientizar y prevenir los accidentes de tránsito.

Ramirez (2019), en su investigación *El proceso inmediato y el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de coronel Portillo 2019*, se tuvo como objetivo determinar cómo se relaciona el proceso inmediato con el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de coronel Portillo 2019. El diseño fue descriptivo correlacional con corte transversal, con enfoque cualitativo, se empleó la estadística probabilística por conveniencia, se aplicó un cuestionario, se tuvo como población 60 jueces en la provincia de coronel Portillo. En los resultados se obtuvo que, existe una correlación alta entre el proceso inmediato y el delito de conducción en estado de ebriedad. Concluyendo así, que para lograr menos accidentes de tránsito se deben aplicar normas más rigurosas, mayor fiscalización de los conductores que tengan sus papeles en regla, mayor capacitación sobre las consecuencias de conducir en estado de ebriedad y modificar las leyes para aumentar la penalidad y las consecuencias por conducir en estado de ebriedad.

Pantoja (2024) en su investigación *La pena de inhabilitación en el delito de conducción en estado de ebriedad y su eficacia como sanción administrativa en el distrito de Lima Norte, entre los años 2019-2021*, se tuvo como objetivo determinar la preponderancia en trascendencia aplicativa en la imposición ejecutable de la pena de inhabilitación como castigo por conducir en estado de ebriedad. Se aplicó un diseño metodológico descriptivo, investigación mixta, cualitativo y cuantitativo, de corte transversal, se aplicó una encuesta a 50 operadores jurídicos especializados en derecho penal. Entre los resultados se obtuvo que mientras más sea la pena de inhabilitación en el delito de conducción en estado de ebriedad mayor eficacia con respecto al cumplimiento de la sanción administrativa. Es por ello que se concluye, los conductores que tienen sanciones multas por antecedentes en conducción en estado de ebriedad deberían inhabilitarles para que no pongan en riesgo la vida de otra persona.

Obregón (2023) en su investigación *Principio de oportunidad y el delito de conducción en estado de ebriedad en la 1° fiscalía provincial Penal Corporativa de Yarinacocha, 2022*, se tuvo como objetivo determinar cómo se relaciona el principio de oportunidad y el delito de conducción en estado de ebriedad en la 1° fiscalía provincial Penal Corporativa de Yarinacocha.

Se aplicó el diseño metodológico descriptivo correlacional, no experimental, corte transversal, se aplicó cuestionario a una población de 61 fiscales, abogados y policías. Los resultados se tiene correlación mediana con respecto el principio de oportunidad y el delito de conducción en estado de ebriedad en la 1° fiscalía provincial Penal Corporativa de Yarinacocha. Es por ello que se concluye, por el principio de oportunidad contribuye a brindar soluciones rápidas de los casos de delito de conducción. Para tener mayor entendimiento de la investigación se consideró realizar un análisis al marco legal y normativo como también al marco teórico, considerando algunos ejemplos prácticos.

Ley 27054, publicada el 23 de enero de 1999, modificó los artículos 124 y 274 del Código penal. El artículo 124 explica que, si conduces un vehículo en estado de ebriedad o drogadicción recibes una pena no mayor a un año con una multa de 60 a 120 días, pero si la lesión provocada es grave recibes una pena de un año y no mayor a 2 años con una multa de 60 a 120 días. En el caso de afectar a varias víctimas la penalidades no menor a dos años ni mayor a 4 años e inhabilitación de acuerdo al artículo 36 inciso 4, 6 y 7. Y con respecto al artículo 274 explica que, si conduces un vehículo en estado de ebriedad recibes una penalidad no mayor a un año e inhabilitación según el artículo 36 inciso 6 y 7, pero si conduces un vehículo de servicios de transporte público de pasajeros o transporte pesado recibes una penalidad no menor de un año ni mayor a 2 años según el artículo 36 inciso 6 y 7.

Comentario: desde mi punto de vista, considera que las penalidades por conducir bajo los efectos de alcohol u otras sustancias son muy mínimas, esto seguirá provocando que varios individuos queden indefensos.

Ley 27753, publicada el 9 de junio de 2002, modificó los artículos 111, 124 y 274 del código penal con respecto a homicidio culposo, lesiones culposas y conducción en estado de ebriedad o drogadicción. Asimismo, también modificó el artículo 135 del código procesal penal sobre mandato de detención.

Según el artículo 111 del Código penal, se considera un homicidio culposo cuando un individuo por conducir en estado de ebriedad o bajo otra sustancia provoca la muerte de una persona será sancionado con una pena no mayor a dos años y una prestación de servicio comunitario de 52 a 54 jornadas. Asimismo, que después de haber hecho una prueba de alcoholemia el índice es mayor al 0.5 gramos litros suena es no menor a 4 años ni mayor a 8 años y quedará inhabilitado. Cuando existen varias víctimas la pena no será mayor a 6 años.

Interpretación: Para determinar que un individuo está conduciendo en estado de ebriedad o bajo otras sustancias se debería considerar para determinar el nivel de alcohol u otras

sustancias en la sangre no sólo la prueba de alcoholemia, sino también utilizar el etilómetro evidencia y el test indiciario salival cómo lo realizan en España.

Según el artículo 124 del código penal, si conduces un vehículo en estado de ebriedad o drogadicción recibes una pena no mayor a un año con una multa de 60 a 120 días, pero si la lesión provocada es grave recibes una pena de un año y no mayor a 2 años con una multa de 60 a 120 días. En el caso de afectar a varias víctimas la penalidad no menor a dos años ni mayor a 4 años e inhabilitación de acuerdo al artículo 36 inciso 4, 6 y 7.

Según el artículo 274 del código penal, si conduces un vehículo en estado de ebriedad recibes una penalidad no mayor a un año e inhabilitación según el artículo 36 inciso 6 y 7, pero si conduces un vehículo de servicios de transporte público de pasajeros o transporte pesado recibes una penalidad no menor de un año ni mayor a 2 años según el artículo 36 inciso 6 y 7.

Interpretación: Cómo se puede ver en la ley 27753, que se publicó en el 2002, no hubo ninguna modificación con respecto a las penalidades las cuales se mantuvieron de la ley 27054, es por ello que considero que a pesar que existe accidentes de tránsito los índices no van a cambiar a menos que se modifique la normativa legal y se realicen operativos efectivos que permitan sancionar a los conductores que no cumplen con la normativa legal.

Según el artículo 135 del Código procesal penal, el cuál fue modificado por el artículo 2. Explica que, para considerarse delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción deberá de mostrarse a través de elementos probatorios que vinculen al conductor, en el caso de que una persona jurídica (empresa o entidad) no será considerado medio probatorio suficiente solo considerarse miembro del directorio o que tenga un cargo directivo similar. En caso de demostrarse que el conductor ha cometido este delito que se les aplicará una penalidad superior a los 4 años.

Interpretación: Sólo será sancionado siempre y cuando se demuestre a través de elementos probatorios, pero si provoca un accidente y este conductor decide escapar dejando a la víctima expuesta y sola, no será sancionado, ya que para ser sancionado necesita la víctima contar con los elementos probatorios. Se demuestra así, las penalidades están a favor de los conductores no tanto de las víctimas.

Ley 29439, publicada el 19 de noviembre, se modificó los artículos 22, 36 inciso 7, 111, 124, 274, 368 y 408 del código penal. El artículo 22. Responsabilidad restringida por la edad, explica que, si el conductor tiene más de 18 años, pero menos de 21 años o más de 65 años de edad tiene opción de reducirse la penalidad.

El artículo 36 inciso 7. Inhabilitación, al conductor que maneje bajo los efectos del alcohol, o quien cumpla la señalización de tránsito se le suspenderá o cancelará su autorización de conducir de acuerdo al mismo tiempo de la penalidad dada.

