

**UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO  
ESCUELA DE POSTGRADO**



**SABERES SIGNIFICATIVOS EN LOS CONDUCTORES  
DE MOTOCICLETAS Y MOTOTAXIS DE CHOTA,  
CAJAMARCA, 2015-2016**

**Autor:  
Mgtr. Wilder de la Cruz Chanduví Calderón**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO  
ACADÉMICO DE DOCTOR EN  
BIENESTAR SOCIAL Y DESARROLLO LOCAL**

**Chiclayo, Perú  
2018**

**SABERES SIGNIFICATIVOS EN LOS  
CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS Y  
MOTOTAXIS DE CHOTA, CAJAMARCA,  
2015-2016**

POR

**Mgtr. Wilder de la Cruz Chanduví Calderón**

Tesis presentada a la Escuela de Postgrado de la Universidad Católica  
Santo Toribio de Mogrovejo, para optar el Grado Académico de  
**DOCTOR EN BIENESTAR SOCIAL Y DESARROLLO LOCAL**

APROBADO POR

---

Dra. Olinda Luzmila Vigo Vargas  
Presidenta de Jurado

---

Dra. Nancy Llalud Malca Tello  
Secretaria de Jurado

---

Dra. Mirtha Flor CerveraVallejos  
Vocal/asesora de Jurado

---

Dr. Francisco Felizardo Reluz Barturén  
Asesor

**CHICLAYO, 2018**

## **DEDICATORIA Y AGRADECIMIENTO**

A DIOS por guiarme en el camino de su voluntad, darme fuerzas espirituales y físicas para seguir adelante y no desmayar ante problemas y adversidades que se presentan, enseñándome a afrontarlas sin desfallecer.

A la FAMILIA, por ellos soy lo que soy. Por su apoyo, y amor; ayuda en los momentos difíciles. Ustedes me han dado todo lo que soy como persona: mis valores, mis principios, mi carácter, mi empeño, mi perseverancia, mi coraje para seguir mis objetivos. Agradezco a mi esposa Violeta, a mis hijos: Wilder Adrián, Daniel Alonso, Mariana del Rocío y Fabio Rodrigo quienes me ayudaron y permitieron el culmen.

Gracias a mi UNIVERSIDAD por permitirme ser un profesional, a los ciudadanos de Chota, a sus autoridades que hicieron posible este trabajo de tesis y de este proceso integral de formación, han sido fundamentales para mi formación como investigador, la cual perdurará dentro de mí y fuera de mí para el desarrollo sostenible de las próximas generaciones.

Wilder de la Cruz

## **EPÍGRAFE**

*El conocimiento científico con carácter holístico,  
interdisciplinario y transdisciplinario es el único medio  
para lograr el cambio humano de las personas y  
el desarrollo sostenible de los pueblos.*

*¡La ciencia nos hace felices  
con conciencia!*

Wilder de la Cruz

# ÍNDICE

DEDICATORIA Y AGRADECIMIENTO .....	i
EPÍGRAFE .....	ii
ÍNDICE .....	v
ÍNDICE DE TABLAS.....	vii
ÍNDICE DE FIGURAS .....	viii
RESUMEN .....	xi
ABSTRACT .....	xii
INTRODUCCIÓN .....	13
Realidad Problemática: .....	13
CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL.....	20
1.1. Antecedentes.....	20
1.2. Base teórica conceptual .....	23
CAPÍTULO II. MARCO METODOLÓGICO.....	38
2.1. Tipo de investigación .....	38
2.2. Abordaje metodológico .....	39
2.3. Sujetos de la investigación.....	45
2.4. Escenario .....	46
2.5. Instrumentos de recolección de los datos .....	47
2.6. Procedimiento .....	47
2.7. Análisis de los datos .....	49
2.8. Criterios éticos .....	49

2.9. Criterio de rigor científico .....	53
CAPÍTULO III ANÁLISIS Y DISCUSIÓN.....	57
CONSIDERACIONES FINALES .....	96
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	105
ANEXOS .....	110

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 1: ¿Los conductores de motos y mototaxis respetan las normas de tránsito?	57
Tabla 2: ¿Existe orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis? .....	60
Tabla 3: ¿El conductor de mototaxi brinda buen servicio de atención al cliente? .....	62
Tabla 4: ¿El conductor de motos y mototaxis respeta a la persona humana? .....	64
Tabla 5: ¿El conductor de estos vehículos emplea buen vocabulario? .....	66
Tabla 6 ¿El conductor conserva y promueve la limpieza de la ciudad? .....	69
Tabla 7: ¿Este conductor conserva y promueve la seguridad ciudadana? .....	71
Tabla 8: ¿Este conductor de motos y mototaxis tiene licencia de conducir? .....	74
Tabla 9: ¿El conductor de motos y mototaxis es menor de edad? .....	76
Tabla 10: ¿Existen accidentes de tránsito en nuestra ciudad por causa de este conductor? .....	78
Tabla 11: ¿Este conductor debe tener capacitación de calidad? .....	80
Tabla 12: ¿Este conductor conoce que el ruido, el humo de su vehículo genera enfermedades a la persona? .....	82
Tabla 13: ¿Las instituciones gubernamentales y sociales se unen a través de alianzas estratégicas para resolver el problema de transportes de manera integral? .....	84
Tabla 14: ¿El conductor brinda servicios de primeros auxilios? .....	87
Tabla 15: ¿El conductor realiza reparaciones básicas de su propio vehículo? .....	89
Tabla 16: Plan de estudios .....	100

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: <i>Visión integral de la problemática</i> .....	19
Figura 2: <i>Solución de la problemática con enfoque transdisciplinar</i> .....	37
Figura 3: <i>Mapa de la provincia de Chota</i> .....	46
Figura 4: <i>Mapa del distrito de Chota</i> .....	46
Figura 5: <i>Acercamiento a la realidad multidimensional</i> .....	47
Figura 6: <i>Dimensión ética del investigador científico</i> .....	52
Figura 7: <i>¿Los conductores de motos y mototaxis respetan las normas de tránsito?</i> ....	58
Figura 8: <i>¿Existe orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis?</i> .....	61
Figura 9: <i>¿El conductor de mototaxi brinda buen servicio de atención al cliente?</i> .....	63
Figura 10: <i>¿El conductor de motos y mototaxis respeta a la persona humana?</i> .....	65
Figura 11: <i>¿El conductor de estos vehículos emplea buen vocabulario?</i> .....	67
Figura 12: <i>¿El conductor conserva y promueve la limpieza de la ciudad?</i> .....	69
Figura 13: <i>¿Este conductor conserva y promueve la seguridad ciudadana?</i> .....	72
Figura 14: <i>¿Este conductor de motos y mototaxis tiene Licencia de conducir?</i> .....	74
Figura 15: <i>¿El conductor de motos y mototaxis es menor de edad?</i> .....	76
Figura 16: <i>¿Existe accidentes de tránsito en nuestra ciudad por causa de este conductor?</i> .....	79
Figura 17: <i>¿Este conductor debe tener capacitación de calidad?</i> .....	81
Figura 18: <i>¿Este conductor conoce que el ruido, el humo de su vehículo genera enfermedades a la persona?</i> .....	83
Figura 19: <i>¿Este conductor conoce que el ruido, el humo de su vehículo genera enfermedades a la persona?</i> .....	85
Figura 20: <i>¿El conductor brinda servicios de primeros auxilios?</i> .....	87
Figura 21: <i>¿El conductor realiza reparaciones básicas de su propio vehículo?</i> .....	89



<i>Figura 22: Gestión estratégica para la solución del problema diagnosticado participativamente</i> .....	91
<i>Figura 23: Planificación estratégica para la solución integral del problema</i> .....	92
<i>Figura 24: Ejecución estratégica para la solución integral del problema</i> .....	93
<i>Figura 25: Evaluación estratégica para la solución integral del problema</i> .....	94
<i>Figura 26: Visión general e integral de la gestión estratégica para la solución integral de la problemática</i> .....	95
<i>Figura 27: Tres personas sobre una motocicleta lineal y ninguna sin casco de protección</i> .....	135
<i>Figura 28: Pone en riesgo su vida</i> .....	135
<i>Figura 29: Motos invadiendo la acera, propia de tránsito para personas</i> .....	136
<i>Figura 30: Dos mototaxis colisionan, 2 pasajeros y 2 conductores quedan heridos.</i> ...	136
<i>Figura 31: Carátula del 1er Módulo</i> .....	137
<i>Figura 32: Carátula del 2do Módulo</i> .....	138
<i>Figura 33: Carátula del 3er Módulo</i> .....	139
<i>Figura 34: Carátula del 4to Módulo</i> .....	140
<i>Figura 35: Carátula del 5to Módulo</i> .....	141
<i>Figura 36: Carátula del 6to Módulo</i> .....	142
<i>Figura 37: Palabras de inauguración Programa de Capacitación a Conductores de mototaxis, a cargo del Prof. Segundo Noriega Díaz Dirección Sub Regional de Transportes y Comunicaciones de Chota.</i> .....	143
<i>Figura 38: Participantes del grupo de Capacitación</i> .....	143
<i>Figura 39: Profesor SOS. PNP. Miguel Estrella Fernández desarrollando clases de Leyes y Normas de Tránsito</i> .....	144
<i>Figura 40: Profesora Psc. Jazmín Llatas Chávez desarrollando clases de Desarrollo Psicológico del Conductor</i> .....	144
<i>Figura 41: Participantes y autoridades del Curso de Capacitación compartiendo el</i>	

<i>refrigerio</i> .....	145
<i>Figura 42: Profesor Lic. Segundo Vásquez Sánchez desarrollando clases de Terapia y Entrenamiento Físico del Conductor</i> .....	145
<i>Figura 43: Profesor Lic. Jhoni Gayoso Salcedo desarrollando clases de Seguridad, Salud y Sensibilización Vial</i> .....	146
<i>Figura 44: Profesor Ing. Fernando Muñoz Vásquez desarrollando clases de Estructura Mecánica-Eléctrica</i> .....	146
<i>Figura 45: Profesor Segundo Víctor Noriega Díaz (Secretaría técnica del COPROSEV) de la Dirección Sub Regional de Transportes y Comunicaciones de Chota (DSRTC), escuchando clases de Capacitación.</i> ....	147
<i>Figura 46: Clausura del Curso de Capacitación a cargo del Ing. Juan Barboza Miranda de la Unidad de Circulación y Seguridad Vial MPCH</i> .....	147
<i>Figura 47: Compartiendo bocaditos en la Clausura del Curso de Capacitación Integral y Permanente para mototaxista de Chota 2015</i> .....	148

## RESUMEN

*Saberes significativos en los conductores de motos y mototaxis de Chota, Cajamarca, 2015 - 2016*, surgió desde la constatación de inseguridad vial. Esta investigación tuvo como problema averiguar ¿cuáles son los saberes significativos en seguridad vial que poseen los conductores de motos y mototaxis de Chota? El objetivo general fue: Determinar los saberes significativos en seguridad vial (SSSV) para los conductores de motocicletas y mototaxis. Y como objetivos específicos: Identificar los SSSV de los conductores de motos y mototaxis. Determinar los SSSV que deben poseer los conductores de esas unidades móviles. Explicar que los SSSV son elementos importantes en educación vial, y proponer un Programa de capacitación integral y permanente de SSSV para los conductores de motos y mototaxis. Para comprender la realidad y proponer una alternativa de solución se usó la metodología de investigación mixta, se recurrió a instrumentos y guías de recolección de datos, como: la encuesta (para datos cuantitativos) y el conversatorio (para datos cualitativos). Los sujetos de investigación fueron los conductores de motos y mototaxis, mientras que las fuentes de información: los peatones y las autoridades del Consejo Provincial de Seguridad Vial, para conocer la realidad problemática y plantear la solución, lo cual se logró a través de saberes cognitivos, actitudinales y procedimentales respecto a seguridad vial, perfil a lograr a través de una capacitación integral y permanente, por competencias, y significativo, fundamentado en una filosofía realista y personalista.

**PALABRAS CLAVE:** Saberes significativos, Programa de capacitación integral y permanente, Mototaxistas, Motociclistas.

## **ABSTRACT**

Significant knowledge in motorcycle and motorcycle taxi drivers of Chota, Cajamarca, 2015 - 2016, arose from the observation of road safety. This investigation had as a problem to find out what are the significant knowledge in road safety that the motorcycle and motorcycle drivers of Chota have? The general objective was: Determine the significant knowledge in road safety (SSSV) for motorcycle and motorcycle taxi drivers. And the specific objectives to achieve were: Identify the SSSV of motorcycle and motorcycle taxi drivers. Determine the SSSV that the drivers of these mobile units must have. Explain that SSSV are important elements in road safety education. And propose a comprehensive and permanent SSSV training program for motorcycle and motorcycle taxi drivers. To understand the reality and propose a solution alternative, the mixed research methodology was used, using data collection instruments and guides, such as: the survey (collection of quantitative data), with its corresponding guide; and the discussion (collection of qualitative data), with its corresponding guide; the research subjects were the motorcycle and motorcycle taxi drivers, while the sources of information: the pedestrians and the authorities of the Provincial Council of Road Safety, to know the problematic reality and to propose the solution. Such solution is the achievement of cognitive, attitudinal and procedural knowledge regarding road safety, a profile to be achieved through comprehensive and permanent training, by competencies, and significant, based on a realistic and personalist philosophy.

**KEY WORDS:** Significant knowledge, Integral and permanent training program, Mototaxistas, Motorcyclists.

## INTRODUCCIÓN

### **Realidad Problemática:**

Los medios de transportes son imprescindibles y de mucha utilidad para el ser humano. Permiten la comunicación, permiten trasladarse de un lugar a otro con mayor facilidad, comodidad y rapidez, permiten –así- satisfacer necesidades vitales, permiten –también- el desarrollo económico y el de otros aspectos socio-culturales, se podría afirmar que hasta generan belleza en la ciudad; por supuesto, claro está que estos beneficios sólo se logran cuando el uso de estos medios se realiza de manera racional.

La necesidad que la sociedad tiene de los medios de transporte y los beneficios que éstos brindan, satisfaciendo precisamente esta necesidad, deberían formar un binomio armonioso; lamentablemente la vivencia diaria constata una realidad absolutamente conflictiva en la que se unen una serie de deficiencias. Para visualizar las grandes dimensiones que alcanza esta problemática, cabe señalar que éste es un fenómeno que no conoce fronteras. Si por ejemplo, atendemos a una de su más funestas consecuencias: muerte por accidente de tránsito, encontramos que “este tipo de accidentes causa la muerte de 1,3 millones de personas cada año, lo cual significa que cada 30 segundos muere 1 persona, es decir, hay más de 3,000 muertes al día por accidentes de tránsito a nivel mundial” Dávila et al. (2015)

Centrando la mirada en la realidad sudamericana, verificamos que las estadísticas ubican al Ecuador como el segundo país en Sudamérica que registra el mayor índice de muertes debido a accidentes de tránsito. Según Dávila et al (2015) en la ciudad de Guayaquil se han registrado tantos accidentes de tránsito en el último año, que es considerado el Cantón con el mayor porcentaje de accidentes en este país.

Pero el Perú no se encuentra nada lejos de esta turbulencia vehicular; como lo señala Claudia Vielich, el transporte público peruano es identificado como el segundo peor problema, sólo después de la inseguridad ciudadana. Esto se manifiesta de manera cotidiana en el caótico tránsito vehicular: los accidentes de tránsito, infracciones, papeletas y coimas son cosas de todos días y esto refuerza la percepción generalizada y negativa del transporte limeño como caótico, desordenado, inseguro e insatisfactorio (IPSOS-APOYO, 2010; DP, 2008), y de los conductores de los servicios públicos como salvajes o bestias (Bielich, 2009).

Resulta interesante verificar que el problema del tránsito vehicular se magnifica en tanto mayor precariedad económica presenta una determinada zona, así lo testimonia la Organización Mundial de la Salud en el año 2015, cuando indica que más del 90% de las muertes por accidentes de tránsito se producen en los países de recursos medios y bajos; a pesar de que en estos países tienen menos de la mitad de vehículos en el mundo Dávila et al (2015, págs., 8-9)

Lo que sucede es que en realidades cuyos escasos recursos económicos no permiten solventar un adecuado transporte, las alternativas de solución muchas veces surgen improvisadamente y al margen de una normativa, lo cual trae como consecuencia que las tan buscadas “alternativas de solución” empeoran la situación.

Este es el panorama en el que se ha inscrito el mototaxismo y su presencia implica el encuentro de ambivalencias que poco o nada contribuyen a estructurar una real solución; revisemos por ejemplo las palabras de Castillo B., quien en un primer momento expresa: “El mototaxismo se ha convertido en una actividad económica que se fundamenta y proviene del fenómeno derivado de las faltas de oportunidades para un grueso de la población”, e inmediatamente añade: “Entre los hechos más resaltantes de este fenómeno se encuentran que ocasiona preocupación por la falta de seguridad no sólo de los accidentes de tránsito sino

también porque se han denunciado lazos entre los mototaxis y delitos como el robo, el sicariato y la violación, además de generar disturbios entre la fuerza pública y mototaxistas” (Castillo, 2016).

Está claro pues, que si bien se reconoce que el mototaxismo salva de alguna manera una difícil situación económica, es imposible dejar de reconocer paralelamente las dificultades acarreadas por esta actividad; ni siquiera cuando se verifica el beneficio inmediato que brinda a sus usuarios, puede obviarse esta realidad, así anota el Diario el Peruano: “Un transporte considerado como alternativa para viajes cortos dentro de una localidad se convirtió, de pronto, en la nueva forma de transporte público en directa competencia con los ómnibus, combis y cústeres que son utilizados diariamente, cuyo problema radica en la poca seguridad que ofrecen para sus usuarios y en la ausencia de control y fiscalización por parte de las autoridades municipales, Diario El Peruano (2016).

El planteamiento trazado líneas arriba no es una simple exposición, es una triste y palpante realidad: el beneficio, mínimo –pero beneficio al fin-, que estaría generando el mototaxismo queda opacado y hasta anulado por las graves consecuencias de su práctica.

Evidentemente, la problemática vehicular –ya bastante compleja- se ha visto incrementada aún más con la presencia del mototaxismo y todo indica que la tendencia es increcendo, Al respecto, Piero Mercado, gerente de marketing del Crosland, representante de la marca india Bajaj, explica que “los mototaxis representan el 60% del total de sus ventas en el año”, Diario el Comercio (2016). Se vislumbra con gran facilidad que, si no se toman las medidas respectivas, el caos adquirirá dimensiones inmensurables y, consecuentemente, incontrolables; así se percibe claramente que el estudio o análisis de esta conflictiva realidad no sólo es oportuno sino que también es necesario y urgente.

Éste preocupante horizonte ha logrado extenderse bastante a lo largo de nuestro territorio nacional, y aún sigue extendiéndose, de modo que cada vez son más las ciudades peruanas en las que se instala y se agudiza día a día.

La hermosa ciudad de Chota, y toda la provincia chotana, también se ha visto inserta en este fenómeno vehicular del mototaxismo; su transporte vial, ya de gran densidad (automóviles, combis, custers, minibuses, camionetas, camiones, volquetes, etc.) ha experimentado un notorio crecimiento con la presencia de motocicletas lineales y mototaxis, “el gran detalle” es que esto constituye algo así como un arma de doble filo, que –como ya se ha explicado- acarrea más dificultades que beneficios. Con frecuencia se escucha a través de los medios de comunicación la ocurrencia de lamentables sucesos de inseguridad vial, como: accidentes de tránsito, muchas veces con pérdidas de vidas como consecuencia; desorden en las calles por la presencia caótica de motociclista y mototaxistas; transgresión de normas como el uso de implementos de seguridad (casco, por ejemplo); delincuencia y otros actos reñidos con la seguridad (como grescas, violaciones) y hasta contra la salud pública (acumulación de focos infecciosos – basura-).

Si evaluamos las causas de tan caótica situación encontramos algunos factores recurrentes como los que señalan Castillo I., Galarza B., Palomino H.: “Las principales causas de accidentes entre mototaxistas son el mal estado de las vías, la falta de señalización, el deficiente mantenimiento de la moto y la falta de usos de elementos de protección personal, como el casco y los chalecos reflectores”. Es oportuno añadir a este breve análisis aspectos que caracterizan al sujeto transgresor, Kuperstein et al (2011) ratifican los planteamientos de la conducta transgresora, señalada por Portocarrero (2004), la sociedad peruana en su conjunto tiene una tendencia a transgresión, a romper reglas, que en los jóvenes coincide con su búsqueda de reafirmación de la autoestima demostrando a sus pares “audacia” y “valentía” a través de conductas riesgosas. Adicionalmente, la



alta frecuencia de conductas transgresoras de las normas de tránsito en cualquier momento del día, hace que éstas lleguen a ser percibidas como normales.