Artículo 111. Homicidio culposo, en caso de que el conductor cometa homicidio culposo si le aplicará una penalidad no menor a un año, pero no mayor a 4 años cuando son lesiones graves. Mientras que, cuando son varias víctimas la penalidad es no menor a 4 años ni mayor a 8 años.

Artículo 124. Lesiones culposas, en caso de que el conductor haya provocado lesiones culposas recibirá una penalidad no menor a un año ni menor a 2 años con un servicio comunitario de 60 a 120 días si la elección se considera grave.

Artículo 274. Conducción en estado de ebriedad o drogadicción, en caso de que el conductor al realizar la prueba de alcoholemia mayor del índice permitido. La penalidad será no menor a 6 meses ni mayor a dos años con prestación de servicio comunitario de 52 a 154 jornadas e inhabilitación.

Artículo 368. Resistencia o desobediencia a la autoridad, si el conductor se le detiene y esté presente resistencia o desobediencia la autoridad, va a recibir una penalidad no menor a 6 meses ni mayor a dos años. Si el conductor se le pide sacar un análisis de sangre u análisis de otros fluidos corporales que permitan determinar el nivel de alcohol o drogas en la sangre si le aplicará una penalidad no menor a 6 meses ni mayor a 4 años con prestación de servicio comunitario de 70 a 140 jornadas e inhabilitación.

Artículo 408. Fuga de lugar del accidente de tránsito. Si el conductor se escapa del lugar del accidente de tránsito y deja a las víctimas sin brindarles asistencia médica. Recibirá una penalidad no menor a 6 meses ni mayor a 4 años con una multa de 90 a 120 días.

Incorporación de los artículos 274 y 279 al código penal. El código 274. Sobre manipulación en estado de ebriedad o drogadicción, si se identifica que el conductor presenta índice de alcohol u otra sustancia mayor a 0.5 gramos/litros recibirá una pena mínima de 6 meses a un año como máximo con 30 a 150 días de multa e inhabilitación se une el artículo 36 del inciso 4. Mientras que el artículo 279 inciso f. Uso de armas de en estado de ebriedad o drogadicción, si el conductor a pesar de tener autorización para usar armas se encuentra con alcohol o sustancias en la sangre mayor al índice permitido, por poner en riesgo los bienes jurídicos de otras personas. Recibirá una penalidad no mayor a un año ni menor a 3 años e inhabilitación.

Comentario: En mi opinión, en el año 2009 se aumentaron las penalidades, pero esto, sigue siendo un problema para la sociedad actual. Ya que, nos están brindando operativos que

obliguen a cumplir con la normativa legal y a veces a pesar de realizarse el operativo por no contar con la evidencia formal suficiente el caso queda declarado nulo o improcedente.

La jurisprudencia con respecto al artículo 274 del código penal, Conducción en estado de ebriedad o drogadicción se identificó que la inhabilitación prevista debe ser aplicada sistemáticamente con el precepto del art. 36 del mismo código.

El 20 de abril del 2023, se detuvieron a cinco choferes en estado de ebriedad que se encontraban conduciendo en los distritos de Independencia, Los Olivos, San Martín de Porres y Comas, entre los conductores estaban Raúl Gómez Sánchez, Danilo Romero Silva, Martín Pretel Polo, Oscar Córdova Basaldúa y Ricardo Inga Morales, fueron detenidos en flagrancia por la policía que fueron puestos a disposición de la fiscalía al primer juzgado de Investigación Preparatoria de Lima Norte, a cargo de la jueza Mariela Karina Pecho Huamán, sentenció a Gómez Sánchez a 10 meses de prisión, a Romero Silva, le impuso 1 año de prisión. Mientras que la jueza Nancy Picón Aiquipa del Segundo Juzgado de Investigación condenó a 10 meses de prisión a los señores Pretel Polo y Inga Morales. Pero, condenó un año y 10 meses de prisión a Córdova Basaldúa, quien realizará 94 jornadas de servicio a la comunidad. Asimismo, los cinco conductores sentenciados fueron inhabilitados de conducir vehículos por el periodo de hasta 3 años.

El miércoles 7 de junio del 2023, en la comisaría de San Juan de Miraflores, tras realizar un operativo se identificó a un conductor de 31 años manejando bajo los efectos del alcohol, conduciendo un vehículo menor de placa 7864-05 en la avenida San Juan, tras aplicar un análisis de alcoholímetro se encontró 0.77 g/l (cero gramos setenta y siete centigramos de alcohol por litro de sangre). Se procedió a pasar el caso a la fiscalía, dicha investigación estuvo a cargo del Segundo Despacho de la fiscalía provincial Penal Corporativa de San Juan de Miraflores, a cargo de la fiscal provincial Elizabeth Esther Parco Mesía, que sentenció al hombre un año y ocho meses en prisión preventiva con 1200 soles de multa y 500 soles de reparación civil.

Comentario: Es fundamental que la policía realice operativos, que permitan identificar si los conductores están manejando respetando las reglas de tránsito, cuente con la documentación necesaria y no estén conduciendo bajo efectos del alcohol. Porque esto permite prevenir accidentes de tránsito. Según la normativa legal del artículo 274 señala que la sanción por conducir bajo efectos de alcohol o drogadicción con más de un 0.5g/l de alcoholemia en la sangre tiene una sanción de más de 2 años de cárcel y se le cancela el breveté. Pero el artículo 111 del Código penal señala que, conducir bajo el efecto del alcohol o drogas y causar la muerte de otra persona se considera delito de homicidio culposo, el cual es sancionado hasta con 8 años de prisión y se le quita definitivamente su licencia de conducir.

En la Corte Superior de Justicia de Lima del Cuarto Juzgado Penal Unipersonal de Lima especializado en Procesos Inmediatos - NCPP del Expediente 0582-2016-2-1826-JR-PE-04, el día 25 de noviembre del 2015 a las 22:03 fue intervenido un vehículo de placa C8U-331, cuyo conductor se encontraba en estado de ebriedad y al ser sometido al análisis etílico arrojó un 1.83 g/l de alcohol en la sangre; a pesar de ello, fue declarado improcedente porque no hay evidencia de que el vehículo se encontraba prestando servicios de transporte público.

Comentario: En mi opinión, Con respecto a este caso a pesar de que se aumentaron los años de sanción en las penalidades, sigue siendo un problema para la sociedad actual. Ya que, nos están brindando operativos que obliguen a cumplir con la normativa legal y a veces a pesar de realizarse el operativo por no contar con la evidencia formal suficiente el caso queda declarado nulo o improcedente.

1.4 Supuestos

1.4.1. Supuesto General

- La efectividad en la aplicación de las penas para el delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción en Lima se ve limitada por factores legales, sociales, judiciales y por la reincidencia de los infractores.

Justificación: Esta hipótesis general sintetiza la premisa central de la investigación: que la falta de efectividad en la aplicación de penas no se debe a un solo factor, sino a un conjunto de elementos interrelacionados que dificultan la adecuada implementación de las sanciones. Al abordar este planteamiento, el estudio se orientará a identificar cada factor y su peso en la problemática, brindado un análisis de los obstáculos para la aplicación efectiva de las penas.

1.4.2. Supuestos Específicos

– Aspectos legales y procedimentales

Supuestos: Los aspectos legales y procedimentales del sistema judicial peruano dificultan la aplicación efectiva de las penas para la conducción en estado de ebriedad o drogadicción en Lima.

Justificación: La hipótesis aborda la influencia de las normativas vigentes y los procesos judiciales en la aplicación de las penas. Diversos estudios han señalado que en muchos casos las leyes relacionadas con delitos de conducción en estado de ebriedad son ambiguas o tienen lagunas que complican su ejecución efectiva. Además, los procedimientos judiciales lentos y complejos pueden retrasar o incluso impedir el cumplimiento de las sanciones. Analizar esta hipótesis permitirá entender si el marco legal actual favorece o no una aplicación eficiente y consistente de las penas en Lima.