Tal vez no se ha formado aún conciencia social sobre la responsabilidad que nos compete, a las autoridades y a los ciudadanos, frente a esta situación; pero el nivel álgido en el que se encuentra pide, reclama por sí mismo atención inmediata. No se puede esperar a que Chota haga noticia como las que nos llegan desde ámbitos internacionales, veamos específicamente el caso de vuestro vecino país de Colombia: Lascarro y Ramirez 2016 señalan que, en ese contexto, Colombia no es ajena a dicha problemática, dadas sus altas cifras y la tendencia presentada en los últimos años. Una muestra de ello, es la suma de los fallecimientos y los lesionados en una década, entre el periodo 2002-2012, en donde se enuncia una representativa cifra de casi 62 000 muertos y más de 443 000 heridos en accidentes de tránsito por mototaxismo.

Es importante no perder de vista que Chota cuenta con 45,958 habitantes, cifra que a nivel provincial asciende a 160,447, según INEI (2007), además es visitada anualmente por 36,000 turistas internos y externos. Estos índices demográficos deben ser revisados en simultaneidad a las cifras que informan la cantidad de unidades de transporte que circulan en la Ciudad; según Noriega (2015) en Chota existen 3,000 motos lineales, 4,000 mototaxis y 600 unidades entre combis, buses y camionetas. Estos datos permiten poner en perspectiva –inmediata y mediata- la circulación vial en esta Ciudad.

Esta creciente realidad problemática incluye también la inexistencia de registros académicos, no ha sido ni es estudiada científicamente, lo cual contribuye a la postración de la Ciudad, porque no se toma conciencia y no se asumen responsabilidades ni compromisos. A estas alturas, es pertinente citar el estudio de Rodríguez R. (2016) sobre las características de los accidentes de tránsito con mototaxis a tendidos en el Hospital San Juan de Lurigancho, Lima-Perú, durante

el año 2015, que argumenta la necesidad imperante de implementar medios más eficaces para corregir los factores de riesgo asociados a accidentes de tránsito con mototaxi, ya sea a nivel legislativo, ambiental o social, asimismo, sensibiliza a los usuarios de las vías públicas a tomar conciencia vial y de este modo reducir la movilidad por accidentes de tránsito.

Por lo expuesto hasta el momento, en el presente trabajo de investigación se asume la responsabilidad de responder al problema ¿Cuáles son los saberes significativos de seguridad vial de los conductores de motocicletas y mototaxis de Chota, 2015-2016?, de modo que el objetivo general se define en determinar los saberes significativos de seguridad vial para los conductores de motocicletas y mototaxis de Chota, 2015-2016; objetivo para cuya consecución se han trazado los siguientes objetivos específicos: el primero de éstos se dirige a Identificar los Saberes significativos de seguridad vial de los conductores de motos y mototaxis. Determinar los Saberes significativos en seguridad vial que deben poseer los conductores de esas unidades móviles; de manera que los resultados de ambos objetivos se complementan; además, se destaca lo relevante de esta temática en el tercer objetivo específico. Explicar que los saberes significativos de seguridad vial (SSSV) son elementos importantes en educación vial; y una vez establecido este marco conceptual, finalmente se propone un Programa de capacitación integral y permanente de Saberes Significativos de Seguridad Vial para los conductores de motos y mototaxis. Planteamiento que, basado en una visión integral de la realidad y –principalmente- del hombre, se estructura fundamentalmente en tres ámbitos: saberes cognitivos, saberes procedimentales y saberes actitudinales. La gran expectativa que alberga esta respuesta es despertar en la persona la vivencia de su calidad de ser persona y con esta concepción antropológica, motivar la toma de conciencia tanto individual como social frente a la responsabilidad de ejercitar rectamente no solo nuestros derechos, también nuestros deberes. Sobre esta base los conductores de motocicletas y mototaxis tienen en su oficio la oportunidad de contribuir en la creación de una ciudad con bienestar y desarrollo, tienen la

oportunidad de ser defensores y promotores de la vida humana, tienen la oportunidad de encontrar su propia realización que como ser social y político corresponden a la naturaleza humana. Esta es la perspectiva que ha motivado la investigación científica saberes significativos de seguridad vial en los conductores de motocicletas y mototaxis de Chota, cuya relevancia radica en la pretensión de constituirse en un aporte importante en el afán de alcanzar mejores niveles de vida como corresponde a la persona humana.

**Figura 1: Visión integral de la problemática**



**Fuente:** Elaboración del investigador

## **CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL**

### **1.1. Antecedentes**

Para la presente investigación científica denominada *Saberes significativos en los conductores de motocicletas y mototaxis de Chota 2015-2016*, no se han encontrado antecedentes que tengan relación directa, de tal manera que aquí se tuvo que citar trabajos científicos relacionados indirectamente pero que de hecho constituyen materiales que dan indicios a dar solución al problema. Éstos son los siguientes:

#### **Nivel Internacional**

Lascarro & Ramírez (2016) buscaron identificar los conocimientos y prácticas preventivas de los mototaxistas sobre el uso de elementos de protección personal en Valledupar (Colombia), utilizando el enfoque cualitativo, tipo descriptivo, prospectivo, transversal con método observacional no manipulativo

en situaciones naturales. En una Población conformada por 58.000 mototaxistas con una muestra aleatoria de 107. El estudio arrojó que un alto porcentaje de los mototaxistas conocen las medidas preventivas sobre el uso de elementos de protección personal pero no lo llevan a la práctica. Se concluyó que no hay una relación directa entre el conocimiento y la aplicación de las medidas preventivas, que muchas veces se podrían evitar muchos accidentes con el uso apropiado y constante de las medidas preventivas estipuladas por el tránsito.

Se puede apreciar que los investigadores colombianos citados hacen un estudio de la realidad problemática de los mototaxistas de Valledupar encontrando que no hay correspondencia entre la teoría con la práctica que poseen estos conductores (conocer y hacer), desde ya podremos inferir dos tipos de saberes que no se relacionan en ellos como son: saberes procedimentales que no guardan correspondencia con los saberes cognitivos, porque no constituyen sus conocimientos, no son significativos y pasan por desapercibidos. Como se constata en este estudio se deja de lado los saberes actitudinales, claro que no es objetivo del estudio abarcar este otro aspecto, por ello es que esta indagación es parcializada.

### **Nivel Nacional**

Delgado (2013), utilizando una metodología cualitativa con 40 entrevistas semi – estructuradas a taxistas limeños, señala, entre otras, las siguientes consideración finales: Que los conductores de taxi más jóvenes, que trabajan más horas, que alquilan los carros, que tienen menos estudios son más propensos a reconocer comportamientos transgresores de las normas de tránsito, elaborando atribuciones de auto beneficio y actitudes justificatorias, mientras que suelen elaborar atribuciones negativas y actitudes descalificadoras frente al comportamiento transgresor de otros infractores. Estos resultados nos sugieren hipótesis de trabajo para investigaciones futuras cuantitativas y mixtas en este tema.

Se constata que este trabajo de investigación es interesante pero es limitado: interesante porque da a conocer las causas de las transgresiones a las normas de tránsito y las actitudes que las justifican; y es limitado porque se encargó de indagar el tema de la transgresión de las normas de tránsito en Lima Metropolitana de manera general, a todos los taxistas y no se consideró a los mototaxistas. Pues aún, a partir de ello se puede inferir que es de utilidad para el presente trabajo de investigación su tratado sobre actitudes de los conductores de taxis.

Ramírez et al. (2017) consideraron que los mototaxis son un importante medio de transporte de acceso público. Diversos estudios afirman que estos vehículos inseguros, son muy susceptibles de provocar accidentes de tránsito convirtiéndose en un problema latente de salud pública. El autor empleó un estudio descriptivo transversal de prevalencia con el objetivo de describir el nivel de conocimiento sobre primeros auxilios y las acciones a realizar por parte de los conductores de mototaxis formales del distrito de San Martín de Porres en situaciones de accidentes. Se aplicó una encuesta concluyéndose que la edad de la muestra de la población se encuentra entre 18 y 71 años, con una edad media de 33.88 años. Los participantes solteros fueron 59.77%. El 83.38 % labora en el horario diurno. El 73.8 % se identificó como propietarios del vehículo. El 79.3 % tiene grado instrucción secundaria. Los conductores obtuvieron un promedio de respuestas acertadas de 4.1/10.0; con lo cual se evidencia un bajo nivel de conocimiento básico frente a emergencias durante el ejercicio de sus actividades. Se concluye que los conductores no saben atender a heridos fruto de accidentes y no se encuentran preparados para asistir a las víctimas de accidentes. Se recomienda desarrollar capacitaciones certificadas en Reanimación cardiopulmonar, inmovilización de fracturas y control de hemorragias y promocionar el sistema de emergencia médica (SAMU y/o bomberos).

La investigación de Ramírez et al, permitió descubrir que existe ausencia de conocimientos sobre primeros auxilios en los conductores formales del distrito de San Martín de Porres; a partir de ello se infiere que es de suma utilidad, para el presente trabajo de investigación, saberes cognitivos y saberes procedimentales sobre primeros auxilios en las conductas de los mototaxistas.

### **Nivel Local**

No se han encontrado antecedentes que tengan relación directa con el tema, desde la perspectiva local. De tal manera que aquí se citaron trabajos científicos relacionados indirectamente pero constituyeron material que dan indicios a ayudar a la solución del problema.

## **1.2. Base teórica conceptual**

### **1.2.1. Saberes significativos**

#### **1.2.1.1. Noción de Saberes significativos**

Pietrangeli (2009), citando a Coll y otros, menciona que, los contenidos son el conjunto de los saberes relacionados con lo cultural, lo social, lo político, lo económico, lo científico, lo tecnológico, etc., que conforman las distintas Áreas Académicas y Asignaturas, cuya asimilación y apropiación por los alumnos es considerada esencial para su desarrollo y socialización.

Esta definición de los contenidos educativos tiene como efecto el de escindir con el enfoque tradicional de la educación y del aprendizaje; desde el enfoque transmisivo, pasivo y acumulativo de los contenidos, de la enseñanza y del aprendizaje; plantea una concepción constructivista de estos procesos y mantiene el papel decisivo de los contenidos en la educación.

Pietrangeli (2009), menciona que, se destaca además, el papel de la actividad constructiva del alumno y la importancia de la influencia educativa del Docente como uno de los factores determinantes de esta actividad. Lo más importante es que los alumnos puedan construir significados y atribuir sentido a lo que aprenden, citando a Coll.

La misma investigadora menciona que se consideran tres tipos de contenido: contenido conceptual, contenido procedimental y contenido actitudinal, pues éstos no deben ser abordados por el docente de manera aislada:

#### **1.2.1.2. Características de los Saberes significativos**

Los saberes significativos, según David Paúl Ausubel, citados por Dávila (2000) se caracterizan por:

- Los nuevos conocimientos se incorporan en forma sustantiva en la estructura cognitiva del alumno.
- Se logra gracias a un esfuerzo deliberado del alumno por relacionar los nuevos conocimientos con sus conocimientos previos.
- Es producto de una implicación afectiva del alumno, es decir, el alumno quiere aprender aquello que se le presenta porque lo considera valioso.

#### **1.2.1.3. Ventajas de los saberes significativos**

Los saberes significativos presentan los siguientes beneficios, según David Paúl Ausubel, citado por Dávila (2000):



- Produce una retención más duradera de la información. Modificando la estructura cognitiva del alumno mediante reacomodos de la misma para integrar a la nueva información.

- Facilita el adquirir nuevos conocimientos relacionados con los ya aprendidos en forma significativa, ya que al estar claramente presentes en la estructura cognitiva se facilita su relación con los nuevos contenidos.

- La nueva información, al relacionarse con la anterior, es depositada en la llamada memoria a largo plazo, en la que se conserva más allá del olvido de detalles secundario concretos.

- Es activo, pues depende de la asimilación deliberada de las actividades de aprendizaje por parte del alumno.

- Es personal, pues la significación de los aprendizajes depende de los recursos cognitivos del alumno (conocimientos previos y la forma como éstos se organizan en la estructura cognitiva).

#### **1.2.1.4. Requisitos para lograr saberes significativos**

De acuerdo a la teoría de Ausubel, para que se puedan lograr aprendizajes significativos es necesario se cumplan tres condiciones, señala Dávila (2000):

1. Significatividad lógica del material. Esto es, que el material presentado tenga una estructura interna organizada, que sea susceptible de dar lugar a la construcción de significados. (Coll,). Los conceptos que el profesor presenta, siguen una secuencia lógica y ordenada. Es decir, importa no sólo el contenido, sino la forma en que éste es presentado.

2. Significatividad psicológica del material. Esto se refiere a la posibilidad de que el alumno conecte el conocimiento presentado con los conocimientos previos, ya incluidos en su estructura cognitiva. Los contenidos entonces son comprensibles para el alumno. El alumno debe contener ideas inclusoras en su estructura cognitiva, si esto no es así, el alumno guardará en memoria a corto plazo la información para contestar un examen memorista, y olvidará después, y para siempre, ese contenido.

3. Actitud favorable del alumno. Bien señalamos anteriormente, que el que el alumno quiera aprender no basta para que se dé el aprendizaje significativo, pues también es necesario que pueda aprender (significación lógica y psicológica del material). Sin embargo, el aprendizaje no puede darse si el alumno no quiere aprender. Este es un componente de disposiciones emocionales y actitudinales, en el que el maestro sólo puede influir a través de la motivación.

#### **1.2.1.5. Tipos de Saberes significativos**

##### **1.2.1.5.1. Saberes significativos cognitivos**

Pietrangeli (2009) señala que, los contenidos conceptuales se refieren al conocimiento que tenemos acerca de las cosas, datos, hechos, conceptos, principios, y leyes que se expresan con un conocimiento verbal.

Los contenidos conceptuales son aquellos datos o hechos que el alumno debe comprender, e incorporar a su estructura mental en forma significativa, pues son los saberes que una sociedad dada estima como valiosos e imprescindibles que sean poseídos por sus miembros, para ser transmitidos en forma generacional, lo afirma Fingermann (2010).

### **1.2.1.5.2. Saberes significativos procedimentales**

Pietrangeli (2009), respecto a ello afirma que, el conocimiento procedimental es el referido a cómo ejecutar acciones interiorizadas como las habilidades intelectuales y motrices; abarcan destrezas, estrategias y procesos que implican una secuencia de acciones u operaciones a ejecutar de manera ordenada para conseguir un fin.

Así como los contenidos conceptuales contestan a la pregunta sobre qué enseñar, referidos a la teoría; a conceptos y proposiciones que deben integrarse a las ideas previas en la estructura cognitiva del educando, los contenidos procedimentales son las herramientas que debe incorporar el alumno para recolectar esos contenidos, lo menciona Fingermann (2010)

### **1.2.1.5.3. Saberes significativos actitudinales**

Los contenidos actitudinales se refieren a la formación de un accionar positivo según las valoraciones de la sociedad en la que se vive, motivando al alumno a moldear una personalidad que opte o prefiera por ejercer conductas deseables que sean provechosas para sí mismo y para la sociedad, siguiendo a Fingermann (2010).

Como es afirmado por, Pietrangeli (2009) estos tipos de contenido abarcan el saber qué, saber cómo y el saber hacer y se relacionan con los tipos de capacidades: cognitivas- intelectuales, cognitivas-motrices y cognitivas-afectivas.

Pietrangeli (2009) dice que, se consideran tres tipos de contenido (conceptual, procedimental y actitudinal) que no deben ser abordados por el docente de manera aislada:

Los conceptos guardan una estrecha relación con las actitudes y a la inversa.

Un concepto puede ser aprendido de formas muy diversas en función de las actitudes con que se relacione.

Los conceptos, para ser adquiridos, necesitan de un procedimiento. Los procedimientos facilitan el aprendizaje de los conceptos y favorecen el desarrollo de actitudes. Según Mestres, las actitudes a su vez facilitan la selección de los procedimientos adecuados, citado por Pietrangeli (2009).

### **1.2.2. Saberes significativos en Seguridad vial**

#### 1.2.2.1. Noción de Seguridad Vial

Tal como hace mención García y Aburto (2001), seguridad vial es el conjunto de señales, leyes, normas, reglamentos, observancia y prevención de accidentes en el sistema vial.

#### 1.2.2.2. Causas contra la seguridad vial

Las causas que van contra la seguridad vial, según García y Aburto, son:

1.2.2.2.1. Cansancio o fatiga física o psíquica. Es la situación que causa molestias, puede reducir la concentración en la buena conducción, causa distracción y el aumento del tiempo de reacción del conductor en una situación de emergencia. Solución, descansar.

1.2.2.2.2. El sueño. Causa una ausencia de sensaciones y falta de movimientos voluntarios provoca una serie de desajustes en el

organismo. Reduce la capacidad de concentración, disminuye la percepción de objetos, distancias, velocidades, luces, señales, objetos, etc. Solución: dormir.

1.2.2.2.3. Monotonía de la carretera. Esto causa disminución de atención o vigilancia en la conducción. Descansar para romper esa monotonía.

1.2.2.2.4. Estrés y agotamiento. Es un estado físico y psíquico que produce pérdida del equilibrio físico y emocional del conductor. Él está sometido a una cantidad de estímulos más allá de su capacidad que puede provocar muchas situaciones de peligrosidad: Paros cardiacos, trastornos en el aparato digestivo, deficiencia en la toma de decisiones, lentitud de movimientos. Se debe tomar conciencia para no conducir.

1.2.2.2.5. Consumo de alcohol, drogas, alucinógenos, tranquilizantes, barbitúricos, medicamentos, estimulantes, tabaco, analgésicos y otras sustancias. Esto puede afectar al organismo durante varias horas, produciendo poca visión o reducción del campo visual, mala apreciación de distancias, velocidades, formas, proporciones; valoración incorrecta de los riesgos, de la confianza en sí mismo y en sus propias capacidades.

1.2.2.2.6. Falta de buena señalización en la vía pública. Las autoridades pertinentes deben darse cuenta de la incorrecta o falta de señalización con el asesoramiento de expertos en diseño de ingeniería vial.

1.2.2.2.7. Situación mecánica y eléctrica del vehículo. De ello depende la seguridad del conductor, del peatón, del pasajero y de los demás.

1.2.2.2.8. Otros. Tales como: No saber conducir. La lluvia, El mal comportamiento del pasajero. Los ruidos. La imprudencia. Las maniobras. La descortesía. La negligencia. El desconocimiento. Las altas velocidades, etc.

### 1.2.2.3. Noción de educación vial

Educación vial para García y Aburto (2001), en materia de tránsito, son los conocimientos, hábitos y conductas que toda persona en su calidad de

conductor, peatón o pasajero, debe tener para conducir, caminar o transportarse, respectivamente, de la forma más adecuada por la vía pública.

#### 1.2.2.3.1. Saberes significativos cognitivos en Seguridad Vial

Estos saberes cognitivos se encuentran en los distintos documentos que regulan la convivencia de la personas en la ciudad, tales como: Leyes, Decretos Supremos, Reglamentos y Ordenanzas Municipales; los mismos que deben formar parte del marco teórico conceptual y que se fueron construyendo durante toda la experiencia de vida de las personas.

##### A. Leyes

- Toda persona y por ende todo conductor de cualquier vehículo debe de conocer que la Constitución Política del Perú, en su título I, capítulo I, artículos 2, inciso 1 señala que toda persona tiene derecho a la vida, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar, según Constitución Política del Perú (1993).
- Según la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Congreso de la República (1999), regular la prestación del servicio de transporte público y privado de personas, mercancías y mixto en los ámbitos nacional, regional y provincial, señala en su artículo 18 y en el inciso 18.1.a que es competencia de las municipalidades distritales la regulación del transporte menor, como mototaxis y similares.

##### B. Decretos Supremos y Reglamentos

- D.S. N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transportes, regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías de conformidad con los lineamientos previstos en la Ley.

- Decreto Supremo N° 017-2007-MTC que aprueba el Reglamento Nacional de Jerarquización Vial.
- Decreto Supremo N° 040-2008-MTC que aprueba el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir.
- Decreto Supremo N° 058-2003-MTC que aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos.
- Decreto Supremo N° 033-2001-MTC que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito.
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC prescribe normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medioambiente.

#### C. Ordenanza municipal.

Las ordenanzas de las municipalidades provinciales y distritales, en materia de su competencia, son las normas de carácter general de mayor jerarquía en la estructura normativa municipal, por medio de las cuales se aprueba la organización interna, la regulación, administración y supervisión de los servicios públicos y las materias en las que la municipalidad tiene competencia normativa, Diario El Peruano (2003).

La Ordenanza Municipal N° 025-2015 emitida desde la Municipalidad Provincial de Chota, ordenanza que aprueba el reordenamiento del tránsito vehicular de la ciudad, emitido el 21 de abril de 2015, constituido por 26 artículos, de los cuales sólo 4 están dirigidos directamente a regular el ordenamiento a mototaxis (4, 5, 7, 24), un cuadro con 37 infracciones de los cuales sólo dos van dirigidos directamente a regular el ordenamiento de vehículos menores (25 y 26) y las demás son infracciones descritas de manera general (para todo vehículo).

Esta ordenanza municipal constituye los saberes cognoscitivos directos que deben conocer los conductores de motos y mototaxis. (Anexo N° 05)

#### 1.2.2.3.2. Saberes significativos procedimentales en Seguridad Vial.

Estos saberes procedimentales, llamados también aptitudinales, que indican conjunto de habilidades y de destrezas, se encuentran en los distintos documentos que regulan la convivencia de las personas en la ciudad, tales como: Leyes, Decretos Supremos, Reglamentos y Ordenanzas Municipales; los mismos que deben formar parte del marco teórico conceptual y que se fueron construyendo durante toda la experiencia de vida de las personas.

##### A. Buenas prácticas de higiene personal

Los conductores son un caso aparte que merece especial atención, porque en su mayoría van mal vestidos y descuidados en su aseo personal, así lo señala El Tiempo (2016).

B. Entre los principales puntos que resaltan para formalizar e identificar a los conductores, está el que no tengan antecedentes policiales o penales, conducir cuidando su higiene personal y con el uniforme de su respectiva asociación, tal como lo describe Chapa (2017).

##### C. Buenas prácticas de atención al cliente

“..., usan audífonos, gorros, lentes oscuros y se expresan con poco respeto hacia el pasajero y el resto de transportistas” (Diario El Tiempo, 2016), haciendo una descripción de la problemática que presentan los mototaxistas de la ciudad de Piura-Perú.



#### D. Buenas prácticas en primeros auxilios

Centrum (2016), son las técnicas y procedimientos de carácter inmediato, temporal, no profesional que recibe una persona (víctima de un accidente o enfermedad repentina) y que pueden salvarle la vida, antes de ser atendido por el personal de salud del servicio médico.

Gayoso (2015), los primeros auxilios consisten en la atención inmediata que se le da a una persona enferma o lesionada en el lugar de los acontecimientos, antes de que llegue el personal entrenado y se haga cargo de la situación, o bien antes de ser trasladado a un centro asistencial u hospitalario. Los primeros auxilios son limitados a los conocimientos del conductor de mototaxi, el mismo que lo aplica de acuerdo a sus conocimientos, por esto el socorrista nunca debe pretender reemplazar al personal médico.

#### E. Buenas prácticas en mantenimiento mecánico-eléctrico.

La revisión técnica es sin duda una necesidad urgente, porque se trata de vehículos que brindan un servicio público que transporta vidas humanas.

Basta con darse una vuelta por las calles para ver que muchos conductores de trimóviles (refiriéndose a las mototaxis) trasladan a sus pasajeros en vehículos destartalados, con cobertores destruidos, asientos rotos y hasta sucios, así es comentado por El Tiempo (2016).

### 1.2.2.3.3. Saberes significativos actitudinales en Seguridad Vial

#### A. Responsabilidad social

Las acciones de responsabilidad social van más allá de lo que exige la ley, de manera que quienes realizan actividades socialmente responsables actúan haciendo el bien, no porque la ley lo exija o imponga, sino porque existe un profundo sentido ético de lo que es correcto e incorrecto, de las normas que

deben guiar su conducta, independientemente de las consecuencias legales o sociales que esto conlleve. La ética implica necesariamente hablar de la práctica de valores y de principios, que permiten al ser humano orientar su actuación hacia el bien, así lo afirma Vélez & Cano (2016).

Se considera uno de los valores morales fundamentales en la actualidad. La importancia de la responsabilidad social, y de los valores en general, radica en la razón de ser del hombre, y es la moral, el aspecto que desde lo axiológico más influye en la constitución de la personalidad, ya sea del individuo de manera particular o de los grupos sociales, como lo dijo Vélez & Cano (2016).

De esta manera la persona responde ante sus actos individuales de manera personal como también social, lo que quiere decir que el conductor de motos y mototaxis tienen el deber de actuar y responder con responsabilidad social.

#### B. Compromiso ciudadano

Se refiere al compromiso de cada ciudadano respecto a la ciudad para transformarla. Es un valor que tiene relación directa con la libertad de elección para lograr determinados resultados. El compromiso es responsabilidad de todos.

Ponemos al máximo nuestras capacidades para sacar adelante la tarea encomendada. Teniendo en cuenta que conocemos las condiciones que estamos aceptando y las obligaciones que éstas nos conllevan, ya que supone un esfuerzo permanente hacia la consecución del objetivo establecido.

También menciona la prohibición de utilizar equipos de sonido o bocinas que perturben la tranquilidad de los usuarios o los vecinos, ya sea en movimiento o estacionados, así como el uso de audífonos y/o celulares que atenten contra la seguridad de los pasajeros. Tampoco deben usar short o trusa, bividís o polos

manga cero o sandalias, que atenten contra las buenas costumbres, entre otras disposiciones, como lo describió Chapa (2017).

#### C. Respeto a la persona humana

El servicio de transporte en mototaxi es uno de los más requeridos por la población piurana, pero al mismo tiempo es el más informal. Por tanto, es deber de las autoridades regular y fiscalizar su funcionamiento para garantizar el respeto a los pasajeros y prevenir lamentables accidentes de tránsito, considerado así por diario El Tiempo, (2016).

#### D. Respeto a la vida

Castillo (2010), lo define como preocupación por la falta de seguridad no solo de los accidentes de tránsito sino también porque se han denunciado lazos entre los moto taxis y delitos como el robo, el sicariato y la violación.

#### E. Valor de la familia.

La familia es un grupo de personas felices bajo un mismo techo donde se procura la manutención, cuidados y educación de todos sus miembros. Es el lugar ideal para forjar los valores, necesaria para lograr un modo de vida más humano, que se transmitirá naturalmente a la sociedad. El valor de la familia nace y se desarrolla cuando cada uno de sus miembros asume con responsabilidad y alegría el papel que le ha tocado desempeñar en la familia, procurando el bienestar, desarrollo y felicidad de todos los demás. Formar y llevar a la familia en un camino de superación constante no es una tarea fácil. Las exigencias de la vida actual pueden dificultar la colaboración e interacción porque ambos padres trabajan, pero eso no lo hace imposible, por tanto, es necesario dar orden y prioridad a todas nuestras obligaciones y aprender a vivir con ellas.

Es necesario reflexionar que el valor de la familia se basa fundamentalmente en la presencia física, mental y espiritual de las personas en el hogar, con disponibilidad

al diálogo y a la convivencia, haciendo un esfuerzo por cultivar los valores en la persona misma, y así estar en condiciones de transmitirlos y enseñarlos, así es considerado por García (2010). De acuerdo a ello toda persona adquiere valores en la familia, por la familia y para la familia: respecto a la familia; pues, esto permite desarrollar a conciencia la importancia trascendental que posee la familia a la cual hay que cuidarla.

### 1.2.3. Programa de Capacitación integral y permanente

#### 1.2.3.1. Noción de Programa de capacitación

La capacitación es un proceso mediante el cual el personal adquiere habilidades que ayudan al logro de los objetivos de la organización, así lo menciona Mendoza (2012)

#### 1.2.3.2. Noción de programa de capacitación integral

Es un proceso educativo a corto plazo, aplicado de manera sistemática y organizada, mediante el cual las personas aprenden conocimientos, actitudes y habilidades, en función de objetivos definidos. El entrenamiento implica la transmisión de conocimientos específicos relativos al trabajo, actitudes frente a aspectos de la organización, de la tarea y del ambiente, y desarrollo de habilidades. Cualquier tarea, ya sea compleja o sencilla, implica necesariamente estos tres aspectos, tal como es mencionado por Chiavenato (2009).

“Somos conscientes que el transporte demanda de un trabajo integral y por ello estamos trabajando en base a la ordenanza que regula el transporte, pero también en función a los objetivos de darle un servicio de calidad a la población y para ello debemos poner en manos de los conductores las herramientas

necesarias para que atiendan mejor al público cajamarquino y también a los visitantes”, sostuvo la autoridad edil, Cajamarca (2016).

### 1.2.3.3. Noción de programa de capacitación permanente.

Para Mendoza (2010) la capacitación es un trabajo permanente que da plusvalía al trabajador y a la empresa que impulsa planes de actualización de conocimientos. Porque todo cambia, hay que modernizarse y estar en sintonía con las nuevas tendencias en capacitación y educación continua, además señala que, el uso de nuevas tecnologías y nuevos “modos de saber hacer”, generan desafíos cada vez más apremiantes a las empresas que deben adaptar sus métodos y equipos de trabajo para sacar provecho a los cambios. Y así como las empresas deben prepararse para las nuevas exigencias del mercado, continua diciendo que, lo mejor para una empresa es contar con un ítem para apoyar el desarrollo de su capital humano, lo cual a la larga se transforma en una inversión que permite tener trabajadores mejor capacitados, más seguros de su real aporte a la empresa y mucho más comprometidos.

**Figura 2: Solución de la problemática con enfoque transdisciplinar**



**Fuente:** Elaboración del investigador

## **CAPÍTULO II. MARCO METODOLÓGICO**

### **2.1. Tipo de investigación**

La presente investigación científica hizo uso del siguiente Tipo de investigación: la investigación mixta.

Tal como es considerado por Sánchez (2013), que la investigación mixta es el complemento natural de la investigación tradicional cualitativa y cuantitativa. Ésta ofrece una gran promesa para la práctica de la investigación y es formalmente definida como la búsqueda donde el investigador mezcla o combina métodos cuantitativos y cualitativos. La meta de la investigación mixta no es remplazar a cada uno de ellos, sino utilizar las fortalezas de ambos tipos de indagación combinándolas y tratando de minimizar sus debilidades potenciales.

El investigador mezcla o combina en un solo estudio técnicas de investigación, métodos, enfoques, conceptos o lenguaje cuantitativo o cualitativo en un solo estudio tal como lo afirma Johnson & Onwuegbuzie (2004).

Así mismo, Rocco y otros, citados por Pulgarín & Gonzalez (2015), argumentan que los diseños mixtos se fundamentaron en la posición pragmática (el significado, valor o veracidad de una expresión se determina por las experiencias o las consecuencias prácticas que tienen en el mundo) o en la posición dialéctica (hay una mejor comprensión del fenómeno cuando se combinan los paradigmas).

El enfoque cuantitativo permitió la posibilidad de utilizar la recolección de la investigación, y confiar en la medición numérica, el conteo y la estadística descriptiva para establecer con exactitud patrones de comportamiento en una población. El enfoque cualitativo dio la posibilidad de describir, comprender y profundizar los fenómenos con flexibilidad, profundizar en las experiencias, perspectivas opiniones, y significados, es decir, la forma en que los participantes perciben subjetivamente su realidad, explorándolos desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural y en relación con el contexto. Es así como se buscó describir, comprender y profundizar en torno a los saberes significativos de seguridad vial (SSSV) en los conductores de motocicletas y mototaxis de la ciudad de Chota, partiendo de ellos mismos (sus intereses, sus necesidades) y en relación con los peatones y la autoridad que integran el Consejo provincial de Seguridad Vial (COPROSEV).

## **2.2. Abordaje metodológico**

A continuación se realiza una descripción del abordaje metodológico que se tuvo en cuenta en el desarrollo de la presente investigación científica; siendo el

tipo de investigación mixto, se abordó metodológicamente desde el punto de vista temporal en dos fases: fase I y fase II.

La fase I tuvo en cuenta un enfoque cuantitativo, desde el punto de vista temporal. La fase II, tuvo en cuenta un enfoque cualitativo, en el que su diseño y desarrollo se valió necesariamente de la fase I, lo que se quiere decir que ambas son complementarias. Es imprescindible que en esta investigación se describan cada una de estas fases tal como se llevaron a cabo.

La fase I: se aplicó el enfoque cuantitativo (encuesta) y el método descriptivo (observación).

La fase I conllevó la utilización de metodología descriptiva con el propósito de especificar las propiedades, las características y los perfiles importantes de las personas, o grupos de personas que fueron puestas en interrogatorio para después ser analizadas, en este caso se buscó las propiedades o características de los conductores de motos y mototaxistas basadas en el instrumento: guía de encuesta, que se les aplicó.

Por otra parte, Babbie (2000), plantea que “Uno de los principales objetivos de muchos estudios sociales científicos es describir situaciones y acontecimientos (...) estas descripciones suelen ser más fieles y precisas que las causales” (p. 74). Dada la guía de encuesta aplicada a los peatones, las descripciones de las características de los conductores fueron más fieles y precisas.

Con la premisa de que el peatón tiene mucho que aportar en la comprensión de las dinámicas relacionales (conductor – peatón – normas de tránsito – ciudad – seguridad vial, etc.), y de que las experiencias del ciudadano vividas, les faculta para ofrecer respuestas válidas acerca de las características operativas y las características deseables en el conductor de motos y mototaxis, se planteó, en la



fase I, el acercamiento a la temática: saberes significativos en los conductores de motocicletas y mototaxis de la ciudad de Chota 2015 – 2016.

Para ello se empleó el instrumento de recolección de datos llamado guía de encuesta o cuestionario, la misma que fue elaborada por el investigador y validada por los juicios de expertos. La técnica encuesta permitió recopilar los rasgos o características del conductor de motos y mototaxi desde la perspectiva del peatón. Con la aplicación de esta técnica se pudo elaborar tablas y figuras respecto al objeto de estudio: saberes significativos de seguridad vial de los conductores de motos y mototaxis. El instrumento se aplicó a un mayor número de peatones lo que, a partir de allí, se elaboró un posible perfil de las características operativas actuales y las características deseables del conductor; así es como se identificaron de las características reales actuales de los mismos que se han formado y del impacto en el clima de la ciudad.

Fase II: Enfoque cualitativo, método fenomenológico con diseño de investigación acción. Esta fase asumió el método fenomenológico. Éste por su naturaleza introspectiva favoreció la búsqueda y comprensión de características de los conductores, desde la perspectiva, principalmente, del conductor y de las autoridades chotanas que tengan relación directa con conductores de motos y mototaxis.

Dicho método recuperó las características esenciales de las experiencias y la esencia de lo que se experimenta en la subjetividad de estas personas. Se aplicó la técnica del conversatorio (con los conductores y con las autoridades) y se recurrió, además, al consenso para fortalecer la comprensión de la temática abordada.

La palabra fenomenología es un término que fue abordado desde la Filosofía, propiamente con el filósofo Edmund Husserl (1859-1938), y hay autores que

sugieren la utilización de la fenomenología como método de investigación ya que enfatiza en la construcción social de la realidad, en los aspectos cognitivos, afectivos y contextuales, que permiten el conocimiento de un objeto de estudio. El método fenomenológico puede considerarse como eminentemente participativo, dado que el significado sólo puede ser creado a través de la interacción, LeCompte & Schensul (1999)

Por el tipo de datos que se buscaron y con el acercamiento a las comprensiones de los participantes, es decir, a los conductores de motos y mototaxis, la presente investigación científica generó teorías sustantivas, aprehensibles por el método fenomenológico que permitieron ahondar en la comprensión de las dinámicas interactivas en el ámbito ciudadano, también desde la perspectiva del peatón y sus vivencias, al retomar la realidad interna y personal del peatón participante.

Para el proceso de reducción del dato (objeto de estudio según los involucrados) se recurrió a la codificación, identificación de palabras clave y segmentos, identificación de patrones recurrentes, categorización (sistematización del marco teórico). Mediante matrices se desplegó la información para facilitar la identificación de tendencias, patrones, contradicciones, ausencias, que permitieran la conceptualización (marco teórico), para posteriormente, abocarse a su validación por triangulación. Las estrategias de validación de la información dieron inicio con la formalización del análisis de los instrumentos mediante la aplicación del instrumento de validación por juicios de expertos a dos (2) especialistas, autoridades de la ciudad (uno fue el secretario técnico provincial de seguridad ciudadana e integrante de COPROSEV, y el otro fue el Sub Oficial PNP integrante también de COPROSEV) y a un (1) ciudadano, estudiante de la carrera profesional de Ingeniero Ambiental; de los tres expertos no se obtuvo ninguna observación respecto a la construcción del instrumento: presentación, semántica, ortográfica, sentido, orden. Se hace mención que debido a ello ya no se realizó la prueba piloto a los peatones de la aplicación del

instrumento de recolección de datos debido a que ya no era necesario a razón del resultado favorable del juicio de expertos y también por cuestiones de tiempo.

La aplicación de los instrumentos de recolección de datos estuvo a cargo del investigador, así como el ingreso de los datos al programa estadístico Excel diseñado para extraer resultados como: frecuencias absolutas y frecuencias porcentuales, que permita el correspondiente análisis de los datos, de modo que la interacción del investigador se vio controlada mediante este procedimiento.

Para la temática propuesta, fue conveniente realizar el análisis de los datos mediante procedimientos que garantizaran su validez, por lo que se efectuó la contrastación de los datos obtenidos (de la encuesta y del conversatorio), con el aporte de estudios previos en el campo de investigación (marco teórico).

La triangulación de la teoría (marco teórico), la aplicación del método descriptivo y del método fenomenológico (encuesta y conversatorio) los informantes y las fuentes de recolección de datos (peatón, conductor, autoridades, internet) fue valiosa para identificar las características ideales del conductor de motos y mototaxis y sus repercusiones en el ámbito ciudadano.

### **Integración de datos para análisis:**

Desde el inicio de la investigación el interés fue que el manejo de la información evidencie la necesidad de decidirse por un análisis más integrado (multidimensional - holístico), buscando la comprensión de las dinámicas de la ciudad tal como lo plantea la recomendación teórica Driessnack et al, (2007). En procura de dicha integración, los datos en ambas fases fueron transcritos textualmente; se recurrió a la ubicación de los datos en función de categorías de análisis. Cuando se hizo uso de los criterios expresados por los peatones se respetó sus ideas tal cual fueron expresadas.

La información se presentó, de manera integrada, pues hubo semejanzas entre los aportes dados por los peatones, los conductores y las autoridades de las diferentes instituciones que constituyen el Comité Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV) para resolver el problema de inseguridad vial por falta de saberes significativos en seguridad vial de los conductores de motos y mototaxis.

Todos los datos se presentan organizadamente por parte de los participantes (peatones, conductores y autoridades) con énfasis en los peatones (ciudadanos del distrito de Chota de la Región de Cajamarca), por instrumento (encuesta a los peatones, conversatorio a los conductores y a las autoridades) y de manera consistente se mantuvo el orden entre ellos. En el caso específico de las transcripciones de datos se mantuvo el orden de las preguntas; fueron las mismas preguntas desde la pregunta número 1 hasta la pregunta número 15 tanto en la encuesta como en el conversatorio, tanto para los peatones como para los conductores y para las autoridades, todos los ciudadanos a partir de las edades de 18 años.

En la presentación de los datos se ofrece información general acerca de peatones, luego de los conductores y después de las autoridades; éstas se exponen de manera integrada y holística, retomando aquellos de carácter cuantitativo mediante el uso de tablas y figuras. Los datos de naturaleza cualitativa también se presentan, prioritariamente, haciendo uso de conceptos o frases corroboradas por los mismos participantes y que después fueron analizadas para la comprensión de la realidad. La integración de datos cuantitativos y cualitativos se da en función de categorías de análisis que permitieron un mejor acercamiento al objeto de estudio. Cabe mencionar que la bibliografía respecto a la metodología de investigación mixta y la utilizada para esta indagación científica recomienda que, para la búsqueda de dicha integración, se aplique la técnica de triangulación, la cual en la investigación realizada constituyó una excelente opción para el análisis e integración de los datos, de información y del análisis de la realidad,

esto permitió el logro de la profundización temática para el conocimiento de la realidad.

### **2.3. Sujetos de la investigación**

Los sujetos de la investigación estuvo constituido por: Los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota (85 conductores).

Hay que recordar que para este tipo de enfoque de investigación: Investigación mixta se utilizó el modelo de enfoque dominante, como es el cualitativo, el cual prevalece en la presente indagación, pero este estudio conserva algunos componentes del otro enfoque (cuantitativo), tal como fue señalado por Hernández, et al (2006). Siendo éste el carácter no hay parámetros definidos para el tamaño de la muestra, hacerlo va contra la propia naturaleza de la indagación cualitativa, enfoque que prevalece, la decisión del número está en el investigador, según Hernandez-Sampieri et al, (2014).

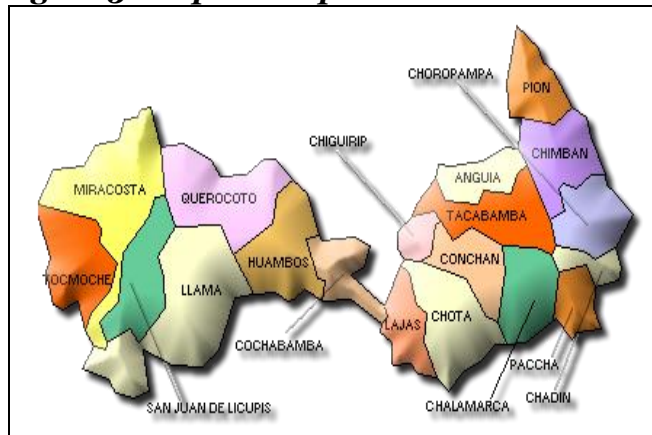
Pero también hay que considerar que hubo sujetos que intervinieron en la presente indagación, como son:

- Los peatones, ciudadanos de Chota, que fueron la cantidad de 1000 ciudadanos.
- Y las autoridades del Concejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV) de Chota, constituido por 15 instituciones, cada una de ellas representadas por una persona.