– **Factores sociales y culturales**

Supuestos: Los factores sociales y culturales influyen negativamente en la percepción pública de las sanciones y en la efectividad de las penas por conducción en estado de ebriedad o drogadicción.

Justificación: Los temas sociales como las percepciones tienen un impacto significativo en la efectividad de las penas. En contextos donde la conducción en estado de ebriedad es socialmente tolerada o donde la concienciación sobre sus riesgos es limitada, es menos probable que las sanciones sean efectivas. La hipótesis se basa en investigaciones que sugieren que, en Perú, factores como la tolerancia social hacia el consumo de alcohol al conducir y la falta de campañas educativas efectivas reducen la eficacia de las sanciones. Por lo tanto, evaluar esta hipótesis permitirá comprender hasta qué punto los factores sociales y culturales condicionan la aplicación de penas.

– **Sistema judicial**

Supuestos: Las deficiencias estructurales del sistema judicial peruano reducen la efectividad de las penas.

Justificación: Esta hipótesis se centra en las posibles carencias del sistema judicial, como la falta de recursos, personal o mecanismos de fiscalización adecuados, que podrían dificultar la aplicación de las sanciones. Existen estudios que destacan que los sistemas judiciales con altos niveles de congestión y baja eficiencia tienden a ser menos efectivos en la aplicación de penas, pues los procesos son lentos y las sanciones no cumplen plazos. Analizar esta hipótesis permitirá evaluar si las deficiencias estructurales del sistema judicial afectan la efectividad de las penas en Lima.

– **Reincidencia**

Supuestos: La reincidencia de los conductores en estado de ebriedad o drogadicción indica que las penas actuales no actúan como un elemento disuasivo suficiente.

Justificación: La existencia de reincidencia entre los infractores sugiere que las penas actuales no son efectivas para disuadir el delito. Esta hipótesis examina si las sanciones impuestas realmente cumplen un rol preventivo, considerando que, si los infractores reinciden, es probable que las penas no sean lo suficientemente severas o que el sistema de justicia no sea efectivo en la rehabilitación de los conductores. Analizar este aspecto permitirá entender si es necesario reforzar las sanciones o implementar programas complementarios de educación y rehabilitación.

Tabla 1

Relación de las Hipótesis con los Objetivos de la Investigación

Objetivo Específico	Supuesto Relacionada
Analizar los aspectos legales, procedimentales que dificultan la aplicación efectiva de las penas	Hipótesis 1: Aspectos legales y procedimentales
Examinar factores sociales y culturales que influyen en la percepción y efectividad de las sanciones	Hipótesis 2: Factores sociales y culturales
Evaluar el papel del sistema judicial peruano en la efectividad de las penas	Hipótesis 3: Sistema judicial
Determinar el impacto de la reincidencia en la efectividad percibida de las penas	Hipótesis 4: Reincidencia

Nota. Elaboración propia.

Se muestra una relación entre cada hipótesis y los objetivos específicos, indicando cómo cada una de las hipótesis respalda directamente la consecución de dichos objetivos.

Conclusión de la Sección de supuestos: Las hipótesis planteadas en esta investigación permitirán mirar el problema de la aplicación de las penas para el delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción en Lima. Estas hipótesis guiarán la recolección y análisis de datos, proporcionando una estructura clara para responder a cada objetivo específico y aportando información valiosa sobre los distintos factores que afectan la efectividad de las sanciones en este contexto.

CAPÍTULO II: METODOLOGÍA

2.1. Enfoque, tipo, diseño y nivel

2.1.1. Enfoque

De acuerdo con Acosta (2023), los enfoques más comunes son el cuantitativo, el cualitativo y el mixto, cada uno con características y metodologías específicas que guían el proceso investigativo. Para efectos de la presente investigación se empleará el enfoque cualitativo, que es aquel método o proceso de investigación que busca la comprensión profunda de un fenómeno dentro de su entorno natural, enfocándose básicamente en datos que no son numéricos. (Narváez, 2024)

Según lo antes mencionada, la presente investigación desarrolló un enfoque cualitativo, pues buscará encontrar cómo se la efectividad en la aplicación de penas para este delito en la capital del Perú, así mismo permitirá conocer por qué se debe de realizar dicha aplicación y cuáles serían sus implicancias dentro del área del Derecho Penal.

2.1.2. Tipo

Huaire (2019) menciona que la investigación se clasifica en varios tipos según diferentes criterios como el objetivo al cual se busca llegar, el mismo enfoque que adopta y la relación que se tiene con la práctica, siendo en dicho modo dos de los más relevantes la investigación básica y la investigación aplicada. La presente investigación será de tipo básica, puesto que este tipo de investigación tiene como objetivo principal incrementar el conocimiento teórico en un área específica sin buscar aplicaciones inmediatas, empleando un enfoque más exploratorio centrándose en entender principios y teorías fundamentales. (Stewart, 2024)

Por lo tanto, la tesis se planteó fundamentar aspectos teóricos sobre el delito en estado de ebriedad y drogadicción con sus diferentes componente y características, así mismo busca entender dichas teorías en base a un campo de estudio como es la ciudad de Lima, lo que permite mostrar y reconocer el fenómeno de estudio en un espacio determinado.

2.1.3. Diseño

Un diseño de investigación se define como la estructura general que guía el proceso de realización de la investigación, sirve de modelo para determinar cómo se llevará a cabo un estudio, incluidos los métodos y técnicas que se utilizarán para recopilar y analizar los datos. (Jain, 2023)

La investigación presenta un diseño no experimental. Este diseño se caracteriza por la observación de fenómenos en su contexto natural, sin manipular deliberadamente las variables involucradas, permitiendo analizar situaciones tal como ocurren en la realidad. (Velásquez, 2024)

2.1.4. Nivel

Se empleará un diseño descriptivo, puesto que argumentarán todos los conceptos relacionados al delito en estado de ebriedad y drogadicción. Para Ruiz (2019) este tipo de investigación busca describir aspectos de un fenómeno sin manipular las variables de estudio.

De la misma manera la investigación presenta un diseño explicativo. Para Dupuis (2020) es un tipo de diseño que se centra en explicar los aspectos generales del estudio, por tanto; se realiza para un problema que no se investigó bien antes, exige prioridades, genera definiciones operativas y proporciona un modelo mejor investigado. En esa línea, en el presente estudio busca explicar aspectos de este tipo de delitos en Lima, así como cada uno de sus características y componentes principales en su mayoría relacionados con aspectos legales y disposiciones interpuestas por el estado peruano.

2.2. Sujetos de la Investigación

2.2.1. Población

López (2024) menciona que la población se refiere al conjunto total de individuos u objetos que comparten características similares y que son el foco principal de un estudio.

En la investigación se trabajará con una población de 10 individuos, que abarcan entre abogados, jueces y fiscales que hayan tenido experiencia en estos casos.

2.2.2. Muestra

La muestra en una investigación es un subconjunto de la población total que se estudia para generalizar los hallazgos obtenidos. (Otzen y Manterola, 2017)

Para efectos del presente estudio, la muestra representa el total de la población es decir los 10 individuos, los mismos que deben ser abogados, jueces o fiscales que mantengan o hayan tenido como practica profesional casos relacionados con el tema.

2.3. Técnicas e instrumentos

2.3.1. Técnica

Las técnicas de investigación son métodos utilizados para recopilar y analizar información con el fin de abordar preguntas o problemas específicos. (Montagud, 2024)

Se empleará la entrevista, que permitirá obtener relatos directos que puedan proporcionar detalles cruciales sobre este tipo de delitos, así como el contexto del evento.