## 2.4. Escenario

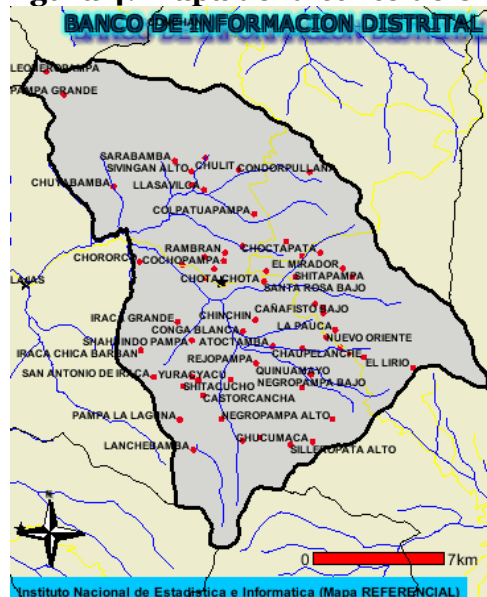
El escenario de indagación fue la ciudad de Chota, Departamento de Cajamarca, Perú, investigación que se realizó desde junio 2015 hasta el 16 de marzo de 2016.

**Figura 3: Mapa de la provincia de Chota**



**Fuente:** Bustamante (2018)

**Figura 4: Mapa del distrito de Chota**



**Fuente:** INEI, 11 de octubre de 2015  
(Banco de Información Distrital, 2015)

**Figura 5: Acercamiento a la realidad multidimensional**



**Fuente:** Elaboración del investigador

## 2.5. Instrumentos de recolección de los datos

Los instrumentos que se diseñaron y utilizaron para la recolección de datos estuvo basado en la metodología de investigación mixta, ellos fueron:

- Encuesta a peatones de la ciudad de Chota / Guía de encuesta (en anexo 1)
- Conversatorio con los conductores de motos y mototaxis / Guía de conversatorio (en anexo 2)
- Conversatorio con las autoridades de COPROSEV/Guía de conversatorio.

## 2.6. Procedimiento

- 1º Observación de la existencia de problemas sociales y la constatación del problema a través de los medios de comunicación.
- 2º Aplicación de la Primera Fase: Constatación del problema a través de una encuesta a 1000 peatones, ciudadanos de Chota, con la ayuda de 200 estudiantes de la Universidad Nacional Autónoma de Chota de la asignatura de

Epistemología, y la elaboración del perfil con las características reales del estado actual de los conductores de motos y mototaxis.

- 3° Aplicación de la Segunda Fase: Acercamiento a las autoridades pertinentes para la solución del problema.
- 4° Propuesta de solución del problema a través de la presentación de los resultados de la primera fase y conversatorio, presentado la problemática y sus alternativas de solución ante las autoridades de COPROSEV.
- 5° Reunión con los conductores de mototaxis agrupados o no en asociaciones. Y presentación de la problemática en el Conversatorio.
- 6° Aceptación de la propuesta de capacitación integral y permanente a los conductores de motos y mototaxis.
- 7° Preparación interdisciplinaria (en equipo de 6 profesores especialistas) de los 6 módulos que constituyeron la capacitación integral y permanente.
- 8° Ejecución de la Capacitación a inicios de diciembre del 2015, previas inscripciones de los conductores. Con la duración de 6 días, de lunes a sábado, en el horario de 7:00 pm. a 10:00 pm.
- 9° Cada capacitación estuvo planificada para grupos de 20 conductores de motos y mototaxis cada uno. Al final de cada capacitación se realizó una entrevista de satisfacción respecto a la calidad de la misma. Y se concluía los sábados con la entrega de certificados a los participantes por parte de las autoridades de transporte.



10° Elaboración del perfil de los conductores de motos y mototaxis que necesita la ciudad de Chota.

## **2.7. Análisis de los datos**

Para el análisis de los datos se empleó el programa estadístico Excel y la categorización del marco teórico ya que fue la metodología mixta la que se utilizó para este estudio.

## **2.8. Criterios éticos**

El presente trabajo de indagación científica fue planificado y ejecutado teniendo en cuenta los siguientes principios éticos:

### **2.8.1. El respeto a la persona humana**

La persona humana es un fin y no un medio. Una persona humana con derechos y deberes; con dignidad; todo lo que está hecho es por él y para él. Pero no es un fin de sí mismo. Por ello es que en esta investigación se le tiene presente para no atropellar a la persona humana, especialmente a los conductores de motos y mototaxis. La interrelación con ellos en todo el proceso de la investigación no fue bajo puntos de vista filosófico-antropológico reductivista ni deshumanizante, tales como: el hedonismo, utilitarismo, relativismo, materialismo y positivismo.

### **2.8.2. La responsabilidad personal y social**

No podemos hablar de responsabilidad social si primero no actuamos con responsabilidad personal. La persona humana al actuar por naturaleza, con inteligencia (verdad), con voluntad y con libertad (bien) responde personalmente

ante sus actos personales. Lo mismo, al actuar en su relación con los demás responde ante los demás y con los demás, ante la sociedad. Esta indagación científica se realizó teniendo en cuenta este principio.

Por ende, esos actos humanos, tal como es el caso de los científicos, siendo inteligentes fueron basados en la verdad, ya que la inteligencia tiene como objeto la verdad; esos actos siendo voluntarios están inclinados hacia el bien, ya que el bien es su objeto hacia donde tienden; y esos actos siendo libres se decidieron a realizar el bien, ya que es el bien su propio objeto al cual deciden. Desde allí tiene su fuente la responsabilidad personal, que se expresó como responsabilidad social en la presente investigación.

### **2.8.3. El valor de la libertad**

En primer lugar, la libertad no es el poder de hacer lo que cada uno quiera, sino, la propiedad de la voluntad humana por la cual el hombre se determina a sí mismo en sus actos hacia su fin. Es obvio que esta libertad es limitada. Consiste simplemente en que el hombre se determina a sí mismo, y no existe fuerza alguna fuera de él que lo pueda determinar en su elección. Es así como los participantes (conductores, peatones y autoridades) en esta investigación científica no fueron determinados por el investigador ni por factores externos.

### **2.8.4. La confidencialidad**

Los códigos de ética hacen énfasis en la seguridad y protección de la identidad de las personas que participan como informantes de la investigación. La confidencialidad se refiere tanto al anonimato en la identidad de las personas participantes en el estudio, como a la privacidad de la información que es revelada por los mismos. En sí, la investigación científica tuvo en cuenta una

amplia dimensión ética y moral que superó los intereses técnicos para la recolección de la información, prevaleciendo el bienestar de las personas.

#### **2.8.5. La subjetividad**

La investigación científica reconoce la subjetividad de las personas como parte constitutiva de su proceso indagador. Ello implica que las ideologías, las identidades y los elementos de la cultura impregnan todas las fases de la investigación. La ética busca el acercamiento a la realidad del ser humano de manera integral y holística, otorgando libertad a los participantes y considerándolos sujetos.

#### **2.8.6. El consentimiento informado**

El uso del consentimiento informado considera a los seres humanos como aquellos que deben ser tratados como un fin en sí mismos y nunca como un medio para conseguir algo. Así, los participantes del estudio estuvieron de acuerdo con ser informantes y, a su vez, conocieron tanto sus derechos como sus responsabilidades dentro de la investigación, conocieron la intencionalidad de la recolección de los datos y los participantes aceptaron involucrarse en la investigación.

#### **2.8.7. Principio de solidaridad**

Este principio es también el rector de nuestras acciones sociales; ser solidario significa estar atentos a las necesidades de los demás, de la ciudad, del Estado, a los problemas de los demás, a las desgracias de los demás, debido a ello tenderles la mano, brindarles ayuda. Porque en los demás está también nuestra realización, nuestro perfeccionamiento y desarrollo humano, nuestra existencia depende de la existencia de los demás, nos debemos a los demás. Este es uno de

los principios que estuvo siempre presente en esta investigación científica porque, es esta problemática la que nos mueve seguir investigando para estar al servicio de los demás.

### 2.8.8. Principio del Bien Común

Este principio significa actuar de acuerdo al bien de los demás que no deja de lado o elimina el bien personal sino que lo contiene. Lo contrario sería actuar sólo por intereses propios, individualistas, o de pequeños grupos como producto del egoísmo y que nada tiene que ver con la naturaleza humana, ni con la naturaleza de este trabajo de investigación.

**Figura 6: Dimensión ética del investigador científico**



**Fuente:** Elaboración del investigador

## **2.9. Criterio de rigor científico**

El presente trabajo de Investigación científica estuvo basado en los siguientes principios de rigor científico:

### **2.9.1. Según Núñez (2014) define:**

- Valor social o científico

La investigación representó importancia a la sociedad, planteando soluciones que generaron el bienestar de la población o la producción de conocimiento que conllevaron a resolver sus problemas.

- Validez científica

La investigación tuvo que ver con el planteamiento de propósitos claros, aplicación de un método de investigación coherente con el fenómeno a estudiar y la necesidad social, también tuvo que ver con la selección de los sujetos, los instrumentos y las relaciones que establece el investigador con las personas.

- Selección equitativa de los sujetos

Asegurar que los participantes son escogidos por razones relacionadas con las interrogantes científicas.

- Proporción favorable del riesgo-beneficio

La investigación justificó plenamente que los beneficios de la investigación son más altos que los riesgos que acarrea.

- Condiciones de diálogo auténtico

Fomentó y garantizó la interlocución espontánea de los participantes, evitando forzarlos a tomar posiciones que no expresen su identidad cultural

propia. Los procesos dialógicos permitieron construir la orientación de los intereses colectivos.

- Evaluación independiente

En la presente investigación se tuvo muy en cuenta la orientación objetiva que debe procurar el investigador sobre la información recolectada, para evitar su influencia en los resultados producto de sus propios juicios.

#### 2.9.2. Según Ochoa (2016) define:

- Dependencia

Explica cómo ha evolucionado una determinada fuente de datos, y en qué medida el investigador es más preciso en su percepción de la realidad con el paso del tiempo. Existe un peligro en los cambios instrumentales, no quiere una inestabilidad en la investigación. Estrategias: Solapamiento de métodos, pistas de revisión (cuadernos de campo, notas de las entrevistas, etc.) y el investigador externo.

- Confirmación

No se desea ocultar la subjetividad del investigador, pero sí se busca que los datos y las conclusiones sean confirmados por voces externas. Peligro: preferencias del investigador, busca evitar: prejuicios Estrategias: confiabilidad y reflexión epistemológica.

- Consistencia

Repetición de los resultados cuando se realizan investigaciones con los mismos sujetos e igual contexto.

- Neutralidad

Garantía de que los resultados de una investigación no están sesgados por motivaciones, intereses, y perspectivas del investigador.

### 2.9.3. Según perspectiva realista

Quiere decir que, el presente trabajo de investigación se realizó teniendo siempre presente el cumplimiento de los criterios de rigor científico, los aspectos o elementos de suma importancia que le da validez y confiabilidad al conocimiento científico: la realidad, la verdad, pasos y etapas del método científico, el protocolo establecido por la ciencia, los métodos y técnicas de investigación científica basada en hechos verídicos. También se tuvo en cuenta el protocolo establecido por la Institución, etc.

- Fundamentado en la realidad

La realidad siempre es la base y el fundamento de la investigación científica, la realidad es la condición principal si se quiere trabajar con objetividad, es decir que, siempre en la realidad se encuentra el objeto de estudio, éste siempre no puede estar fuera de ella. Los métodos, las técnicas y los procedimientos que se apliquen en el conocimiento de la realidad, deben estar dependiendo de la realidad y no la realidad depender de ellos, de esta manera todo tipo de subjetivismo que da eliminado: empirismo, racionalismo, fideísmo, relativismo, positivismo; o lo que otros llaman idealismo y materialismo, quedan eliminados, ya que mucho daño han hecho y hacen a la ciencia (por estar alejados de la realidad son reductivistas) y a la humanidad.

- Descubrimiento de la verdad

La verdad es el objeto y fundamento de toda investigación científica. Es aquella que surge de la correspondencia o la adecuación del entendimiento con la realidad misma, esto es la verdad lógica que depende la verdad ontológica.

Por ello es que la ciencia es el único medio que dará solución a todos los problemas, ello implica esforzarse para poder descubrir la verdad; a ella sólo se la descubre acercándonos cada vez más a la realidad. Con una actitud escéptica moderada podremos descubrir la verdad la que nos hará más libres y felices.



## CAPÍTULO III ANÁLISIS Y DISCUSIÓN

Para el análisis y la discusión se tiene en cuenta los resultados de la encuesta en tablas y en figuras, y de los conversatorios realizados por el investigador con los conductores y con las autoridades que conforman el COPROSEV, todo ello presentados en unidad:

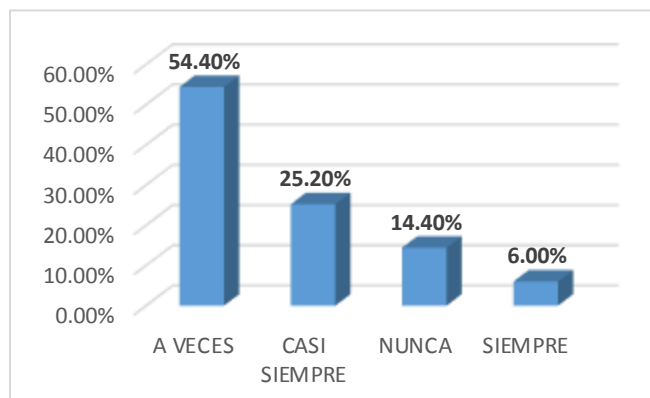
**Tabla N° 1:** *¿Los conductores de motos y mototaxis respetan las normas de tránsito?*

RESPUESTAS	N°	%
A VECES	544	54.40%
CASI SIEMPRE	252	25.20%
NUNCA	144	14.40%
SIEMPRE	60	6.00%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015

**Elaboración:** Autor de la investigación

### Conductores de motos y mototaxis respetan las normas de tránsito



*Figura 7: ¿Los conductores de motos y mototaxis respetan las normas de tránsito?*

Fuente: Inferido de la Tabla 1, elaboración del investigador

Como se puede observar en la tabla N° 01, que del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 144 peatones que los conductores de motos y mototaxis nunca respetan las normas de tránsito, 544 registraron que a veces las respetan, 252 casi siempre, y 60 peatones respondieron que siempre respetan las normas de tránsito.

Así mismo en la figura 7, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que solo el 6% de peatones afirman que los conductores de motos y mototaxis de Chota siempre respetan las normas de tránsito, de esto se deduce que el 94% de peatones encuestados opinaron que (entre los que respondieron casi siempre, a veces y nunca) existe la gran posibilidad de accidentes de tránsito con la consecuencia de posibles pérdidas de vida de las personas de Chota.

Por otra parte, en el conversatorio con los conductores de motos y mototaxis, el mismo que se llevó a cabo el 20 de setiembre de 2015, de 10:30 am. hasta las 12:30 pm., en el local de Actos de la Municipalidad Provincial de Chota, con la presencia de 85 conductores, el investigador, el Secretario General de

Serenazgo y el Jefe de la Oficina de transportes y Comunicaciones de la Municipalidad, se dio inicio al conversatorio de acuerdo a lo programado, teniendo en cuenta el orden de las preguntas de la encuesta, bajo la dirección del investigador como monitor de dicho conversatorio. Los conductores aceptaron por consenso que no conocían y no aplicaban las normas de tránsito.

Así mismo, en el conversatorio que se tuvo con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), tales como: Presidente COPROSEV, (Alcalde de MPCH); el Secretario técnico del COPROSEV; el jefe de la Dirección Sub Regional de Transportes y Comunicaciones de Chota; el Comisario PNP de la Provincia de Chota; el jefe de la Unidad de Circulación y Seguridad Vial MPCH; el jefe de la Comisión de Transportes, Comunicaciones, Maquinarias y Equipos MPCH; 1 representante de la Fiscalía Provincial de Chota; el director de la UGEL-Chota; el jefe de la Dirección de Salud-Chota (DISA); la presidenta de la Universidad Nacional Autónoma de Chota; el director de Serenazgo Chota (SERCH); el director de la Cámara de Comercio de Chota; el presidente de la Asociación de Locutores y Comunicadores de Chota; el presidente de la Asociación Nacional de Periodistas; y como invitado el investigador. Conversatorio que se llevó a cabo el 12 de setiembre de 2015, de 2:30 pm. hasta las 5:30 pm., en el auditorio de la Municipalidad Provincial de Chota, con la presencia de 12 autoridades y el investigador, se dio inicio al conversatorio de acuerdo a lo programado, teniendo en cuenta el orden de las preguntas de la encuesta, bajo la dirección del investigador como monitor de dicho conversatorio. Las autoridades aceptaron por consenso las respuestas a la primera pregunta de la encuesta por parte de los conductores, que los conductores de motos y mototaxis no conocían y no aplicaban las normas de tránsito. Esto fue reforzado por el informe que vertió la autoridad de la PNP, quien señaló que son muchas las papeletas de amonestación y sanciones que extendían a los conductores, y hasta decomisos de estas unidades

móviles, por desconocimiento y falta de aplicación de las leyes, reglamentos y ordenanzas municipales de tránsito.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se infirió que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota no conocen el reglamento de circulación vial nacional ni local, lo que trae como consecuencia el manejar de manera inconsciente y el no poder tomar decisiones ante situaciones que están reglamentadas en las normas. Pues nos percatamos que el conductor adolece de una formación adecuada con respecto a la conducción de motos y mototaxis (triangulación del saber: saber cognitivo, saber actitudinal y saber procedimental).

**Tabla 2:** *¿Existe orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis?*

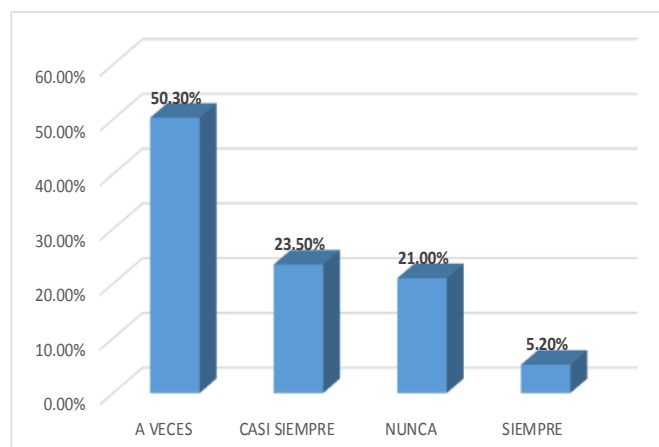
RESPUESTAS	N°	%
A VECES	503	50.30%
CASI SIEMPRE	235	23.50%
NUNCA	210	21.00%
SIEMPRE	52	5.20%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015

**Elaboración:** Autor de la investigación

Como se puede observar en la tabla N° 03, que del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 210 peatones que el tránsito vehicular de motos y mototaxis nunca está en orden, 503 registraron que a veces hay orden, 235 casi siempre, y 52 peatones respondieron que siempre existe orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis en la ciudad de Chota.

### Orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis?



**Figura 8:** ¿Existe orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis?

Fuente: Inferido de la Tabla 2, elaboración del investigador

Así mismo en la figura 8, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que solo el 5.20% de peatones afirman que existe orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis de Chota, de esto se deduce que el 94% de peatones encuestados opinaron que (entre los que respondieron casi siempre, a veces y nunca) existe desorden, y con ello como consecuencia la gran posibilidad de accidentes de tránsito con la consecuencia de posibles pérdidas de vida de las personas de Chota.

Por otra parte, en el conversatorio citado en líneas arriba con los conductores de motos y mototaxis, ellos aceptaron por consenso que no existía orden en el tránsito vehicular y consideraban como causa la falta de semáforos, la no formación de empresas a través de la asociatividad, la falta de señalización vial, la falta de establecer técnicamente un paradero de ubicación y localización, la existencia de gran cantidad de conductores de mototaxis informales llamados “piratas”. Pero este desorden origina accidentes y pérdidas de vida humana.

Así mismo, en el conversatorio que se tuvo con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), citados anteriormente. Las autoridades aceptaron por consenso las respuestas a la segunda pregunta de la encuesta por parte de los conductores, que los conductores de motos y mototaxis no establecían orden en el tránsito vehicular. Esto fue reforzado por el informe que manifestaron algunas autoridades: Policía Nacional del Perú y Serenazgo, señalaron que ruido de los motores, el alto volumen del claxon, los gritos de los conductores, la falta de ornato de la ciudad.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se infirió que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota no establecen orden, el desorden es lo más notorio en la ciudad, lo que trae como consecuencia el manejar de manera inconsciente y desordenada. Pues nos percatamos que el conductor adolece de una formación adecuada con respecto al orden desde la perspectiva interna como externa en la conducción de motos y mototaxis (triangulación del saber: saber cognitivo, saber actitudinal y saber procedimental).

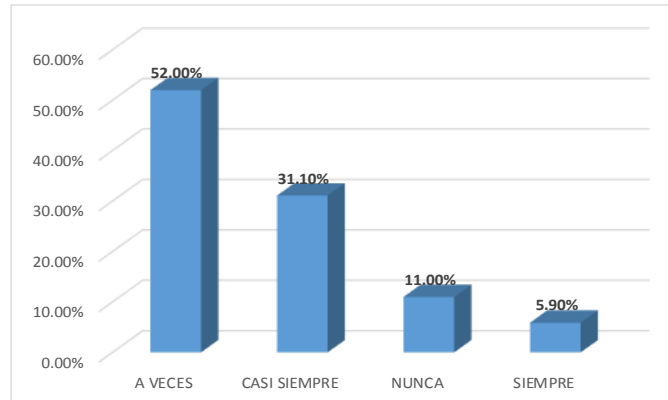
**Tabla 3:** *¿El conductor de mototaxi brinda buen servicio de atención al cliente?*

RESPUESTAS	N°	%
A VECES	520	52.00%
CASI SIEMPRE	311	31.10%
NUNCA	110	11.00%
SIEMPRE	59	5.90%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015

**Elaboración:** Autor de la investigación

### Mototaxistas brindan buen servicio de atención al cliente



**Figura 9:** ¿El conductor de mototaxi brinda buen servicio de atención al cliente?

Fuente: Inferido de la Tabla 3, elaboración del investigador

Como se puede observar en la tabla N° 3, que del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 110 peatones manifestaron que los conductores de motos y mototaxis nunca brindan buen servicio de atención al cliente, 520 registraron que a veces brindan buen servicio, 311 casi siempre brindan buen servicio al cliente, y 59 peatones respondieron que los conductores de mototaxis siempre brindan buen servicio al cliente.

Así mismo en la figura 9, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que solo el 5.90% de peatones afirman que los conductores de motos y mototaxis de Chota siempre brindan buen servicio de atención al cliente, de esto se deduce que el 94.10% de peatones encuestados opinaron que (entre los que respondieron casi siempre, a veces y nunca) existe la gran posibilidad que a los clientes, o peatones, o personas no se les de buena atención, de allí la insatisfacción que pueden causar los conductores de mototaxis.

Por otra parte, en el conversatorio con los conductores de motos y mototaxis, que se llevó a cabo según lo descrito en líneas arriba. Los conductores aceptaron por consenso que no brindaban buen servicio de atención al cliente.

Así mismo, en el conversatorio que se tuvo con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), las autoridades aceptaron por consenso las respuestas a la tercera pregunta de la encuesta por parte de los conductores, que los conductores de motos y mototaxis no brindan buen servicio de atención al cliente.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se infirió que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota no prestan buen servicio a los clientes, es consecuencia el manejar de manera inconsciente y el no poder tomar decisiones ante situaciones determinada. Pues nos percatamos que el conductor adolece de una formación adecuada con respecto a la conducción de motos y mototaxis (triangulación del saber: saber cognitivo, saber actitudinal y saber procedimental).

**Tabla 4:** ¿El conductor de motos y mototaxis respeta a la persona humana?

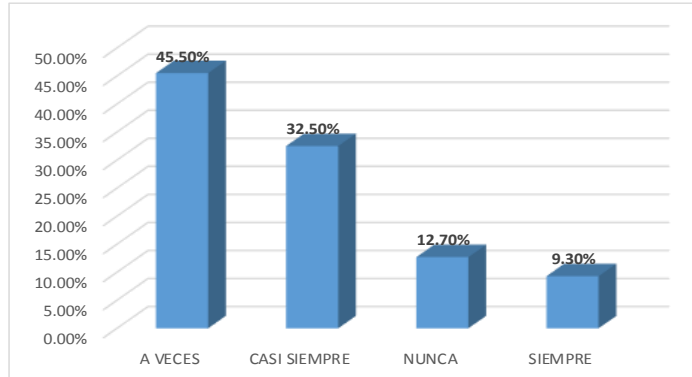
<b>RESPUESTAS</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
A VECES	455	45.50%
CASI SIEMPRE	325	32.50%
NUNCA	127	12.70%
SIEMPRE	93	9.30%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015

**Elaboración:** Autor de la investigación



### Conductores de motos y mototaxis respetan a la persona humana



**Figura 10:** ¿El conductor de motos y mototaxis respeta a la persona humana?

Fuente: Inferido de la Tabla 4, elaboración del investigador

Como se puede observar en la tabla N° 4, que del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 127 peatones manifestaron que los conductores de motos y mototaxis nunca respetan a la persona humana, 455 registraron que a veces el conductor respeta a la persona humana, 325 casi siempre respetan a la persona, y 93 peatones respondieron que los conductores de mototaxis siempre respetan a la persona humana.

Así mismo en la figura 10, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que solo el 9.30% de peatones afirman que los conductores de motos y mototaxis de Chota siempre brindan buen servicio de atención al cliente, de esto se deduce que el 90.70% de peatones encuestados opinaron que (entre los que respondieron casi siempre, a veces y nunca) existe la gran posibilidad que a las personas: clientes, peatones, no se les brinde respeto.

Por otra parte, en el conversatorio con los conductores de motos y mototaxis, que se llevó a cabo según lo descrito en líneas arriba. Los conductores aceptaron por consenso que no brindaban respeto al cliente, al ciudadano. Y argumentaban que a ellos tampoco se les respeta, por eso actuaban así: insultos, pleitos callejeros, beber licor en cualquier lugar y momento, etc. lo primordial era

conseguir pasajeros y recibir el dinero para la alimentación de su familia, como es de conocimiento las personas a temprana edad están ya formando sus familias y la economía es muy precaria.

Así mismo, en el conversatorio que se tuvo con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), ellas aceptaron por consenso que existe un gran número de conductores que son irrespetuosos, se han producido violaciones sexuales, delincuencia y asesinatos en la ciudad de Chota, las respuestas a la cuarta pregunta de la encuesta por parte de los conductores, pues los conductores de motos y mototaxis faltan el respeto a las personas, al cliente.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se infirió que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota no respetan a la persona, es consecuencia de no poseer conocimiento de sí mismo y el sólo poseer educación primaria o secundaria incompleta. Pues nos percatamos que el conductor adolece de una formación adecuada con respecto a la conducción de motos y mototaxis (triangulación del saber: saber cognitivo, saber actitudinal y saber procedimental).

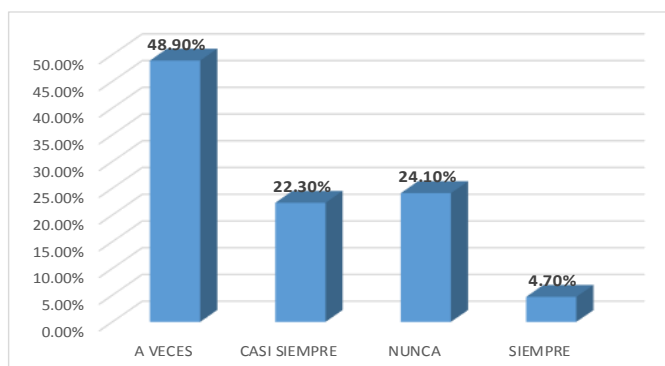
**Tabla 5: ¿El conductor de estos vehículos emplea buen vocabulario?**

<b>RESPUESTAS</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
A VECES	489	48.90%
CASI SIEMPRE	223	22.30%
NUNCA	241	24.10%
SIEMPRE	47	4.70%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015

**Elaboración:** Autor de la investigación

### Conductores de vehículos emplean buen vocabulario



**Figura 11:** ¿El conductor de estos vehículos emplea buen vocabulario?

Fuente: Inferido de la Tabla 5, elaboración del investigador

Como se puede observar en la tabla N° 05, que del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 241 peatones que los conductores de motos y mototaxis nunca buen vocabulario, 489 registraron que a veces emplearon buen vocabulario, 223 casi siempre, y 47 peatones respondieron que siempre emplearon buen vocabulario los conductores de motos y mototaxis.

Así mismo en la figura 11, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que solo el 4.70% de peatones afirman que los conductores de motos y mototaxis de Chota siempre emplearon un buen vocabulario, de esto se deduce que el 95.3% de peatones encuestados opinaron que (entre los que respondieron casi siempre, a veces y nunca) existe la gran posibilidad de conductores que no emplean buen vocabulario.

Por otra parte, en el conversatorio con los conductores de motos y mototaxis, el mismo que se llevó a cabo el 20 de setiembre de 2015, de 10:30 am. Hasta las 12:30 pm., en el local de Actos de la Municipalidad Provincial de Chota, con la presencia de 89 conductores, el investigador, el Secretario General de Serenazgo y el Jefe de la Oficina de transportes y Comunicaciones de la Municipalidad, se dio inicio al conversatorio de acuerdo a lo programado,

teniendo en cuenta el orden de las preguntas de la encuesta, bajo la dirección del investigador como monitor de dicho conversatorio. Los conductores aceptaron por consenso que no empleaban buen vocabulario, porque ese es el normal, es el que les enseñaron sus padres, amigos y compañeros de barrio.

Así mismo, en el conversatorio que se tuvo con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), tales como: Presidente COPROSEV, (Alcalde de MPCH); el Secretario técnico del COPROSEV; el jefe de la Dirección Sub Regional de Transportes y Comunicaciones de Chota; el Comisario PNP de la Provincia de Chota; el jefe de la Unidad de Circulación y Seguridad Vial MPCH; el jefe de la Comisión de Transportes, Comunicaciones, Maquinarias y Equipos MPCH; 1 representante de la Fiscalía Provincial de Chota; el director de la UGEL-Chota; el jefe de la Dirección de Salud-Chota (DISA); la presidenta de la Universidad Nacional Autónoma de Chota; el director de Serenazgo Chota (SERCH); el director de la Cámara de Comercio de Chota; el presidente de la Asociación de Locutores y Comunicadores de Chota; el presidente de la Asociación Nacional de Periodistas; y como invitado el investigador. Conversatorio que se llevó a cabo el 12 de setiembre de 2015, de 2:30 pm. hasta las 5:30 pm., en el auditorio de la Municipalidad Provincial de Chota, con la presencia de 12 autoridades y el investigador, se dio inicio al conversatorio de acuerdo a lo programado, teniendo en cuenta el orden de las preguntas de la encuesta, bajo la dirección del investigador como monitor de dicho conversatorio. Las autoridades aceptaron por consenso las respuestas a la quinta pregunta de la encuesta por parte de los conductores, que los conductores de motos y mototaxis no empleaban buen vocabulario.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se infirió que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota no emplean buen

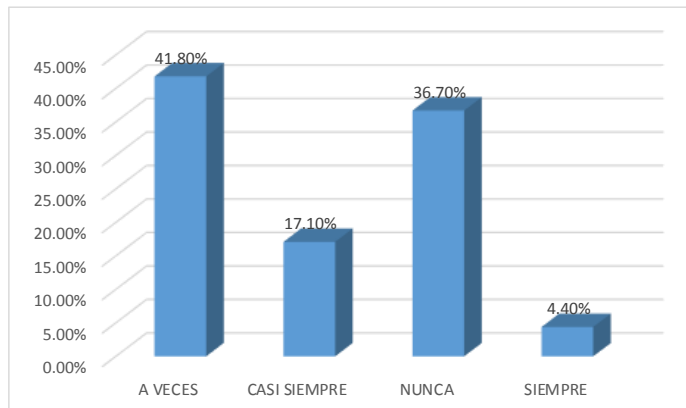
vocabulario, lo que trae como consecuencia el resquebrajamiento de relaciones sociales de manera inconsciente, la reducción de turistas internos como externos y el daño ético-moral a las personas y a la sociedad. Pues nos percatamos que el conductor adolece de una formación adecuada con respecto a la conducción de motos y mototaxis (triangulación del saber: saber cognitivo, saber actitudinal y saber procedimental).

**Tabla 6 ¿El conductor conserva y promueve la limpieza de la ciudad?**

RESPUESTAS	N°	%
A VECES	418	41.80%
CASI SIEMPRE	171	17.10%
NUNCA	367	36.70%
SIEMPRE	44	4.40%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015  
**Elaboración:** Autor de la investigación

Conductores conservan y promueven limpieza de la ciudad



**Figura 12:** ¿El conductor conserva y promueve la limpieza de la ciudad?

Fuente: Inferido de la Tabla 6, elaboración del investigador

Como se puede observar en la tabla N° 6, del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 367 peatones manifestaron que los conductores de motos y mototaxis nunca conservan ni promueven la limpieza de la ciudad, 418 registraron que a veces el conductor lo hace, 171 casi siempre conserva y promueve la limpieza, y 44 peatones respondieron que los conductores de motos y mototaxis siempre conservan y promueven la limpieza de la ciudad de Chota.

Así mismo en la figura 12, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que solo el 4.40% de peatones afirman que los conductores de motos y mototaxis de Chota siempre conservan y promueven la limpieza de la ciudad, de esto se deduce que el 95.60% de peatones encuestados opinaron que (entre los que respondieron casi siempre, a veces y nunca) existe la gran posibilidad que los conductores no conserven ni promuevan la limpieza de la ciudad. Esto permite proyectarnos que de aquí a 5 años (2020) la ciudad de Chota será una ciudad donde abunde la basura y se atente contra el ornato de la ciudad y disminuya la visita de turistas internos ni externos.

Por otra parte, en el conversatorio con los conductores de motos y mototaxis, que se llevó a cabo según lo descrito en líneas arriba. Los conductores aceptaron por consenso que no conservaban ni promovían la limpieza de la ciudad, porque esa no era su función, porque la municipalidad no les apoyaba, porque es función de la municipalidad mantener limpia las calles, parques y jardines.

Así mismo, en el conversatorio con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), ellas aceptaron por consenso que existía un gran número de conductores que deberían conservar y promover la limpieza de la ciudad pero no lo hacen, al contrario lo que hacen es hacer más

basura, generar grandes charcos de lodo en el momento de limpiar y lavar sus unidades móviles en las calles.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se dedujo que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota no conservan ni promueven la limpieza de la ciudad, es consecuencia de no poseer conocimiento de sí mismo, de comunidad, de sociedad, de desarrollo sostenible, existe en nuestros conductores una gran ausencia de los tres tipos de saberes que debe tener toda persona para poder tomar correctas decisiones (triangulación del saber: saber cognitivo, saber actitudinal y saber procedimental).

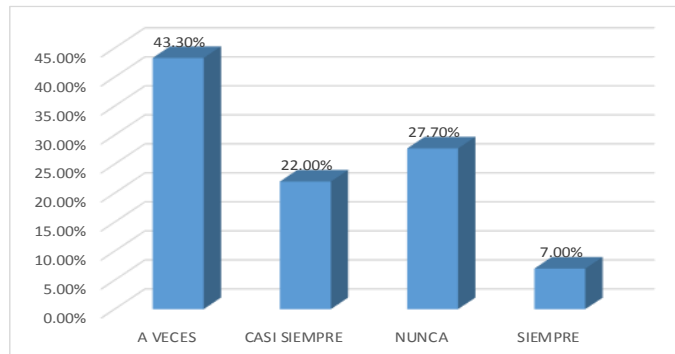
**Tabla 7: ¿Este conductor conserva y promueve la seguridad ciudadana?**

<b>RESPUESTAS</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
A VECES	433	43.30%
CASI SIEMPRE	220	22.00%
NUNCA	277	27.70%
SIEMPRE	70	7.00%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015

**Elaboración:** Autor de la investigación

### Conductores conservan y promueven la seguridad ciudadana



**Figura 13:** ¿Este conductor conserva y promueve la seguridad ciudadana?

Fuente: Inferido de la Tabla 7, elaboración del investigador

Como se puede observar en la tabla N° 7, del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 277 peatones manifestaron que los conductores de motos y mototaxis nunca conservan ni promueven la seguridad ciudadana, 433 registraron que a veces el conductor lo hace, 220 casi siempre conserva y promueve la limpieza, y 70 peatones respondieron que los conductores de motos y mototaxis siempre conservan y promueven la limpieza de la seguridad ciudadana de Chota.

Así mismo en la figura 13, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que solo el 7% de peatones afirman que los conductores de motos y mototaxis de Chota siempre conservan y promueven la seguridad ciudadana, de esto se deduce que el 93% de peatones encuestados opinaron que (entre los que respondieron casi siempre, a veces y nunca) existe la gran posibilidad que los conductores no conserven ni promuevan la limpieza de la ciudad. Esto permite proyectarnos que de aquí a 5 años (2020) la ciudad de Chota será una ciudad insegura, donde abunde la delincuencia y se atente contra las propiedades y vida de los ciudadanos y disminuya la visita de turistas internos y externos.



Por otra parte, en el conversatorio con los conductores de motos y mototaxis, que se llevó a cabo según lo descrito en líneas arriba. Los conductores aceptaron por consenso que no conservaban ni promovían la seguridad ciudadana, porque esa no era su función, porque la Policía Nacional del Perú ni Serenazgo les apoyaba, porque es función de esas dos instituciones principalmente las que deben conservar y promover la seguridad ciudadana.

Así mismo, en el conversatorio con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), ellas aceptaron por consenso que existía un gran número de conductores que deberían conservar y promover la seguridad ciudadana pero no lo hacen, al contrario lo que hacen es generar más inseguridad ciudadana, sus unidades móviles muchas veces sirven para realizar atracos, asaltos al paso en las calles de la ciudad.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se dedujo que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota no conservan ni promueven la seguridad ciudadana, es consecuencia de no poseer conocimiento de comunidad, de sociedad, de desarrollo sostenible, con carácter humano, existe en nuestros conductores una gran ausencia de los tres tipos de saberes que debe tener toda persona para poder tomar correctas decisiones (triangulación del saber: saber cognitivo, saber actitudinal y saber procedimental).

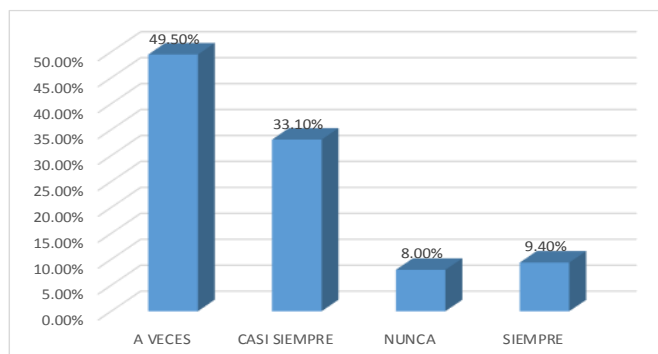
**Tabla 8: ¿Este conductor de motos y mototaxis tiene licencia de conducir?**

RESPUESTAS	N°	%
A VECES	495	49.50%
CASI SIEMPRE	331	33.10%
NUNCA	80	8.00%
SIEMPRE	94	9.40%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015

**Elaboración:** Autor de la investigación

Conductores de motos y mototaxis tiene licencia de conducir



**Figura 14:** ¿Este conductor de motos y mototaxis tiene Licencia de conducir?

Fuente: Inferido de la Tabla 8, elaboración del investigador

Como se puede observar en la tabla N° 8, del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 80 peatones manifestaron que los conductores de motos y mototaxis nunca dejan de poseer licencia de conducir, 495 registraron que a veces no tienen licencia de conducir, 331 casi siempre poseen licencia, y 94 peatones respondieron que los conductores de motos y mototaxis siempre tienen licencia de conducir.

Así mismo en la figura 14, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que solo el 9.40% de peatones afirman que los conductores de motos y mototaxis de Chota siempre poseen licencia de conducir, de esto se infiere que el 90.6% de peatones encuestados opinaron que (entre los que respondieron casi siempre, a veces y nunca) existe la gran posibilidad que los conductores no tengan licencia de conducir. Esto permite percatarnos respecto a la informalidad y a la poca profesionalidad de los conductores de motos y mototaxis.

Por otra parte, en el conversatorio con los conductores de motos y mototaxis, que se llevó a cabo según lo descrito en líneas arriba, los conductores aceptaron por consenso que muchos no poseían licencia de conducir por el costo que demanda y que además las autoridades (PNP y Serenazgo) les dejaban transitar sin ningún problema. Esto hace adelantarnos y decir que ante la flexibilidad de nuestras autoridades de aquí a 5 años tendremos más acentuado este problema social tal como se presenta en las grandes urbes de la costa de nuestro país.

Así mismo, en el conversatorio con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), ellas aceptaron por consenso que existía un gran número de conductores que deberían tener sus propias licencias de conducir pero no lo hacen.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se dedujo que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota no tienen licencias de conducir, es consecuencia de no poseer conocimiento de comunidad, de desarrollo sostenible, con carácter humano, existe en nuestros conductores una gran ausencia de los tres tipos de saberes que debe tener toda persona para poder

tomar correctas decisiones (triangulación del saber: saber cognitivo, saber actitudinal y saber procedimental).