Por lo tanto, se utilizará la observación directa, que permitirá recoger información sobre las condiciones del entorno y cualquier indicio físico relacionado con el delito.

Por último, se empleará el análisis documental, para obtener información basada en revisar documentos relevantes, como informes policiales anteriores, registros de incidentes similares y datos estadísticos sobre delitos relacionados con la conducción bajo influencia.

2.3.2. Instrumento

Ortega (2023) menciona que los instrumentos de investigación son herramientas esenciales que permiten a los investigadores recopilar, analizar y evaluar datos en diversos campos de estudio. Por lo tanto se tendrá presente lo siguiente:

Se empleará la guía de entrevista de tipo estructurada (cuestionario), que permitirá orientar al entrevistador durante la conversación con el entrevistado.

Por último, los instrumentos se sometieron al juicio de expertos en la materia; por lo tanto, la validez fue otorgada mediante expertos quienes brindaron una calificación, de los instrumentos que se diseñaron para su posterior aplicación.

Tabla 2

Validez del instrumento de recolección de información

Nº	Grado académico	Nombres y apellidos	Dictamen
01			
02			
03			

Nota. Esta información se obtuvo del certificado de validez de expertos

2.4. Métodos y procedimientos

Para la presente investigación se empleará el método dogmático, que consiste en interpretar la norma basada en los principios doctrinales como medio principal para interpretar el sentido de la norma jurídica. En investigación se empleó este método para interpretar las normas jurídicas, el Art. 247 del Código Penal Peruano y lo que la doctrina señala acerca de las sanciones sobre conducción en estado de ebriedad o drogadicción; también servirá para verificar la hipótesis y determinar los fundamentos jurídicos por los cuales se sanciona a conductores en estado de ebriedad, o que se les identifica los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas.

En cuanto al procedimiento, se empezará con el análisis de documentos, es decir; de documentos similares, seguido se procederá a realizar diversos comentarios de los diferentes

dispositivos y artículos legales que respaldan teóricamente la investigación. Después se procederá al diseño del instrumento de investigación y su posterior aplicación, dicho instrumento será la guía de entrevista, la misma que planteará 10 ítems debidamente estructurados para que faciliten el flujo de información entre entrevistador y entrevistado. Seguidamente, se realizará la guía de análisis documental relacionándolas con los objetivos del presente trabajo, donde a su vez se empleará normativa relevante relacionada a la conducción en estado de ebriedad y sus respectivas consideraciones. Dicha información obtenida servirá como insumo principal para estructurar los resultados de la investigación y brindar conclusiones y recomendaciones acorde a la realidad del estudio.

2.5. Aspectos éticos

Los aspectos éticos asumidos en la presente investigación se basan en el Código de Ética del Investigador Científico de la: UPN, aprobado bajo Resolución 104-2016-UPN-SAC, que nos brinda el siguiente planteamiento:

Comprensión autónoma: El investigador respeta la autonomía, los derechos de las personas y de la vulnerabilidad de las mismas. Estas personas requieren la autorización de un tutor para poder formar parte en la investigación.

Bienestar: El investigador asegura el bienestar de las personas o animales, que sean de sus investigaciones. Es fundamental resguardar los derechos de los implicados en las investigaciones. Por tal motivo, el procedimiento del consentimiento informado fue aplicado a las encuestas y entrevistas que se realizaron así como a los medios más accesibles y confiables que a los participantes de la investigación se les pudo asegurar.

Equidad: El respeto a todos los acuerdos pre establecidos en la investigación se ha de hacer así como a cada investigador se le han de otorgar los beneficios que se establecen.

De igual forma, se tendrá en cuenta el rigor científico al validar los instrumentos, así como los procedimientos que respaldan la ejecución del diseño de investigación. Por último, todas las citas referidas en el presente documento se realizarán teniendo en cuenta la normativa APA en su séptima edición.

CAPÍTULO III: RESULTADOS

Se abordan todos los resultados obtenidos en la entrevista a a 10 abogados (jueces, fiscales y expertos), los cuales responden a las preguntas de la entrevista estructurada, alineadas con los objetivos de la tesis. Se incluyen datos estadísticos para apoyar las conclusiones y posibles representaciones gráficas.

3.2. Resultados de la Entrevista a expertos

Resultados del objetivo general: Determinar la efectividad de la aplicación de penas para la comisión del delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción, en su aplicación en Lima, 2024.

Se procedió a aplicar en la entrevista la pregunta 3 sobre las penas.

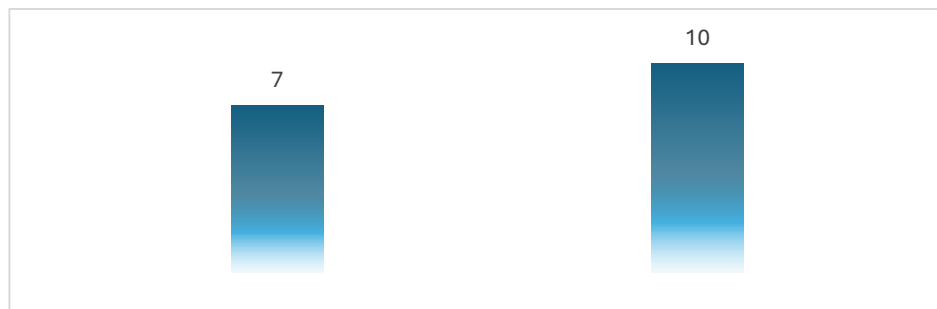
¿Cómo han evolucionado las políticas públicas y las leyes relacionadas con la conducción en estado de ebriedad o drogadicción desde 2020 hasta 2024?

La respuesta fue la siguiente, así como la frecuencia de respuesta y la observación:

- ✓ **Respuesta más común:** La mayoría (7 de 10) señala que existe un endurecimiento de las penas y controles más estrictos. Esto incluye un aumento de las sanciones para conductores ebrios y la implementación de nuevas leyes que buscan aumentar la vigilancia y prevención.
- ✓ **Frecuencia:** 7/10.
- ✓ **Comentario:** La evolución de las políticas ha sido hacia un enfoque más punitivo para asegurar su efectividad, es decir apegado al castigo, pero también no se deja de lado los avances en campañas de sensibilización.

Figura 1.

Cantidad de entrevistados que indican la existencia de un endurecimiento de las penas y controles más estrictos



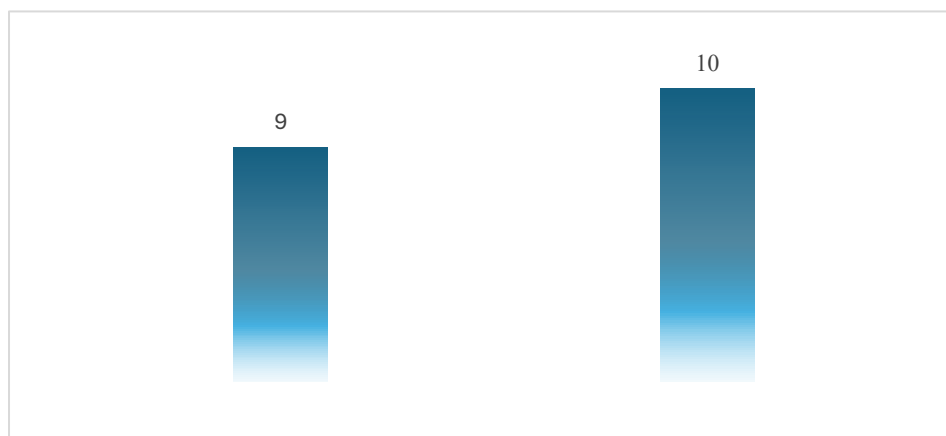
Nota. Información tomada de los resultados de la entrevista

¿Cuáles son las consecuencias legales y penales más comunes para los conductores arrestados por conducir bajo el influjo de alcohol o drogas en diferentes países en 2024?

- ✓ **Respuesta más común:** Las consecuencias más citadas incluyen multas económicas (9/10), suspensión de la licencia (9/10), y penas de prisión en casos reincidentes o graves (6/10). También se mencionan los programas educativos y de sensibilización.
- ✓ **Frecuencia:** 9/10.
- ✓ **Comentario:** Las multas y la suspensión de licencia son consideradas las sanciones más frecuentes, mientras que las penas de prisión son menos comunes.

Figura 2.

Cantidad de entrevistados que indican la existencia de consecuencias legales y penales para los conductores, siendo más común las multas económicas y suspensión de licencias



Nota. Información tomada de los resultados de la entrevista

Resultados de objetivos secundarios 1 y 2: Implementar la comisión del delito que permite investigar el nivel del impacto del delito, los factores sociales y demográficos que lo ocasiona, aplicar tecnología, detectar la influencia del consumo de sustancias psicoactivas y el impacto en la cultura que forman parte de la conducción en estado de ebriedad o drogadicción en Lima, 2024.

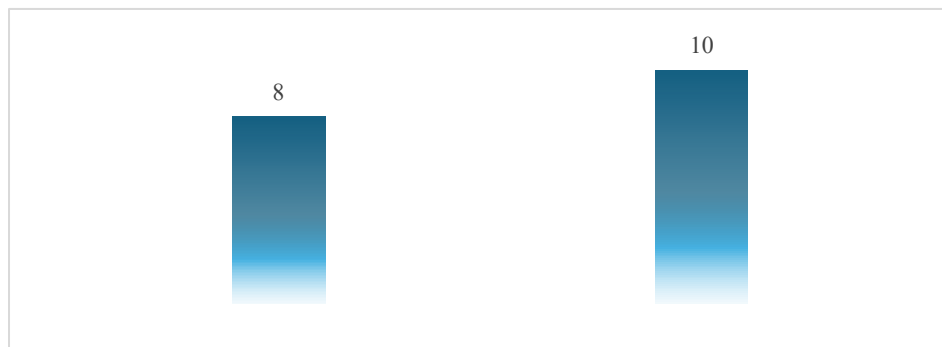
Se procedió a aplicar en la entrevista la pregunta 1, 2, 5 6 y 7 sobre las penas.

¿Cuál es el impacto de la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas en la tasa de accidentes de tráfico en 2024?

- ✓ **Respuesta más común:** La mayoría de los entrevistados (8 de 10) menciona que hay un incremento significativo en los accidentes, especialmente los graves y fatales, atribuidos al consumo de alcohol y drogas por parte de los conductores.
- ✓ **Frecuencia:** 8/10.
- ✓ **Comentario:** Existe consenso sobre la relación directa entre consumo de sustancias y accidentes de tráfico.

Figura 3.

Cantidad de entrevistados que indican que existe impacto en la conducción cuando se está bajo los efectos del alcohol o las drogas



Nota. Información tomada de los resultados de la entrevista

¿Qué factores sociales y psicológicos contribuyen a que las personas conduzcan en estado de ebriedad o bajo el efecto de drogas en la actualidad?

- ✓ **Respuesta más común:** Los factores más citados son la normalización social del consumo de alcohol y drogas en eventos sociales (6 de 10), así como la falta de conciencia sobre los riesgos. Además, se menciona la presión social en celebraciones como fiestas y eventos.
- ✓ **Frecuencia:** 6/10.
- ✓ **Comentario:** La mayoría de los entrevistados subraya que la cultura social tiene un papel crucial en este comportamiento.

Figura 4.

Cantidad de entrevistados que indican los que factores sociales y psicológicos como la normalización social contribuyen a que las personas conduzcan en estado de ebriedad y drogas



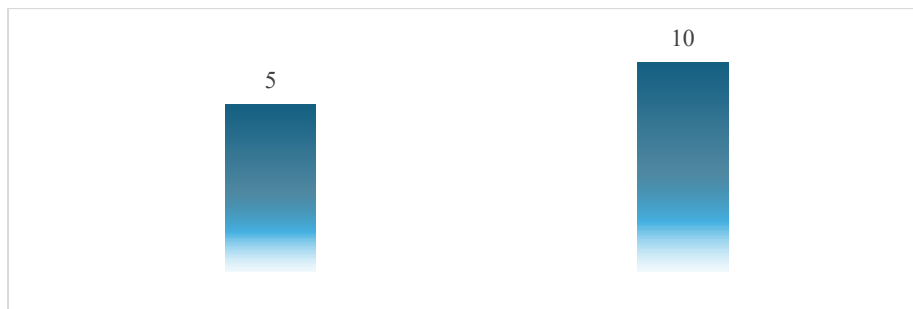
Nota. Información tomada de los resultados de la entrevista

¿En qué medida las tecnologías avanzadas, como los dispositivos de detección de alcohol en el aliento y los sistemas de monitoreo de drogas, están ayudando a prevenir accidentes relacionados con la conducción en estado de ebriedad o drogadicción?

- ✓ **Respuesta más común:** Los dispositivos de detección (alcoholímetros, test de drogas) son herramientas útiles para la prevención, especialmente cuando se implementan en los controles de tránsito. Pero, algunos consideran que la falta de personal y recursos limita su alcance.
- ✓ **Frecuencia:** 5/10.
- ✓ **Observación:** Aunque son efectivos, muchos abogados destacan que la aplicación de estas tecnologías depende de la infraestructura disponible.

Figura 5.

Cantidad de entrevistados que indican que las tecnologías avanzadas ayudan a prevenir accidentes de conducción



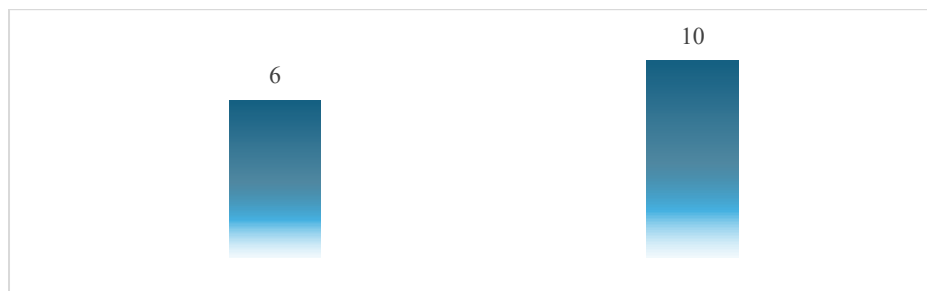
Nota. Información tomada de los resultados de la entrevista

¿Qué diferencias existen en la prevalencia de la conducción bajo el influjo de alcohol y drogas según grupos demográficos como edad, género y nivel socioeconómico en 2024?

- ✓ **Respuesta más común:** Se señala que la prevalencia es mayor entre hombres jóvenes, y que los grupos de bajos recursos socioeconómicos tienden a tener mayores tasas de consumo y, por ende, de accidentes relacionados con la conducción bajo la influencia de alcohol y drogas.
- ✓ **Frecuencia:** 6/10.
- ✓ **Observación:** Se destacan principalmente los factores de edad y nivel socioeconómico como indicadores de mayor prevalencia.

Figura 6.

Cantidad de entrevistados que indican que existen diferencias en la prevalencia de la conducción bajo el influjo de alcohol y drogas según grupos demográficos como edad, género y nivel socioeconómico.