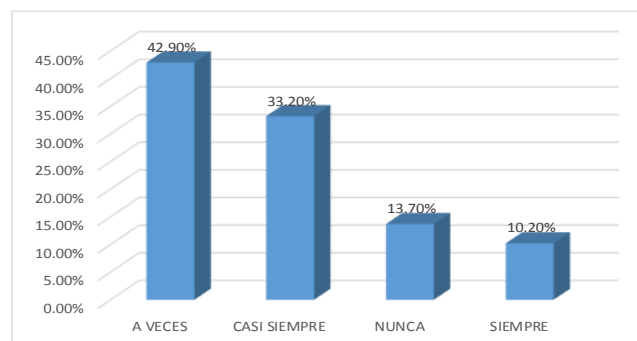
**Tabla 9: ¿El conductor de motos y mototaxis es menor de edad?**

RESPUESTAS	N°	%
A VECES	429	42.90%
CASI SIEMPRE	332	33.20%
NUNCA	137	13.70%
SIEMPRE	102	10.20%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015

**Elaboración:** Autor de la investigación

Conductor de motos y mototaxis son menores de edad



**Figura 15:** ¿El conductor de motos y mototaxis es menor de edad?

Fuente: Inferido de la Tabla 9, elaboración del investigador

Como se puede observar en la tabla N° 9, que del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 137 peatones que los conductores de motos y mototaxis nunca hay menores de edad, 429 registraron que a veces hay menores de edad como conductores de motos y mototaxis, 332 casi siempre hay menores de edad, y 102 peatones respondieron que siempre hay menores de edad como conductores de motos y mototaxis en la ciudad de Chota.

Así mismo en la figura 15, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que solo el 10.20% de peatones afirman que los conductores de motos y mototaxis de Chota siempre son menores de edad, de esto se deduce que el 89.80% de peatones encuestados opinaron que (entre los que respondieron casi siempre, a veces y nunca) existe la gran posibilidad de conductores que no sean menores de edad.

Por otra parte, en el conversatorio con los conductores de motos y mototaxis, el mismo que se llevó a cabo el 20 de setiembre de 2015, de 10:30 am. hasta las 12:30 pm., en el local de Actos de la Municipalidad Provincial de Chota, con la presencia de 89 conductores, el investigador, el Secretario General de Serenazgo y el Jefe de la Oficina de transportes y Comunicaciones de la Municipalidad, se dio inicio al conversatorio de acuerdo a lo programado, teniendo en cuenta el orden de las preguntas de la encuesta, bajo la dirección del investigador como monitor de dicho conversatorio. Los conductores aceptaron por consenso que no existen conductores que sean menores de edad.

Así mismo, en el conversatorio que se tuvo con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), tales como: Presidente COPROSEV, (Alcalde de MPCH); el Secretario técnico del COPROSEV; el jefe de la Dirección Sub Regional de Transportes y Comunicaciones de Chota; el Comisario PNP de la Provincia de Chota; el jefe de la Unidad de Circulación y Seguridad Vial MPCH; el jefe de la Comisión de Transportes, Comunicaciones, Maquinarias y Equipos MPCH; 1 representante de la Fiscalía Provincial de Chota; el director de la UGEL-Chota; el jefe de la Dirección de Salud-Chota (DISA); la presidenta de la Universidad Nacional Autónoma de Chota; el director de Serenazgo Chota (SERCH); el director de la Cámara de Comercio de Chota; el presidente de la Asociación de Locutores y Comunicadores de Chota; el presidente de la Asociación Nacional de Periodistas; y como invitado el investigador. Conversatorio que se llevó a cabo el 12 de

setiembre de 2015, de 2:30 pm. hasta las 5:30 pm., en el auditorio de la Municipalidad Provincial de Chota, con la presencia de 12 autoridades y el investigador, se dio inicio al conversatorio de acuerdo a lo programado, teniendo en cuenta el orden de las preguntas de la encuesta, bajo la dirección del investigador como monitor de dicho conversatorio. Las autoridades aceptaron por consenso las respuestas a la novena pregunta de la encuesta por parte de los conductores, que los conductores de motos y mototaxis no eran menores de edad.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se dedujo que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota no son menores de edad, lo que trae como consecuencia para los peatones, los clientes, las personas de Chota el tener mayor seguridad en el momento en que abordan estos vehículo.

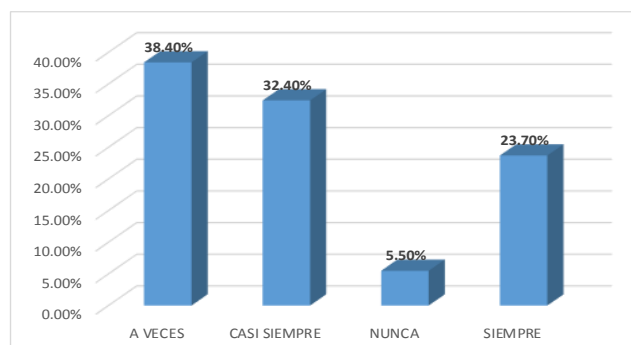
**Tabla 10: ¿Existen accidentes de tránsito en nuestra ciudad por causa de este conductor?**

<b>RESPUESTAS</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
A VECES	384	38.40%
CASI SIEMPRE	324	32.40%
NUNCA	55	5.50%
SIEMPRE	237	23.70%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015

**Elaboración:** Autor de la investigación

Hay accidentes de tránsito en la ciudad por causa de este conductor?



**Figura 16:** ¿Existe accidentes de tránsito en nuestra ciudad por causa de este conductor?

Fuente: Inferido de la Tabla 10, elaboración del investigador

Como se puede observar en la tabla N° 10, del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 55 peatones manifestaron que nunca existieron accidente de tránsito con estas unidades de motos o mototaxi, 384 registraron que a veces se producen accidentes de tránsito, 324 dicen que casi siempre se realizan accidentes, y 237 peatones respondieron que siempre se producen accidentes de tránsito por parte de los conductores de motos y mototaxis.

Así mismo en la figura 16, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que el 23.70% de peatones afirman que los conductores de motos y mototaxis de Chota siempre ocasionan accidentes de tránsito a esto se le suma (los que respondieron casi siempre, a veces) 70.80% se deduce que en su gran mayoría de conductores producen accidentes de tránsito.

Por otra parte, en el conversatorio con los conductores de motos y mototaxis, que se llevó a cabo según lo descrito en líneas arriba, los conductores aceptaron por consenso que muchos habían ocasionado accidentes con sus unidades móviles.

Así mismo, en el conversatorio con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), ellas aceptaron por consenso que existía un gran número de conductores que generan accidentes de tránsito.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se dedujo que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota han producido accidentes de tránsito, es consecuencia de no poseer conocimiento, una gran ausencia de los tres tipos de saberes que debe tener toda persona para poder tomar correctas decisiones (triangulación del saber: saber cognitivo, saber actitudinal y saber procedimental).

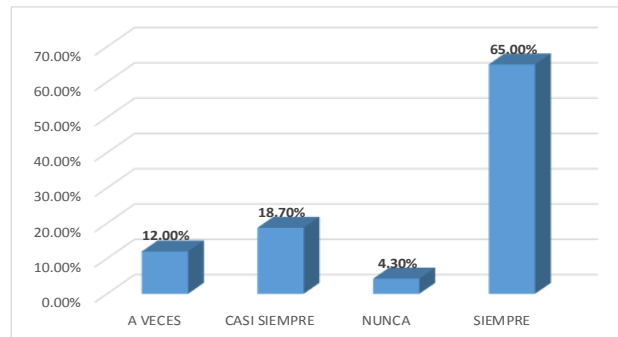
**Tabla 11: *¿Este conductor debe tener capacitación de calidad?***

<b>RESPUESTAS</b>	<b>N°</b>	<b>%</b>
A VECES	120	12.00%
CASI SIEMPRE	187	18.70%
NUNCA	43	4.30%
SIEMPRE	650	65.00%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015  
**Elaboración:** Autor de la investigación



### *Conductores deben tener capacitación de calidad*



**Figura 17:** *¿Este conductor debe tener capacitación de calidad?*

Fuente: Inferido de la Tabla 11, elaboración del investigador

Como se puede observar en la tabla N° 11, del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 43 peatones manifestaron que nunca tuvieron ni deben tener capacitaciones de calidad, 120 registraron que a veces deben tener capacitaciones de calidad, 187 dicen que casi siempre deben tener capacitaciones de calidad, y 650 peatones respondieron que siempre deben tener capacitaciones de calidad los conductores de motos y mototaxis.

Así mismo en la figura 17, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que el 65% de peatones afirman que los conductores de motos y mototaxis de Chota siempre deben tener capacitaciones de calidad, a esto se le suma (los que respondieron casi siempre, a veces) 30.70% se deduce que en su gran mayoría los conductores deben tener capacitaciones de calidad.

Por otra parte, en el conversatorio con los conductores de motos y mototaxis, que se llevó a cabo según lo descrito en líneas arriba, los conductores aceptaron por consenso que deben tener capacitaciones de calidad, lo que quiere decir que los conductores desea capacitarse.

Así mismo, en el conversatorio con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), ellas aceptaron por consenso

que el conductor debe capacitarse, es su deber como persona responsable de la vida de sus clientes o de toda persona que está circulando en las vías de comunicación.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se dedujo que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota consideran que deben capacitarse para evitar accidentes de tránsito, es consecuencia de no poseer conocimiento, una gran ausencia de los tres tipos de saberes que debe tener toda persona para poder tomar correctas decisiones (triangulación del saber: saber cognitivo, saber actitudinal y saber procedimental).

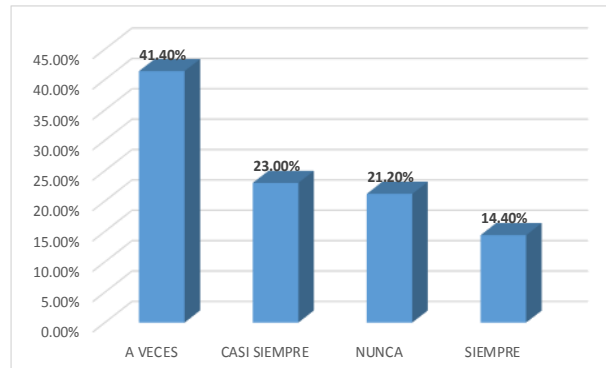
**Tabla 12: *¿Este conductor conoce que el ruido, el humo de su vehículo genera enfermedades a la persona?***

RESPUESTAS	N°	%
A VECES	414	41.40%
CASI SIEMPRE	230	23.00%
NUNCA	212	21.20%
SIEMPRE	144	14.40%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015

**Elaboración:** Autor de la investigación

*Conductores conocen que ruido y humo de su vehículo generan enfermedades a la persona*



**Figura 18:** *¿Este conductor conoce que el ruido, el humo de su vehículo genera enfermedades a la persona?*

Fuente: Inferido de la Tabla 12, elaboración del investigador

Como se puede observar en la tabla N° 18, del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 212 peatones manifestaron que nunca conocieron que el ruido y el humos que emana de su unidad móvil generen enfermedades a las personas, 414 registraron que a veces conocieron que producían enfermedades, 230 dicen que casi siempre conoce este daño, y 144 peatones respondieron que siempre los conductores de motos y mototaxis han conocido que el ruido y el humo han producido enfermedades para la persona, cliente, peatón.

Así mismo en la figura 12, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que el 14.40% de peatones afirman que los conductores de motos y mototaxis de Chota siempre conocen que el ruido y el humo de su vehículo producen enfermedades a las personas (los que respondieron casi siempre, a veces) 85.60% se deduce que en su gran mayoría los conductores conocen todo ello.

Por otra parte, en el conversatorio con los conductores de motos y mototaxis, que se llevó a cabo según lo descrito en líneas arriba, los conductores

aceptaron por consenso que muchos saben que el ruido y el humo producen enfermedades.

Así mismo, en el conversatorio con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), ellas aceptaron por consenso que existía un gran número de conductores que conocen que es dañino.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se dedujo que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota conocen que el ruido y el humo producen enfermedades a las personas, es consecuencia saber cognitivo, saber actitudinal y saber procedimental).

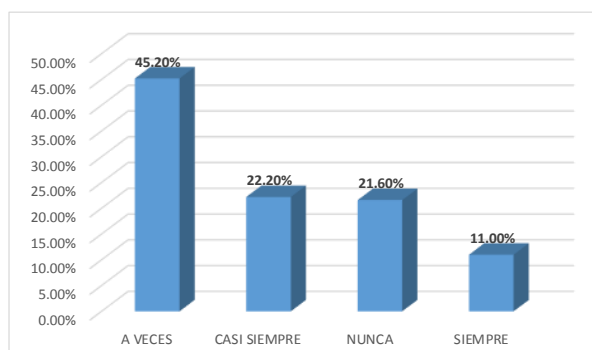
**Tabla 13:** ¿Las instituciones gubernamentales y sociales se unen a través de alianzas estratégicas para resolver el problema de transportes de manera integral?

RESPUESTAS	N°	%
A VECES	452	45.20%
CASI SIEMPRE	222	22.20%
NUNCA	216	21.60%
SIEMPRE	110	11.00%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015

**Elaboración:** Autor de la investigación

¿Las instituciones gubernamentales y sociales se unen a través de alianzas estratégicas para resolver el problema de transportes de manera integral



**Figura 19:** ¿Este conductor conoce que el ruido, el humo de su vehículo genera enfermedades a la persona?  
Fuente: Inferido de la Tabla 13, elaboración del investigador

Como se puede observar en la tabla N° 13, del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 216 peatones manifestaron que nunca se unieron las instituciones gubernamentales y sociales a través de alianzas estratégicas para resolver problemas de los conductores de motos o mototaxi, 452 registraron que a veces se produjeron estas uniones de instituciones gubernamentales y sociales a través de alianzas estratégicas para resolver problemas de los conductores de motos o mototaxi accidentes de tránsito, 222 dicen que casi siempre se realizan esas uniones, y 110 peatones respondieron que siempre se producen esas uniones de instituciones gubernamentales y sociales a través de alianzas estratégicas para resolver problemas de los conductores de motos o mototaxi.

Así mismo en la figura 19, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que el 11% de peatones afirman que los conductores de motos y mototaxis de Chota siempre se unieron las instituciones gubernamentales y sociales a través de alianzas estratégicas para resolver problemas de los conductores de motos o mototaxi. Pero el 89% (los que respondieron casi siempre, a veces y nunca) es decir, en su gran mayoría se

respondieron que es posible que no se unieron las instituciones gubernamentales y sociales a través de alianzas estratégicas para resolver problemas de los conductores de motos o mototaxi.

Por otra parte, en el conversatorio con los conductores de motos y mototaxis, que se llevó a cabo según lo descrito en líneas arriba, los conductores aceptaron por consenso en su mayoría que es posible que si se unieran las instituciones gubernamentales y sociales a través de alianzas estratégicas para resolver nuestros problemas ya que el asunto de transportes es un problema social que cada vez se va acentuando más.

Así mismo, en el conversatorio con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), ellas aceptaron por consenso que si se unieron las instituciones gubernamentales y sociales a través de alianzas estratégicas para resolver problemas de los conductores de motos o mototaxi.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se dedujo que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota es posible que se hallan unido las instituciones gubernamentales y sociales a través de alianzas estratégicas para resolver problemas de los conductores de motos o mototaxi, es consecuencia posible que las autoridades tengan una visión integral y holísticas de la realidad social, del desarrollo sostenible, de comunidad, lo cual aseguraría la solución de los problemas sociales utilizando alianzas estratégicas (triangulación del saber: saber cognitivo, saber actitudinal y saber procedimental).

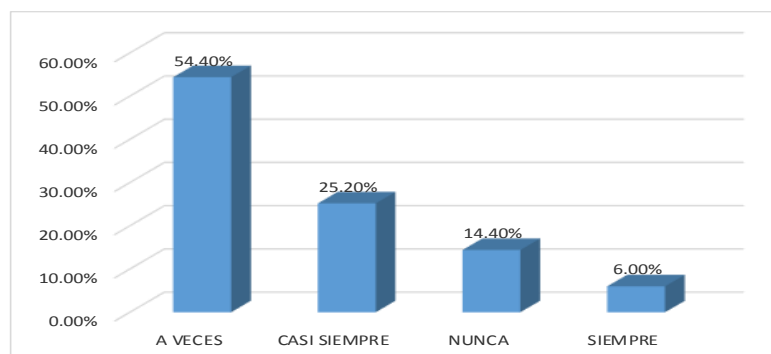
**Tabla 14: ¿El conductor brinda servicios de primeros auxilios?**

RESPUESTAS	N°	%
A VECES	544	54.40%
CASI SIEMPRE	252	25.20%
NUNCA	144	14.40%
SIEMPRE	60	6.00%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015

**Elaboración:** Autor de la investigación

*El conductor brinda servicios de primeros auxilios*



**Figura 20: ¿El conductor brinda servicios de primeros auxilios?**

Fuente: Inferido de la Tabla 14, elaboración del investigador

Como se puede observar en la tabla N° 14, del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 144 peatones manifestaron que nunca brindan servicios de primeros auxilios para resolver problemas de accidentes ocasionados como conductores de sus unidades móviles, 544 registraron que a veces brindan servicios de primeros auxilios, 252 dicen que casi siempre brindan esos servicios y 60 peatones respondieron que siempre brindan

servicios de primeros auxilios para resolver problemas de accidentes ocasionados como conductores de sus unidades móviles de motos y mototaxis.

Así mismo en la figura 14, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que el 6% de peatones afirman que los conductores de motos y mototaxis de Chota siempre brindan servicios de primeros auxilios para resolver problemas de accidentes ocasionados como conductores de sus unidades móviles. Pero el 94% (los que respondieron casi siempre, a veces y nunca) es decir, en su gran mayoría consideran que es posible que no brindan servicios de primeros auxilios para resolver problemas de accidentes ocasionados como conductores de sus unidades móviles.

Por otra parte, en el conversatorio con los conductores de motos y mototaxis, que se llevó a cabo según lo descrito en líneas arriba, los conductores aceptaron por consenso que no brindan servicios de primeros auxilios para resolver problemas de accidentes ocasionados como conductores de sus unidades móviles ya que ese asunto es un tema que no conocemos, nadie nos ha enseñado ni en las capacitaciones esporádicas que se han desarrollado.

Así mismo, en el conversatorio con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), ellas aceptaron por consenso que no se percataron sobre esa realidad de ausencia de conocimiento de primeros auxilios de los conductores, por ello es que los conductores no brindan servicios de primeros auxilios para resolver problemas de accidentes ocasionados como conductores de sus unidades móviles.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se dedujo que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota es posible que no brinden servicios de primeros auxilios para resolver problemas de accidentes



ocasionados como conductores de sus unidades móviles. (Triangulación del saber: saber cognitivo, saber actitudinal y saber procedimental).

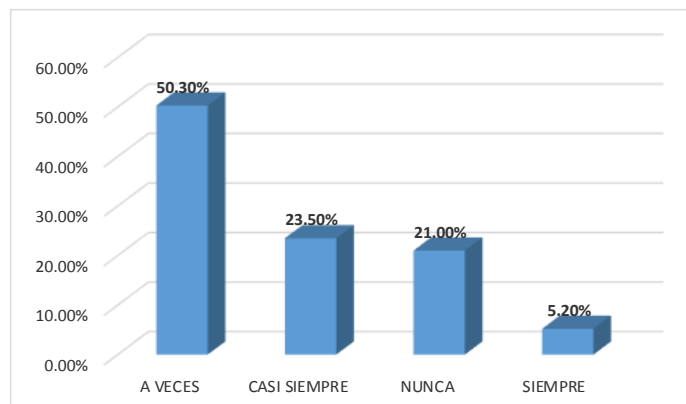
**Tabla 15: ¿El conductor realiza reparaciones básicas de su propio vehículo?**

RESPUESTAS	N°	%
A VECES	503	50.30%
CASI SIEMPRE	235	23.50%
NUNCA	210	21.00%
SIEMPRE	52	5.20%
<b>Total general</b>	<b>1000</b>	<b>100.00%</b>

**Fuente:** Aplicación de encuesta a peatones, junio 2015

**Elaboración:** Autor de la investigación

El conductor realiza reparaciones básicas de su propio vehículo



**Figura 21: ¿El conductor realiza reparaciones básicas de su propio vehículo?**

Fuente: Inferido de la Tabla 15, elaboración del investigador

Como se puede observar en la tabla N° 15, del total de peatones encuestados de la ciudad de Chota (1000) respondieron; 210 peatones manifestaron que nunca realizaron reparaciones básicas de sus propios vehículos motos o mototaxi, 503 registraron que a veces realizaron reparaciones básicas de sus propios vehículos, 235 dicen que casi siempre realizaron reparaciones, y 52 peatones respondieron que siempre realizaron reparaciones básicas de sus propios vehículos motos o mototaxi.

Así mismo en la figura 21, se puede observar a través del gráfico de barras y en frecuencias porcentuales, que el 5.20% de peatones afirman que los conductores de motos y mototaxis de Chota siempre realizaron reparaciones básicas de sus propios vehículos motos o mototaxi. Pero el 94.8% (los que respondieron casi siempre, a veces y nunca) es decir, en su gran mayoría se respondieron que es posible que no hayan realizado reparaciones básicas para reparar o dar mantenimiento a sus unidades móviles: motos o mototaxi.

Por otra parte, en el conversatorio con los conductores de motos y mototaxis, que se llevó a cabo según lo descrito en líneas arriba, los conductores aceptaron por consenso es posible que no brinden mantenimiento ni reparación de sus propios vehículos.

Así mismo, en el conversatorio con las autoridades de Chota integrantes del Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV), ellas aceptaron por consenso y manifestaron que los conductores no conocen sobre mantenimiento y reparación de motos y mototaxis.

A partir de todos esos datos que fueron obtenidos (triangulación de la información: peatones, conductores y autoridades) se dedujo que en su mayoría los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota es posible que no realicen reparaciones de sus propias unidades móviles, por lo que desconocen esos temas, pues les faltó una capacitación con un enfoque integral y permanente. (Triangulación del saber: saber actitudinal, saber cognitivo y saber procedimental).

Figura 22: Gestión estratégica para la solución del problema diagnosticado participativamente



Fuente: Elaboración del investigador

Figura 23: *Planificación estratégica para la solución integral del problema*



Fuente: Elaboración del investigador

Figura 24: *Ejecución estratégica para la solución integral del problema*



Fuente: Elaboración del investigador

Figura 25: Evaluación estratégica para la solución integral del problema



Fuente: Elaboración del investigador

Figura 26: *Visión general e integral de la gestión estratégica para la solución integral de la problemática*



Fuente: Elaboración del investigador

## **CONSIDERACIONES FINALES**

A través de la presente investigación científica se ha podido experimentar que es viable el planteamiento de un diseño de método mixto para la aproximación a temáticas de estudio en el ámbito social, específicamente para hacer participar a peatones, conductores de motos y mototaxis, y a las autoridades de Consejo Provincial de Seguridad Vial (COPROSEV); no solo se buscó datos numéricos, sino también la visión más personal de los participantes, los datos cualitativos cobran un papel relevante, se pudo plantear un acercamiento a la temática de estudio mediante la aplicación de métodos o modelos mixtos, los cuales le otorgan la posibilidad de poder profundizar y comprender de mejor manera el fenómeno o situación estudiada. Esto permitió caracterizar a los conductores de motos y mototaxis en cuanto a los tipos de saberes que existen en ellos, es decir, construir y conocer el perfil con el que



cuentan en la actualidad, en otras palabras queda logrado el primer objetivo específico de la investigación.

El nuevo modelo educativo y formativo es el de alcanzar tres tipos de saberes significativos: saberes cognitivos, saberes actitudinales y saberes procedimentales, ellos son complementarios y el último no puede lograrse si no se han producido los dos primeros. Y esto en todo ámbito de la persona humana para la buena toma de decisiones y para alcanzar su desarrollo integral. Específicamente, en el ámbito laboral de los conductores de motos y mototaxis. Nuestros conductores de la ciudad de Chota cuentan con los siguientes saberes (perfil actual):

Saberes actitudinales:

- La mayoría de conductores no respetan las normas de tránsito.
- La mayoría de conductores no respetan a la persona humana.
- La mayoría de conductores no valoran ni emplean buen vocabulario.
- En la mayoría de conductores está ausente el orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis.
- La mayoría de conductores no prestan buen servicio de atención al cliente.

Saberes cognitivos:

- El conductor de motos y mototaxis no tuvo una capacitación de alta calidad.
- El conductor de motos y mototaxis desconoce que el ruido y el humo producen enfermedades.
- El conductor de motos y mototaxis desconoce que existan alianzas estratégicas.

Saberes procedimentales:

- El conductor de motos y mototaxis no conserva ni promueve la limpieza.
- El conductor de motos y mototaxis no conserva ni promueve la seguridad ciudadana.

- El conductor de motos y mototaxis en su mayoría de los casos no tiene licencia de conducir.
- En la mayoría de los casos el conductor de motos y mototaxis es posible ser un conductor de menor de edad.
- El conductor de motos y mototaxis produce accidentes de tránsito.
- El conductor de motos y mototaxis en la mayoría de los casos no brinda servicios de primeros auxilios.
- En la mayoría de los casos el conductor de motos y mototaxis no realiza reparaciones y mantenimiento de su vehículo.

Estas características al mismo tiempo constituyen grandes problemas que están experimentando nuestros conductores de motos y mototaxis, y por cierto grandes problemas sociales que estancan el desarrollo sostenible de la ciudad de Chota.

Los conductores de motos y mototaxis de la ciudad de Chota deben alcanzar los siguientes saberes significativos en seguridad vial, éstas constituyen también las características o llamado también el perfil. Con ello quedan determinados los saberes significativos en seguridad vial que deben poseer los conductores:

- Conocimiento de sí mismo que les facilitará el conocimiento hacia los demás: para amarse y amar a los demás, así generar buenas prácticas personales y sociales (laborales).
- El conocimiento y valoración del orden: así lograr las buenas prácticas en el ámbito social y laboral, generando el orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis.

- Conocimiento de ciudadanía, sociedad y desarrollo sostenible: para que ame a su tierra, su país, generando buenas prácticas de limpieza y de seguridad ciudadana desde su ámbito laboral.
- Conocimiento de la vida interior como exterior: para valorarla generando buenas prácticas, cuidando la vida de los demás, usando licencia de conducir y tener la mayoría de edad para transportar vidas conduciéndolas a sus destinos sanos y salvos, generando, conservando y promoviendo su felicidad.
- Generar calidad de servicio a través de capacitación integral (holística) y permanente, experienciar saberes cognitivos, saberes actitudinales y saberes procedimentales. En orden al desarrollo sostenible de la ciudad, y de la salud, con alianzas estratégicas.
- Conocimiento de primeros auxilios, de mecánica y electricidad: para generar buenas prácticas en el trabajo y economía familiar sostenible.

Los tres tipos de saberes significativos (cognitivo, actitudinal y procedimental), de manera particular, son importantes considerarlos como estrategias de capacitación a conductores de motos y mototaxis, también en Educación vial, pues hay que utilizarlos en todos los niveles educativos: inicial, primaria, secundaria y superior; en todos los agentes educativos (organizaciones sociales del estado como también las privadas) sólo así tendremos seguridad vial personal y ciudadana. Los saberes significativos de seguridad vial. Tercer objetivo específico logrado.

La capacitación a los conductores de motos y mototaxis debe tener necesariamente las siguientes características: ser integral, holística porque la realidad problemática es compleja y multidimensional; y es permanente porque los conocimientos científicos cada vez se desarrollan más y más y otros con

frecuencia quedan obsoletos; la capacitación debe seguir el modelo de aprendizaje por competencias debido a que estos son recursos que posee el hombre constituidos por tres dimensiones: lo cognitivo, lo actitudinal y lo procedimental; y la capacitación debe generar un proceso de aprendizaje significativo en los participantes debido a que debe responder a las necesidades de la persona, de acuerdo al contexto y a la solución de los problemas personales y sociales; la capacitación también debe estar fundamentada en la filosofía realista personalista que considera a la realidad amplia y compleja como fuente de la verdad y a la persona con voluntad libre y amor, capaz de alcanzarla y poseerla a través de las facultades cognoscitivas: sentidos, razón y fe.

La capacitación a los conductores de motos y mototaxis debe tener necesariamente los siguientes módulos:

**Tabla 16:** Plan de estudios

N°	PLAN DE ESTUDIOS	HP	HV	FECHA
<b>INAUGURACIÓN DEL CURSO-TALLER DE CAPACITACIÓN PROFESIONAL INTEGRAL Y PERMANENTE</b>				
1	<b>Módulo I:</b> BIOÉTICA LABORAL DEL CONDUCTOR DE VEHÍCULOS	4	6	Lunes 30/11/2015
2	<b>Módulo II:</b> NORMAS LEGALES DE TRÁNSITO	4	6	Martes 01/12/2015
3	<b>Módulo III:</b> DESARROLLO PSICOLÓGICO DEL CONDUCTOR	4	6	Miércoles 02/12/2015
4	<b>Módulo IV:</b> TERAPIA Y ENTRENAMIENTO FÍSICO DEL CONDUCTOR	4	6	Jueves 03/12/2015
5	<b>Módulo V:</b> SEGURIDAD, SALUD Y SENSIBILIZACIÓN VIAL	4	6	Viernes 04/12/2015
6	<b>Módulo VI:</b> ESTRUCTURA MECÁNICA Y ESTRUCTURA ELÉCTRICA	4	6	Sábado 05/12/2015
<b>TÉRMINO DEL CURSO TALLER DE CAPACITACIÓN PROFESIONAL INTEGRAL Y PERMANENTE</b>				

**Fuente:** Plan de estudios, junio 2015

**Elaboración:** Autor de la investigación

Esta Capacitación Integral y Permanente (CIP), se desarrolla desde dos modalidades: presenciales (4 horas académicas) y virtuales (6 horas académicas), durante 6 días a la semana: lunes, martes, miércoles, jueves, viernes y sábado. Este Curso-Taller CIP se encuentra constituido por 6 módulos, los mismos que presentan unidad y complementación, e interdisciplinariedad y transdisciplinariedad, estos son:

El primer módulo con la denominación: **BIOÉTICA LABORAL DEL CONDUCTOR DE VEHÍCULOS**, pretende que el participante valore, conozca y ponga en práctica los principios del cuidado, defensa y promoción de la vida humana, de su persona y la de los demás desde su ámbito laboral, como conductor de una unidad móvil, específicamente. Cuyos saberes o contenidos valorativos, cognitivos y procedimentales sistemáticos derivan de la unidad de las ciencias: la Filosofía, Antropología filosófica, Epistemología, Ética, Antropología Teológica, Teología moral, la Biología, la Sociología, la Administración, Cívica y Ciudadanía, con interdisciplinariedad y transdisciplinariedad. Los conductores interiorizarán, descubriendo el sentido y dando sentido a los contenidos a través de una metodología activa, reflexiva, re-creativa, y andragógica. Se constata el cambio y desarrollo de los participantes a través de una evaluación también integral y permanente: evaluación de ingreso, de proceso y de salida; autoevaluación, heteroevaluación y coevaluación; evaluación de saberes valorativos, cognitivos y procedimentales.

El segundo módulo denominado: **NORMAS LEGALES DE TRÁNSITO**, pretende que el participante valore, conozca y ponga en práctica los principios normativos y legales de tránsito para el cuidado, defensa y promoción de la vida humana, de su persona y la de los demás desde su ámbito laboral, como conductor de una unidad móvil, específicamente. Cuyos saberes o contenidos valorativos, cognitivos y procedimentales sistemáticos derivan de la unidad de las ciencias: Cívica y Ciudadanía, Educación vial, Ciencias del derecho, Normatividad legal,

con interdisciplinariedad y transdisciplinariedad. Los conductores interiorizarán, descubriendo el sentido y dando sentido a los contenidos a través de una metodología activa, reflexiva, re-creativa, y andragógica. Se constata el cambio y desarrollo de los participantes a través de una evaluación también integral y permanente: evaluación de ingreso, de proceso y de salida; autoevaluación, heteroevaluación y coevaluación; evaluación de saberes valorativos, cognitivos y procedimentales.

El Tercer módulo con la denominación: DESARROLLO PSICOLÓGICO DEL CONDUCTOR, pretende que el participante valore, conozca y ponga en práctica los principios de la buena conducta para el cuidado, defensa y promoción de la vida humana, de su persona y la de los demás desde su ámbito laboral, como conductor de una unidad móvil, específicamente. Cuyos saberes o contenidos valorativos, cognitivos y procedimentales sistemáticos derivan de la unidad de las ciencias: la Psicología humana, Psicología del aprendizaje, Psicología social, Psicología andragógica, la Sociología y la Educación, con interdisciplinariedad y transdisciplinariedad. Los conductores interiorizarán, descubriendo el sentido y dando sentido a los contenidos a través de una metodología activa, reflexiva, re-creativa, y andragógica. Se constata el cambio y desarrollo de los participantes a través de una evaluación también integral y permanente: evaluación de ingreso, de proceso y de salida; autoevaluación, heteroevaluación y coevaluación; evaluación de saberes valorativos, cognitivos y procedimentales.

El Cuarto módulo se denomina: TERAPIA Y ENTRENAMIENTO FÍSICO DEL CONDUCTOR, pretende que el participante valore, conozca y ponga en práctica los principios del cuerpo humano como el motor físico para el cuidado, defensa y promoción de la vida humana, de su persona y la de los demás desde su ámbito laboral, como conductor de una unidad móvil, específicamente. Cuyos saberes o contenidos valorativos, cognitivos y procedimentales sistemáticos derivan de la

unidad de las ciencias: Anatomía humana, Educación física y Ciencias de la salud física, con interdisciplinariedad y transdisciplinariedad. Los conductores interiorizarán, descubriendo el sentido y dando sentido a los contenidos a través de una metodología activa, reflexiva, re-creativa, y andragógica. Se constata el cambio y desarrollo de los participantes a través de una evaluación también integral y permanente: evaluación de ingreso, de proceso y de salida; autoevaluación, heteroevaluación y coevaluación; evaluación de saberes valorativos, cognitivos y procedimentales.

El Quinto módulo denominado: SEGURIDAD, SALUD Y SENSIBILIZACIÓN VIAL, pretende que el participante valore, conozca y ponga en práctica los principios del cuidado de la salud humana para la defensa y promoción de la vida humana, de su persona y la de los demás desde su ámbito laboral, como conductor de una unidad móvil, específicamente. Cuyos saberes o contenidos valorativos, cognitivos y procedimentales sistemáticos derivan de la unidad de las ciencias: de la Salud humana, la Administración y Primeros auxilios, con interdisciplinariedad y transdisciplinariedad. Los conductores interiorizarán, descubriendo el sentido y dando sentido a los contenidos a través de una metodología activa, reflexiva, re-creativa, y andragógica. Se constata el cambio y desarrollo de los participantes a través de una evaluación también integral y permanente: evaluación de ingreso, de proceso y de salida; autoevaluación, heteroevaluación y coevaluación; evaluación de saberes valorativos, cognitivos y procedimentales.

El Sexto módulo denominado: ESTRUCTURA MECÁNICA Y ESTRUCTURA ELÉCTRICA, pretende que el participante valore, conozca y ponga en práctica los principios de la mecánica y electricidad de las unidades motorizadas para el cuidado, defensa y promoción de la vida humana, de su persona y la de los demás desde su ámbito laboral, como conductor de una unidad móvil, específicamente. Cuyos saberes o contenidos valorativos, cognitivos y procedimentales

sistemáticos derivan de la unidad de las ciencias: Mecánica, electricidad, la Gestión, Cívica y Ciudadanía, con interdisciplinariedad y transdisciplinariedad. Los conductores interiorizarán, descubriendo el sentido y dando sentido a los contenidos a través de una metodología activa, reflexiva, re-creativa, y andragógica. Se constata el cambio y desarrollo de los participantes a través de una evaluación también integral y permanente: evaluación de ingreso, de proceso y de salida; autoevaluación, heteroevaluación y coevaluación; evaluación de saberes valorativos, cognitivos y procedimentales.



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Babbie, E. (2000). Fundamentos de la investigación social. (J. Dávila, Trad.) México: Internacional THOMSON Editores. Recuperado el 3 de Mayo de 2015, de [http://www.cedet.edu.ar/Archivos/Bibliotecas\\_Archivos/Babbie-Fundamentos%20de%20la%20Investigacion%20Social.pdf](http://www.cedet.edu.ar/Archivos/Bibliotecas_Archivos/Babbie-Fundamentos%20de%20la%20Investigacion%20Social.pdf)
- Banco de Información Distrital. (2015). Distrito de Chota. INEI, Cajamarca, Chota. Recuperado el 10 de octubre de 2015, de [http://chota.webcindario.com/Datos\\_Chota/Distritos/chota.htm](http://chota.webcindario.com/Datos_Chota/Distritos/chota.htm)
- Bielich, C. (mayo de 2009). El transporte público limeño y la guerra del centavo. Argumentos (2). Recuperado el 2 de Marzo de 2016, de <http://revistaargumentos.iep.org.pe/articulos/el-trasnporte-publico-limeno-y-la-guerra-del-centavo/>
- Bustamante, D. (2018). Dany.com. Recuperado el 24 de Marzo de 2016, de <http://danypuntocom.blogspot.com/p/chota-tierra-heroica.html>
- Municipalidad Provincial de Cajamarca. (2016). MPC Capacita a mototaxistas en normas de tránsito y atención al usuario. Cajamarca Avanza. Recuperado el 3 de Mayo de 2017, de <http://www.municaj.gob.pe/noticia.php?ids=1893>
- Castillo, B. (29 de setiembre de 2010). El mototaxismo ¿Problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema de desempleo en montería? Económicas CUC, 31(31). Recuperado el 18 de Mayo de 2016, de <file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/Dialnet-ElMototaxismoProblemaInformalOUUnMedioDeGeneracionD-5786219.pdf>
- Centro de Negocios PUCP. (2016). Centrum. Pontificia Universidad Católica del Perú. Recuperado el 12 de Enero de 2016, de [http://centrum.pucp.edu.pe/pdf/presentaciones/CENTRUM\\_Respuesta\\_Emergencias.pdf](http://centrum.pucp.edu.pe/pdf/presentaciones/CENTRUM_Respuesta_Emergencias.pdf)
- Chanduví, W., Rodríguez, S., Terán, A., Mera, J., Gonzales, A., & Vásquez, R. (2015). Investigación: Diagnóstico sobre el transporte vial en el distrito de Chota 2015. Diagnóstico, Chota.

- Chapa, J. (2017). Intentan reducir la inseguridad e informalidad en el servicio de mototaxis. El Correo. Recuperado el 12 de Junio de 2017, de <https://diariocorreo.pe/edicion/piura/intentan-reducir-la-inseguridad-e-informalidad-en-el-servicio-de-mototaxis-755170/>
- Chiavenato, A. (2009). Administración de recursos humanos (Novena ed.). Mexico: MacGrawHill.
- Congreso de la República del Perú. (2003). Ley orgánica de Municipalidades. Diario el Peruano. Recuperado el 12 de febrero de 2016, de [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/BCD316201CA9CDCA05258100005DBE7A/\\$FILE/1\\_2.Compendio-normativo-OT.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/BCD316201CA9CDCA05258100005DBE7A/$FILE/1_2.Compendio-normativo-OT.pdf)
- Dávila, G., Goubert, M., Umpierrez, M., Astrid, Z., & Zevallos, G. (2015). Aprendamos Educación Vial. Universidad Casa Grande, Facultad de Comunicación, Guayaquil - Ecuador. Recuperado el 2 de febrero de 2016, de <http://dspace.casagrande.edu.ec:8080/bitstream/ucasagrande/657/1/Tesis885GDAVa.pdf>
- Dávila, S. (2000). El aprendizaje significativo. Esa extraña expresión (utilizada por todos y comprendida por pocos). Recuperado el 3 de Mayo de 2016, de [http://depa.fquim.unam.mx/amyd/archivero/AUSUBELAPRENDIZAJESIGNIFICATIVO\\_1677.pdf](http://depa.fquim.unam.mx/amyd/archivero/AUSUBELAPRENDIZAJESIGNIFICATIVO_1677.pdf)
- Delgado, J. (2013). Mecanismos atribucionales y actitudes hacia la transgresión de las normas de tránsito en conductores de taxi de Lima metropolitana. Tesis de PreGrado, Pontificia Universidad Católica del Perú, Psicología, Lima. Recuperado el 3 de Mayo de 2015, de [http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/5101/DELGADO\\_TABOADA\\_JOSE\\_MECANISMOS\\_TAXI.pdf?sequence=1](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/5101/DELGADO_TABOADA_JOSE_MECANISMOS_TAXI.pdf?sequence=1)
- Diario El Tiempo (2016). Fiscalización y Control para los mototaxistas. Recuperado el 12 de junio de 2017, de <http://eltiempo.pe/fiscalizacion-y-control-para-los-mototaxistas/>