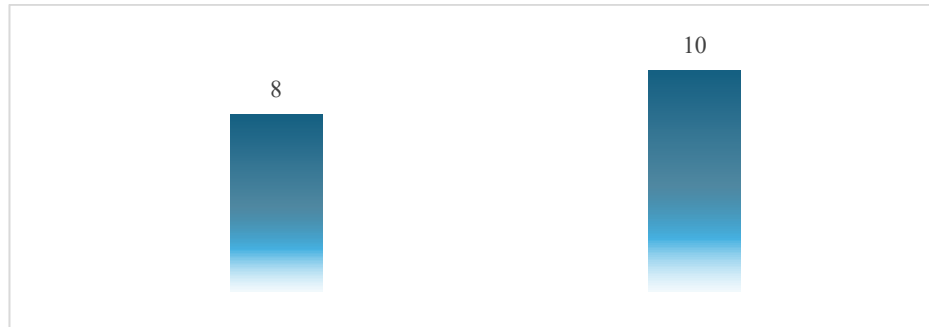
Nota. Información tomada de los resultados de la entrevista

¿Cómo influye el consumo de sustancias psicoactivas, como cannabis, cocaína y opiáceos, en las capacidades cognitivas y motoras de los conductores en 2024?

- ✓ **Respuesta más común:** Los entrevistados coinciden en que el consumo de estas sustancias afecta significativamente las capacidades cognitivas y motoras, especialmente los reflejos, el juicio y la coordinación.
- ✓ **Frecuencia:** 8/10.
- ✓ **Observación:** El consumo de cannabis, cocaína y opiáceos es mencionado como una grave alteración en las capacidades de conducción.

Figura 7.

Cantidad de entrevistados que indican que influye el consumo de sustancias psicoactivas, como cannabis, cocaína y opiáceos, en las capacidades cognitivas y motoras de los conductores



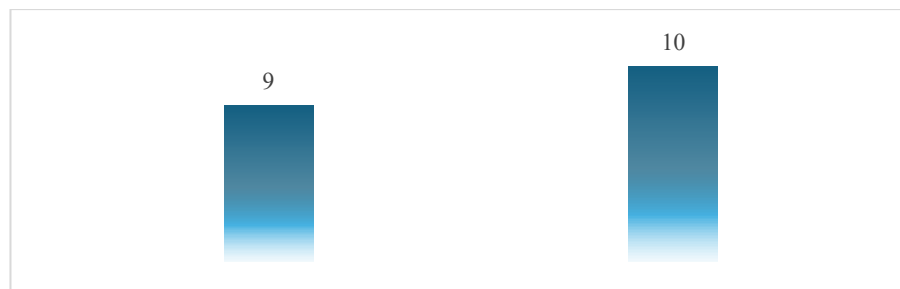
Nota. Información tomada de los resultados de la entrevista

¿Cómo afecta la cultura de la normalización del consumo de alcohol y drogas en la conducción, especialmente en eventos sociales y celebraciones, a la percepción pública sobre los riesgos asociados?

- ✓ **Respuesta más común:** La normalización en eventos sociales y celebraciones reduce la percepción de riesgo entre los conductores. La mayoría de los entrevistados (9/10) mencionan que esto contribuye a una actitud permisiva hacia el consumo y la conducción bajo los efectos.
- ✓ **Frecuencia:** 9/10.
- ✓ **Observación:** La normalización de estos comportamientos en contextos sociales sigue siendo un gran desafío para la prevención.

Figura 8.

Cantidad de entrevistados que indican que la cultura de la normalización del consumo de alcohol y drogas afecta en la conducción especialmente en eventos sociales



Nota. Información tomada de los resultados de la entrevista

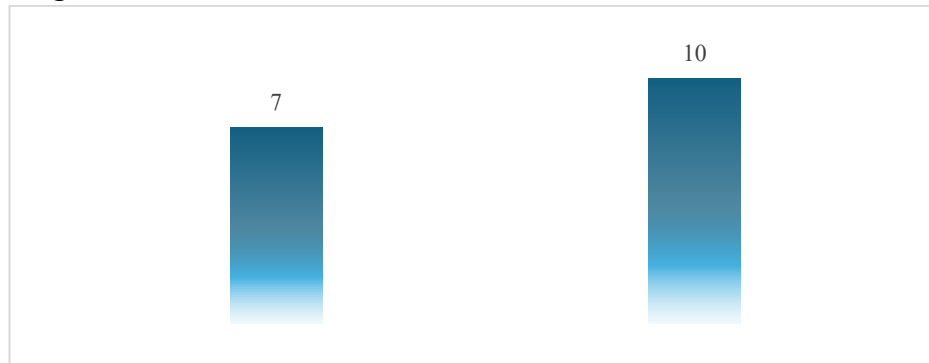
Resultados del objetivo específico 3: Establecer recomendaciones a fin de disminuir la conducción en estado de ebriedad o drogadicción en lima, 2024.

¿Qué medidas preventivas y programas educativos están siendo más efectivos para reducir la incidencia de la conducción en estado de ebriedad o drogadicción en la actualidad?

- ✓ **Respuesta más común:** Los programas educativos en escuelas y universidades, junto con campañas de sensibilización pública son citados como las medidas preventivas más efectivas (7/10). También se menciona la importancia de los controles aleatorios de alcoholemia.
- ✓ **Frecuencia:** 7/10.
- ✓ **Observación:** La educación y la sensibilización siguen siendo clave para reducir la incidencia.

Figura 9.

Cantidad de entrevistados que indican que las medidas preventivas y programas educativos en escuela y universidad están siendo más efectivos para reducir la incidencia de la conducción en estado de ebriedad o drogadicción



Nota. Información tomada de los resultados de la entrevista

¿Cuáles son las mejores prácticas para la rehabilitación de conductores reincidentes que han sido arrestados por conducir bajo la influencia de alcohol o drogas en 2024?

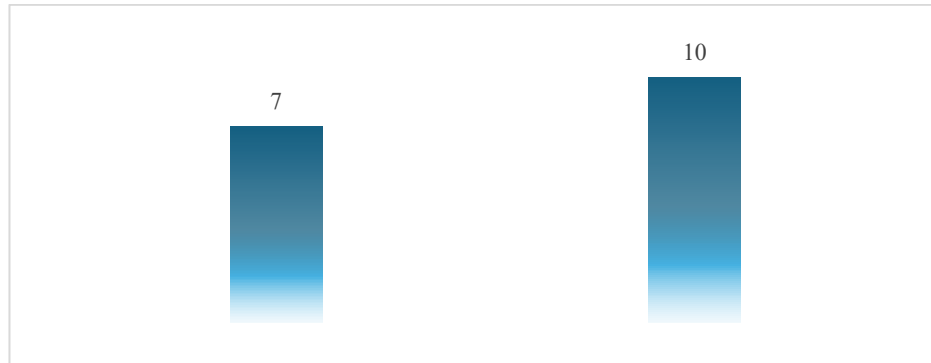
- ✓ **Respuesta más común:** Se sugiere la implementación de programas de tratamiento y cursos educativos de sensibilización (7/10). Los tratamientos

psicológicos y las multas combinadas con la obligación de asistir a programas educativos también son mencionadas.

- ✓ **Frecuencia:** 7/10.
- ✓ **Observación:** Combinación de sanciones y educación como enfoque integral para la rehabilitación.

Figura 10.

Cantidad de entrevistados que indican que existen mejores prácticas para la rehabilitación de conductores reincidentes que han sido arrestados por conducir bajo la influencia de alcohol, como los tratamientos y cursos educativos de sensibilización



Nota. Información tomada de los resultados de la entrevista

CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Los antecedentes nacionales e internacionales y su análisis es esencial para comprender el contexto de la problemática en el Perú. Investigaciones previas, como las de Lajo (2021) y Palomo (2021), han destacado los efectos adversos del consumo de alcohol y drogas en la seguridad vial, subrayando la necesidad de una legislación más estricta y medidas de prevención efectivas. En particular, los estudios realizados en España muestran un enfoque más riguroso, con el uso de tecnologías como el etilómetro y test indiciarios, algo que en el Perú aún no se ha implementado de manera masiva.

En el ámbito local, investigaciones como las de Ramírez (2019) y Pantoja (2024) resaltan la falta de aplicación efectiva de las sanciones, a pesar de las reformas legales. La ley 27054 y sus sucesivas modificaciones han sido consideradas insuficientes para prevenir el delito, principalmente por la falta de mecanismos de fiscalización adecuados y la existencia de vacíos en la aplicación de penas.

Los resultados obtenidos en las entrevistas a abogados, jueces, fiscales y expertos revelan un consenso en cuanto a la evolución hacia un enfoque más punitivo en las políticas públicas. Sin embargo, la efectividad de la aplicación de penas sigue siendo cuestionada debido a diversos factores como la falta de recursos, personal adecuado y tecnologías efectivas para realizar pruebas de alcoholemia y detección de drogas.

La mayoría de los entrevistados (7 de 10) considera que ha habido un endurecimiento en las políticas y sanciones, con un enfoque que busca aumentar la vigilancia y prevención de los delitos de conducción bajo los efectos de alcohol o drogas. No obstante, se observa una contradicción en los resultados, ya que, a pesar de un endurecimiento de las penas, persisten importantes brechas en la aplicación efectiva de las sanciones. La falta de personal, la insuficiencia de tecnologías de detección y las limitaciones en la infraestructura siguen siendo barreras críticas para una verdadera implementación de las políticas públicas.

La relación directa entre el consumo de alcohol y drogas y el aumento de accidentes graves y fatales ha sido claramente identificada (8 de 10). Además, se resalta la normalización del consumo de estas sustancias en eventos sociales (6 de 10), lo que contribuye a una percepción permisiva de los riesgos asociados a la conducción bajo su influencia. Esta cultura social contribuye a la persistencia de comportamientos

irresponsables, lo que refuerza la necesidad de campañas de sensibilización y programas educativos a nivel social y en instituciones educativas.

Aunque la implementación de tecnologías como los alcoholímetros y los test de drogas ha mostrado ser útil (5 de 10), la falta de personal capacitado y los recursos insuficientes para su aplicación efectiva limitan su potencial. Las investigaciones sugieren que, si bien estas tecnologías son efectivas, su implementación debe ir acompañada de una mayor inversión en recursos humanos y materiales, así como una mejor capacitación de los agentes de tránsito.

Las recomendaciones sugieren un enfoque integral que combine sanciones más severas con medidas educativas y programas de rehabilitación. La combinación de multas con programas educativos sobre los riesgos de la conducción bajo el efecto de sustancias psicoactivas se percibe como la mejor estrategia para reducir los índices de reincidencia. Además, se sugiere una mayor cooperación entre el sector público y privado, con la implementación de tecnologías más modernas de monitoreo y controles de tránsito más eficientes

Una de las principales limitaciones de esta investigación es la muestra de entrevistas, que, aunque relevante, es pequeña para hacer generalizaciones absolutas sobre la totalidad de los actores involucrados en la aplicación de penas. Además, la falta de datos estadísticos completos sobre los accidentes de tráfico relacionados con el consumo de sustancias psicoactivas en Lima podría haber limitado el alcance de los hallazgos en cuanto a la dimensión del problema. Asimismo, las diferencias entre las normativas locales y las mejores prácticas observadas en otros países podrían indicar una necesidad de un enfoque más integral, que no se ha materializado suficientemente en la legislación peruana.

Respecto a las Implicancias Prácticas, Teóricas y Metodológicas de los Hallazgos Prácticos: La investigación resalta la importancia de la implementación de sanciones más rigurosas, junto con una mejor infraestructura para la aplicación de tecnologías de detección. Es esencial que las autoridades establezcan campañas educativas que fomenten una mayor conciencia sobre los peligros de la conducción bajo el efecto de alcohol y drogas, y a su vez, fortalezcan los operativos de control. Desde el punto de vista teórico, este estudio contribuye al análisis del sistema de justicia penal y las políticas públicas en relación con la seguridad vial. La investigación confirma la importancia de un enfoque

multidisciplinario que combine la prevención, la sanción y la rehabilitación como elementos clave para reducir la conducción bajo los efectos de sustancias. La metodología empleada, centrada en entrevistas cualitativas con expertos, proporciona una visión valiosa de las experiencias y percepciones de los actores clave en la implementación de las políticas. Sin embargo, una investigación cuantitativa que abarcara un mayor número de casos podría haber permitido una evaluación más precisa de la efectividad de las sanciones y su impacto real en la reducción de accidentes.

Respecto a las conclusiones desde el punto de vista del objetivo principal, se determinó que la efectividad de la aplicación de penas para la comisión del delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción en Lima sigue siendo insuficiente. A pesar de los avances en la legislación y el endurecimiento de las penas, la falta de recursos y personal adecuado limita la eficacia de las políticas implementadas.

Según el objetivo secundario 1, La implementación de penas efectivas requiere de un enfoque integral que combine sanciones severas con una mayor capacitación y recursos para las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley. La falta de personal y de tecnología adecuada para la detección de sustancias sigue siendo una barrera significativa. Por su parte de acuerdo al objetivo secundario 2, la mejora de la aplicación del delito requiere de una mayor cooperación entre las entidades gubernamentales y privadas, así como una inversión en tecnologías avanzadas de detección y una mayor fiscalización. Se debe fomentar la conciencia pública a través de programas educativos, ya que la cultura social también juega un rol crucial en la prevención. Por último, de acuerdo al objetivo secundario 3, las recomendaciones incluyen aumentar la implementación de programas educativos en escuelas y universidades, la creación de campañas de sensibilización y el establecimiento de medidas preventivas más estrictas, como los controles de alcoholemia aleatorios y el fortalecimiento de las penas para reincidentes.

CAPÍTULO V: RECOMENDACIONES

Implementar recomendaciones ayudará a hacer más efectivas las penas para este tipo de delitos, garantizando que las sanciones sean proporcionales, aplicadas de manera efectiva y con un enfoque en la rehabilitación y prevención. Este enfoque integral tiene el potencial de reducir el problema y contribuir con ello a mejorar la seguridad vial.

Objetivo general:

Ampliar el enfoque comparativo en la Evolución de las Políticas Públicas para determinar la efectividad en las penas

En lugar de centrarse solo en las políticas de Lima, sería beneficioso comparar la evolución de las políticas públicas de otros países con problemas similares. Esto puede ofrecer un panorama más amplio sobre qué estrategias han sido efectivas y por qué, permitiendo formular recomendaciones más aplicables y sostenibles. La justificación a esta recomendación sería comparar diferentes contextos proporcionará un entendimiento más profundo sobre qué medidas preventivas, punitivas y educativas funcionan en diferentes realidades socioculturales y con ello poder trabajar en determinar las penas.

Objetivo específico 1:

Fortalecer la aplicación de sanciones a través de un Sistema de Monitoreo Riguroso: Implementar un sistema de monitoreo más eficiente para asegurar que las sanciones sean aplicadas de manera consistente y justa. Esto podría incluir un seguimiento digital de las infracciones, como la creación de un registro accesible para las autoridades que permita monitorear la reincidencia y el cumplimiento de las penas. Se justifica puesto que al asegurarse que las sanciones sean aplicadas de forma rigurosa y transparente permite para garantizar su efectividad. Un sistema de monitoreo digital facilitaría la gestión de las sanciones y permitiría un seguimiento adecuado de los conductores infractores.

Diferenciar las Penas según la Gravedad del Delito: Proponer un sistema de sanciones escalonadas, donde las penas varíen según la gravedad del delito. Esto implica un aumento de la severidad de las sanciones en función de factores como el nivel de alcohol o droga en el cuerpo del conductor, la reincidencia, el contexto del accidente (si hubo víctimas, daños, etc.) y la peligrosidad del comportamiento. Un enfoque más

flexible y diferenciado para las penas permite una aplicación más justa y proporcional al delito cometido, lo cual es clave para generar disuasión. Además, reconocer la gravedad de ciertos incidentes puede hacer que las sanciones tengan un impacto más significativo.

Refuerzo de la Implementación de Penas No Solo Punitivas, Sino Educativas:

Junto a las penas de prisión o multas económicas, introducir penas educativas obligatorias, como programas de sensibilización o rehabilitación en el caso de reincidentes. Esto puede incluir cursos sobre los peligros del consumo de alcohol y drogas al conducir, o incluso terapia psicológica en casos graves. Se justifica desde el punto de vista de que la combinación de sanciones punitivas y educativas mejora las probabilidades de que los conductores no reincidan. Estos programas pueden contribuir a cambiar el comportamiento de los infractores y generar un mayor compromiso con la seguridad vial.

Evaluación y Ajuste de la Normativa en Función de los Resultados: Establecer un proceso continuo de evaluación y ajuste de la legislación peruana sobre estos temas. Es fundamental que la normativa se mantenga actualizada y alineada con las nuevas tendencias de consumo y las condiciones sociales cambiantes. Se justifica desde el punto de vista de que las leyes deben adaptarse constantemente para reflejar las nuevas formas de consumo de sustancias y las mejores prácticas en prevención y sanción. La evaluación de su impacto permitirá ajustar y mejorar la normativa con el tiempo.

Aumentar las Campañas de Sensibilización sobre las Penas y Consecuencias:

Implementar campañas informativas y educativas a nivel nacional y local sobre las sanciones para los conductores ebrios o drogados, destacando las consecuencias legales de este comportamiento. Estas campañas deberían enfatizar la gravedad de las sanciones y su impacto en la vida del infractor, así como las consecuencias sociales y familiares. Se justifica desde el punto de vista de las personas que desconocen las penas, las mismas que pueden no ser tan disuasivas en su comportamiento. Aumentar la visibilidad de las consecuencias de estos delitos reforzará la conciencia pública sobre los riesgos, y podría contribuir a una disminución de la infracción.

Objetivo específico 2:

Fortalecer las capacidades y recursos en la aplicación de tecnologías de monitoreo: A pesar de que las tecnologías avanzadas como los alcoholímetros y los test de drogas están ayudando en la prevención, se debe invertir en la mejora de infraestructuras y en la capacitación de personal. Los controles de tránsito aleatorios deben incrementarse, y las autoridades deben contar con equipos adecuados para maximizar su efectividad. Incrementar la capacitación y los recursos para su implementación permitirá una mayor efectividad en la detección de las personas que conducen bajo estas situaciones.

Implementación de programas específicos para grupos demográficos vulnerables: Dado que la prevalencia de conducción bajo los efectos de alcohol y drogas es mayor en ciertos grupos demográficos (hombres jóvenes y personas de bajos recursos), es esencial desarrollar programas de prevención específicos que aborden las necesidades de estos grupos. Esto podría incluir talleres educativos, intervenciones en comunidades de alto riesgo, y políticas públicas focalizadas. Esta recomendación se justifica en que al identificar y abordar los factores sociales, psicológicos y económicos que influyen en la conducción en estado de ebriedad o drogadicción permitirá diseñar estrategias más efectivas que lleguen directamente a los sectores más vulnerables.

Objetivo específico 3:

Fomentar un Enfoque integral basado en la educación y concientización: La educación en las escuelas y universidades, junto con campañas de sensibilización pública, debería ser ampliada e integrada dentro de un enfoque más amplio que involucre a toda la sociedad. Esto incluiría campañas mediáticas que utilicen plataformas digitales y colaboraciones con influenciadores para generar conciencia, especialmente entre los jóvenes. Esta recomendación se justifica puesto que los resultados muestran que la normalización social de estos comportamientos reduce la percepción de riesgo. Por lo tanto, la educación continua sobre los efectos del alcohol y las drogas, así como la responsabilidad cívica, puede contrarrestar esta tendencia.

Establecer una coordinación eficaz entre las instituciones: Las políticas de sanción y rehabilitación deben ser implementadas de manera coordinada entre diferentes

instituciones: fuerzas de seguridad, sistema judicial, servicios de salud y programas educativos. La colaboración entre estas instituciones garantizará que los conductores reincidentes reciban el apoyo necesario para cambiar su comportamiento y evitar futuras infracciones. Los programas de rehabilitación y sensibilización tienen mayores probabilidades de ser efectivos si se aplican de manera integral, con el apoyo de diversas entidades gubernamentales y no gubernamentales.

REFERENCIAS

- Acosta, S. (2023). Los enfoques de investigación en las Ciencias Sociales. *Revista Latinoamericana OGMIOS. Revista de Investigación en Ciencias Sociales*, 3(8), 82-95. doi:<https://doi.org/10.53595/rlo.v3.i8.084>
- Aviles, R. (2019). *UNIR*. Obtenido de <https://acortar.link/xdu5F1>
- Barazorda, A. (2020). *CCIMA Señalizaciones*. Obtenido de <https://acortar.link/DwWaGV>
- bloomberg. (2023). *bloomberg Philanthropies*. Obtenido de <https://acortar.link/sMW1Sk>
- Dupuis, A. (6 de Julio de 2020). *Técnicas de investigación*. Obtenido de <https://acortar.link/H2PtEm>
- Gaibor, I., & Bonilla, D. (2020). Dolo eventual en la conducción temeraria de automotores. *Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas*, 50(133), 243-258. doi:<https://doi.org/10.18566/rfdcp.v50n133.a01>
- Huaire, E. (2019). Método de Investigación. *AACADEMIA*, 1-61. Obtenido de <https://acortar.link/eMvzZg>
- Jain, N. (8 de Setiembre de 2023). *IDEASCALE*. Obtenido de <https://acortar.link/3IAtfI>
- Lajo, C. (2021). *Universidad de Valladolid. Repositorio Documental*. Obtenido de <https://acortar.link/qrFu1>
- López, L. (2024). Población, muestra y muestro. *Punto Cero*, 9(8), 69-72. doi:<https://acortar.link/8DFcSI>
- Montagud, N. (2 de Marzo de 2024). *Psicología y mente*. Obtenido de <https://acortar.link/jOUxXK>
- Narvaez, M. (2024). *Método de Investigación cualitativa: Qué es y cómo usarlo*. Obtenido de <https://acortar.link/uy2r7n>
- Obregón, J. (2023). *Repositorio Institucional de la Universidad Nacional de Ucayali*.

Obtenido de <https://acortar.link/NpR4JK>

Ortega, C. (2023). *QuestionPro*. Obtenido de <https://acortar.link/oAYpDT>

Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *International Journal of Morphology*, 35(1), 227-232. doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0717-95022017000100037>

Palomo , J. (2021). *Universidad de Valladolid. Repositorio Documental*. Obtenido de <https://acortar.link/kBJFdx>

Pantoja, L. (2024). *Repositorio Institucional de la Universidad Nacional Federico Villareal*. Obtenido de <https://acortar.link/ZbJMh5>

Ramirez, C. (2019). *Repositorio Institucional. Universidad Privada de Pucallpa*. Obtenido de <http://repositorio.upp.edu.pe/handle/UPP/770>

Ruiz, L. (15 de Setiembre de 2019). *Psicología y mente*. Obtenido de <https://acortar.link/2K1Cuj>

Stewart, L. (2024). *Investigación básica vs aplicada*. Obtenido de <https://acortar.link/0QyEM9>

Taboada Pilco, G. (08 de Octubre de 2022). *Delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción*. Obtenido de <https://acortar.link/Ehgfwn>

Velásquez, A. (2024). *QuestionPro*. Obtenido de <https://acortar.link/bZFO7Z>