- Driessnack, M., Sousa, V., & Costa, I. (2007). Revisión de los diseños de investigación relevantes para la enfermería: Parte 3: Métodos mixtos y múltiples. Scielo, 4. Recuperado el 3 de Mayo de 2015, de [http://www.scielo.br/pdf/rlae/v15n5/es\\_v15n5a24.pdf](http://www.scielo.br/pdf/rlae/v15n5/es_v15n5a24.pdf)
- Exterior, T. (2015). Turismo y comercio Exterior. Chota, Chota - Cajamarca, Perú.
- Fingermann, H. (2010). La Guía. Recuperado el 13 de Mayo de 2016, de <https://educacion.laguia2000.com/ensenanza/contenidos-procedimentales>
- Fingermann, H. (2010). La Guía. Recuperado el 5 de Mayo de 2016, de <https://educacion.laguia2000.com/ensenanza/contenidos-actitudinales>
- Fingermann, H. (2010). La Guía. Recuperado el 8 de Mayo de 2016, de <https://educacion.laguia2000.com/ensenanza/contenidos-conceptuales>
- García, A. (2010). El valor de la familia. Recuperado el 15 de Mayo de 2016, de [http://www.mercaba.org/FICHAS/e-cristians/valor\\_de\\_la\\_familia.htm](http://www.mercaba.org/FICHAS/e-cristians/valor_de_la_familia.htm)
- Gayoso, J. (2015). Seguridad, Salud y Sensibilización vial. Chota, Chota, Perú.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). Metodología de la investigación (Sexta ed.). México, México: McGrawHill. Recuperado el 23 de Mayo de 2015, de [https://trabajosocialudocpno.files.wordpress.com/2017/07/metodologc3a3c2ada\\_de\\_la\\_investigac3a3c2b3n\\_-sampieri-\\_6ta\\_edicion1.pdf](https://trabajosocialudocpno.files.wordpress.com/2017/07/metodologc3a3c2ada_de_la_investigac3a3c2b3n_-sampieri-_6ta_edicion1.pdf)
- Instituto de Opinión Pública (2010). Estado de la Opinión Pública. El problema del transporte. Recuperado el 3 de Marzo de 2015, de <http://iop.pucp.edu.pe/images/documentos/El%20problema%20del%20transporte%20-%20Agosto%202010.pdf>
- Johnson, B., & Onwuegbuzie, A. (2004). Educational Researcher, First Publisher. (U. Carolyn D. Herrington. Florida State Universidad, Editor) Recuperado el 12 de Abril de 2015, de <http://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.3102/0013189X033007014>
- Kuperstein, S., Rossel, M., & Salcedo, M. (2011). Investigación y plan de mercado social para la promoción de la seguridad peatonal en vías de alta velocidad

con puentes peatonales. Tesis Maestrante, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima. Recuperado el 2016, de [http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/6179/KUPERSTEIN\\_ROSSEL\\_SALCEDO\\_INVESTIGACION\\_SEGURIDAD.pdf?sequence=1](http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/6179/KUPERSTEIN_ROSSEL_SALCEDO_INVESTIGACION_SEGURIDAD.pdf?sequence=1)

Lascarro, F., & Ramírez, J. (2016). Conocimientos y prácticas preventivas de los mototaxistas sobre el uso de los elementos de protección personal Valledupar, 2016-II. Tesis para título profesional, Universidad Popular del Cesar, Programa de Enfermería, Valledupar. Recuperado el 21 de Setiembre de 2016, de [http://hemeroteca.unicesar.edu.co/IMG/pdf/conocimientos\\_y\\_practicas\\_preventivas\\_de\\_los\\_mototaxistas\\_sobre\\_el\\_uso\\_de\\_los\\_elementos\\_de\\_protec.pdf](http://hemeroteca.unicesar.edu.co/IMG/pdf/conocimientos_y_practicas_preventivas_de_los_mototaxistas_sobre_el_uso_de_los_elementos_de_protec.pdf)

LeCompte, M., & Schensul, J. (1999). Designing and Conducting Ethnographic Research [Diseño y realización de investigación etnográfica. Recuperado el 15 de Mayo de 2016

Mendoza, A. (2012). Concepto de capacitación. EDOC. Recuperado el 2016 de Mayo de 1016, de <https://edoc.site/concepto-de-la-capacitacion-pdf-free.html>

Mendoza, O. (2010). Universia. Recuperado el 17 de Junio de 2016, de <http://noticias.universia.es/empleo/noticia/2010/06/30/1104814/importancia-mantener-capacitacion-continua.html>

Noriega, V. (2015). Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Chota. (W. Chanduví, Entrevistador) Chota, Chota, Cajamarca - Perú.

Pietrangeli, O. (2009). Planificación Educativa 5. Recuperado el 5 de Octubre de 2015, de <http://planificacioneducativa5.blogspot.pe/2009/06/contenidos.html>

Pulgarín, M., & Gonzalez, L. (2015). Monografias.com. Recuperado el 8 de Octubre de 2015, de <http://www.monografias.com/docs112/impacto->

indicadores-gestion-procesos-educacion-inclusiva/impacto-indicadores-gestion-procesos-educacion-inclusiva3.shtml

- Ramírez, Y., Timaná, I., & Vera, L. (2017). Nivel de conocimiento de reanimación cardiopulmonar básica, control de hemorragia externa e inmovilización de fracturas en conductores de mototaxis formales de San Martín de Porres en el año 2014. Universidad Peruana Cayetano Heredia. Recuperado el 5 de Setiembre de 2017, de [http://repositorio.upch.edu.pe/bitstream/handle/upch/749/Nivel\\_RamirezMore\\_Yanina.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.upch.edu.pe/bitstream/handle/upch/749/Nivel_RamirezMore_Yanina.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Sánchez, J. (2013). Práctica Docente. Recuperado el 20 de Abril de 2015, de <http://practicadocentemexico.blogspot.pe/2013/03/metodos-de-investigacion-mixto-un.html>
- SUNARP. (2015). SUNARP. (W. Chanduví, Entrevistador) Chota, Chota - Cajamarca, Perú. Recuperado el 15 de Noviembre de 2015
- Tashakkori, A., & Teddlie, C. (2003). Handbook of mixed methods in social and behavioral reserch [Manual de métodos mixtos en investigación social y del comportamiento]. California, USA: SAGE Publications. Recuperado el 14 de Abril de 2015, de [https://books.google.co.cr/books?hl=es&l%20r=&id=F8BFOM8DCKoC&oi=fnd&pg=PR9&dq=Handbook+of+mixed+methods+in+social%20+%26+behavioral+research&ots=gSiQBBqzNk&sig=nFDTw4B3zKb-\\_kP56vBzwZEEvC8%20-%20v=onepage&q&f=false#v=onepage&q&f=false](https://books.google.co.cr/books?hl=es&l%20r=&id=F8BFOM8DCKoC&oi=fnd&pg=PR9&dq=Handbook+of+mixed+methods+in+social%20+%26+behavioral+research&ots=gSiQBBqzNk&sig=nFDTw4B3zKb-_kP56vBzwZEEvC8%20-%20v=onepage&q&f=false#v=onepage&q&f=false)
- Vélez, X., & Cano, E. (2016). Los diferentes tipos de responsabilidad social y sus implicaciones éticas. Revista científica Dominio de las ciencias. Recuperado el 1 de Diciembre de 2016, de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5802930.pdf>

## ANEXOS

## ANEXO: 01

### ENCUESTA

(Guía aplicada a los peatones)

**INDICACIONES:** Estimado Amigo (a). Por favor, responda con la verdad a las preguntas. Marca con una X sólo en una de las alternativas para cada pregunta. El propósito es determinar los saberes significativos en seguridad vial para todos los conductores de motocicletas y mototaxis mejorar el servicio de transporte en nuestra ciudad y tener una mejor calidad de vida ciudadana. Muchas gracias por su tiempo prestado.

**Las posibles respuestas pueden ser:**

**Siempre = 1; Casi siempre = 2; A veces = 3; Nunca = 4**

<b>PREGUNTAS</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
01. ¿Los conductores de motos y mototaxis respetan las normas de tránsito?				
02. ¿Existe orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis?				
03. ¿El conductor de mototaxi brinda buen servicio de atención al cliente?				
04. ¿El conductor de motos y mototaxi respeta a la persona humana?				
05. ¿El conductor de estos vehículos emplea buen vocabulario?				
06. ¿El conductor conserva y promueve la limpieza de la ciudad?				
07. ¿Este conductor conserva y promueve la seguridad ciudadana?				
08. ¿Este conductor de motos y mototaxi tiene licencia de conducir?				
09. ¿El conductor de motos y mototaxi es menor de edad?				
10. ¿Existe accidentes de tránsito en nuestra ciudad por causa de este conductor?				
11. ¿Este conductor debe tener capacitación de calidad?				
12. ¿Este conductor conoce que el ruido y el humo de su vehículo genera enfermedades a las personas?				
13. ¿Las instituciones gubernamentales y sociales se unen a través de alianzas estratégicas para resolver el problema de transportes de manera integral?				
14. ¿El conductor brinda servicios de primeros auxilios?				
15. ¿El conductor realiza reparaciones básicas de su propio vehículo?				

**MUCHAS GRACIAS**

## ANEXO: 02

### CONVERSATORIO

(Guía aplicada a los conductores)

#### Programa:

#### - Saludo y Bienvenida a los conductores

#### - Objetivos y Metodología

Es un coloquio a realizar basados en la verdad y teniendo en cuenta la encuesta y las respuestas a ellas de los peatones de la ciudad de Chota. El propósito es determinar los saberes significativos en seguridad vial para todos los conductores de motocicletas y mototaxis, y brindar una propuesta para mejorar con conciencia el servicio de transporte en nuestra ciudad y en orden a una mejor calidad de vida ciudadana.

**Las posibles respuestas pueden ser: De acuerdo = 1; No estoy de acuerdo = 2; y expresar sus por qué.**

#### - Despedida

PREGUNTAS	1	2
01. ¿Los conductores de motos y mototaxis respetan las normas de tránsito?		
02. ¿Existe orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis?		
03. ¿El conductor de mototaxi brinda buen servicio de atención al cliente?		
04. ¿El conductor de motos y mototaxi respeta a la persona humana?		
05. ¿El conductor de estos vehículos emplea buen vocabulario?		
06. ¿El conductor conserva y promueve la limpieza de la ciudad?		
07. ¿Este conductor conserva y promueve la seguridad ciudadana?		
08. ¿Este conductor de motos y mototaxi tiene licencia de conducir?		
09. ¿El conductor de motos y mototaxi es menor de edad?		
10. ¿Existe accidentes de tránsito en nuestra ciudad por causa de este conductor?		
11. ¿Este conductor debe tener capacitación de calidad?		
12. ¿Este conductor conoce que el ruido y el humo de su vehículo genera enfermedades a las personas?		
13. ¿Las instituciones gubernamentales y sociales se unen a través de alianzas estratégicas para resolver el problema de transportes de manera integral?		
14. ¿El conductor brinda servicios de primeros auxilios?		
15. ¿El conductor realiza reparaciones básicas de su propio vehículo?		

**MUCHAS GRACIAS**



## ANEXO: 03

### CONVERSATORIO

(Guía aplicada a las autoridades)

#### Programa:

#### - Saludo y Bienvenida a las autoridades

#### - Objetivos y Metodología

Es un coloquio a realizar basados en la verdad y teniendo en cuenta la encuesta y las respuestas a ellas de los peatones de la ciudad de Chota. El propósito es determinar los saberes significativos en seguridad vial para todos los conductores de motocicletas y mototaxis, y brindar una propuesta para mejorar con conciencia el servicio de transporte en nuestra ciudad y en orden a una mejor calidad de vida ciudadana.

**Las posibles respuestas pueden ser: De acuerdo = 1; No estoy de acuerdo = 2; y expresar sus por qué.**

PREGUNTAS	1	2
01. ¿Los conductores de motos y mototaxis respetan las normas de tránsito?		
02. ¿Existe orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis?		
03. ¿El conductor de mototaxi brinda buen servicio de atención al cliente?		
04. ¿El conductor de motos y mototaxi respeta a la persona humana?		
05. ¿El conductor de estos vehículos emplea buen vocabulario?		
06. ¿El conductor conserva y promueve la limpieza de la ciudad?		
07. ¿Este conductor conserva y promueve la seguridad ciudadana?		
08. ¿Este conductor de motos y mototaxi tiene licencia de conducir?		
09. ¿El conductor de motos y mototaxi es menor de edad?		
10. ¿Existe accidentes de tránsito en nuestra ciudad por causa de este conductor?		
11. ¿Este conductor debe tener capacitación de calidad?		
12. ¿Este conductor conoce que el ruido y el humo de su vehículo genera enfermedades a las personas?		
13. ¿Las instituciones gubernamentales y sociales se unen a través de alianzas estratégicas para resolver el problema de transportes de manera integral?		
14. ¿El conductor brinda servicios de primeros auxilios?		
15. ¿El conductor realiza reparaciones básicas de su propio vehículo?		

## **ANEXO 04**

### **INSTRUMENTOS DE EVALUACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS**

**INSTRUMENTO DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS**

<b>NOMBRE DEL JUEZ</b>		CESIL SANCHEZ SILVA
PROFESIÓN		POLICÍA - SUB OFICIAL
ESPECIALIDAD		POLICÍA DE TRÁNSITO
EXPERIENCIA PROFESIONAL (EN AÑOS)		32
CARGO		POLICÍA DE TRÁNSITO
"Saberes significativos en los conductores de motos y mototaxis de Chota, Cajamarca, 2015 - 2016"		
<b>DATOS DEL TESISTA</b>		
NOMBRES	CHANDUVÍ CALDERÓN, Wilder de la Cruz	
PROFESIÓN	PROFESOR	
INSTRUMENTO EVALUADO	Cuestionario: Contexto: Autoadministrado.	
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION	<b>GENERAL</b> Determinar los saberes significativos en seguridad vial para todos los conductores de motocicletas y mototaxis de Chota, Cajamarca, 2015-2016	
	<b>ESPECÍFICOS</b> - Identificar los Saberes significativos de seguridad vial de los conductores de motos y mototaxis. - Determinar los Saberes significativos en seguridad vial que deben poseer los conductores de esas unidades móviles. - Explicar que los saberes significativos de seguridad vial (SSSV) son elementos importantes en educación vial. - Proponer un Programa de capacitación integral y permanente de SSSV para los conductores de motos y mototaxis	
<b>EVALÚE CADA ITEM DEL INSTRUMENTO MARCANDO CON UN ASPA EN "TA" SI ESTÁ TOTALMENTE DE ACUERDO CON EL ITEM O "TD" SI ESTÁ TOTALMENTE EN DESACUERDO, SI ESTÁ EN DESACUERDO POR FAVOR ESPECIFIQUE SUS SUGERENCIAS</b>		
DETALLE DE LOS ITEMS DEL INSTRUMENTO	El instrumento consta de 15 preguntas y ha sido construido, teniendo en cuenta la revisión de la literatura, luego del juicio de expertos que determinará la validez de contenido será sometido a prueba de piloto para el cálculo de la confiabilidad con el coeficiente de alfa de Cronbach y finalmente será aplicado a las unidades de análisis de esta investigación.	
¿Cuáles son los Saberes significativos de seguridad vial de los conductores de motocicletas y mototaxis de Chota, Cajamarca, 2015-2016?		
01. ¿Los conductores de motos y mototaxis respetan las normas de tránsito? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA(✓)      TD( )	SUGERENCIAS: _____ _____ _____

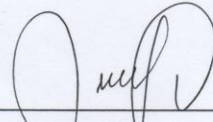
<p>02. ¿Existe orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )  SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>03. ¿El conductor de mototaxi brinda buen servicio de atención al cliente?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )  SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>04. ¿El conductor de motos y mototaxi respeta a la persona humana?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )  SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>05. ¿El conductor de estos vehículos emplea buen vocabulario?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )  SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>06. ¿El conductor conserva y promueve la limpieza de la ciudad?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )  SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>07. ¿Este conductor conserva y promueve la seguridad ciudadana?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )  SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>08. ¿Este conductor de motos y mototaxi tiene licencia de conducir?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )  SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>09. ¿El conductor de motos y mototaxi es menor de edad?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )  SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>10. ¿Existen accidentes de tránsito en la ciudad por causa del conductor?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )  SUGERENCIAS: _____  _____</p>

4 = Nunca	
11. ¿Este conductor tiene capacitación de calidad? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA(✓) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
12. ¿El conductor conoce que el ruido y el humo de su vehículo genera enfermedades a las personas? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA(✓) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
13. ¿Las instituciones gubernamentales y sociales se unen a través de alianzas estratégicas para resolver el problema de transportes de manera integral? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA(✓) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
14. ¿El conductor brinda servicios de primeros auxilios? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA(✓) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
15. ¿El conductor realiza reparaciones básicas de su propio vehículo? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA(✓) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____

1. PROMEDIO OBTENIDO:	N° TA <u>15</u> N° TD <u>-</u>
2. COMENTARIO GENERAL <i>CONSIDERO QUE EL PLANTEAMIENTO DE LAS PREGUNTAS ESTÁN BIEN REALIZADAS. LAS PREGUNTAS SON CLARAS Y PRECISAS.</i>	

3. OBSERVACIONES

Chota, agosto 31 del 2015



JUEZ - EXPERTO

CIP - 30551720  
Cecil M. Sánchez Silva  
SO - PMP

**INSTRUMENTO DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS**

<b>NOMBRE DEL JUEZ</b>		Hugo MEZTANZA PÉREZ
PROFESIÓN		Policía de Oficiales
ESPECIALIDAD		Teniente en retiro
EXPERIENCIA PROFESIONAL (EN AÑOS)		26
CARGO		Secretario técnico provincial de Seguridad Ciudadana
"Saberes significativos en los conductores de motos y mototaxis de Chota, Cajamarca, 2015 - 2016"		
<b>DATOS DEL TESISISTA</b>		
NOMBRES	CHANDUVÍ CALDERÓN, Wilder de la Cruz	
PROFESIÓN	PROFESOR	
INSTRUMENTO EVALUADO	Cuestionario: Contexto: Autoadministrado.	
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION	<b>GENERAL</b> Determinar los saberes significativos en seguridad vial para todos los conductores de motocicletas y mototaxis de Chota, Cajamarca, 2015-2016	
	<b>ESPECÍFICOS</b> - Identificar los Saberes significativos de seguridad vial de los conductores de motos y mototaxis. - Determinar los Saberes significativos en seguridad vial que deben poseer los conductores de esas unidades móviles. - Explicar que los saberes significativos de seguridad vial (SSSV) son elementos importantes en educación vial. - Proponer un Programa de capacitación integral y permanente de SSSV para los conductores de motos y mototaxis	
<b>EVALÚE CADA ITEM DEL INSTRUMENTO MARCANDO CON UN ASPA EN "TA" SI ESTÁ TOTALMENTE DE ACUERDO CON EL ITEM O "TD" SI ESTÁ TOTALMENTE EN DESACUERDO, SI ESTÁ EN DESACUERDO POR FAVOR ESPECIFIQUE SUS SUGERENCIAS</b>		
DETALLE DE LOS ITEMS DEL INSTRUMENTO	El instrumento consta de 15 preguntas y ha sido construido, teniendo en cuenta la revisión de la literatura, luego del juicio de expertos que determinará la validez de contenido será sometido a prueba de piloto para el cálculo de la confiabilidad con el coeficiente de alfa de Cronbach y finalmente será aplicado a las unidades de análisis de esta investigación.	
¿Cuáles son los Saberes significativos de seguridad vial de los conductores de motocicletas y mototaxis de Chota, Cajamarca, 2015-2016?		
01. ¿Los conductores de motos y mototaxis respetan las normas de tránsito? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA(✓)      TD( )	SUGERENCIAS: _____ _____ _____

02. ¿Existe orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA( <input checked="" type="checkbox"/> ) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
03. ¿El conductor de mototaxi brinda buen servicio de atención al cliente? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA( <input checked="" type="checkbox"/> ) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
04. ¿El conductor de motos y mototaxi respeta a la persona humana? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA( <input checked="" type="checkbox"/> ) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
05. ¿El conductor de estos vehículos emplea buen vocabulario? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA( <input checked="" type="checkbox"/> ) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
06. ¿El conductor conserva y promueve la limpieza de la ciudad? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA( <input checked="" type="checkbox"/> ) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
07. ¿Este conductor conserva y promueve la seguridad ciudadana? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA( <input checked="" type="checkbox"/> ) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
08. ¿Este conductor de motos y mototaxi tiene licencia de conducir? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA( <input checked="" type="checkbox"/> ) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
09. ¿El conductor de motos y mototaxi es menor de edad? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA( <input checked="" type="checkbox"/> ) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
10. ¿Existen accidentes de tránsito en la ciudad por causa del conductor? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces	TA( <input checked="" type="checkbox"/> ) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____




4 = Nunca	
11. ¿Este conductor tiene capacitación de calidad? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA( <input checked="" type="checkbox"/> ) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
12. ¿El conductor conoce que el ruido y el humo de su vehículo genera enfermedades a las personas? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA( <input checked="" type="checkbox"/> ) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
13. ¿Las instituciones gubernamentales y sociales se unen a través de alianzas estratégicas para resolver el problema de transportes de manera integral? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA( <input checked="" type="checkbox"/> ) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
14. ¿El conductor brinda servicios de primeros auxilios? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA( <input checked="" type="checkbox"/> ) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____
15. ¿El conductor realiza reparaciones básicas de su propio vehículo? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA( <input checked="" type="checkbox"/> ) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____ _____

1. PROMEDIO OBTENIDO:	N° TA <u>15</u> N° TD <u>-</u>
2. COMENTARIO GENERAL Estoy totalmente de acuerdo con la formulación de las preguntas y la construcción de la encuesta.	

3. OBSERVACIONES

Chota, agosto 31 del 2015

MUNICIPALIDAD PROVINCIA CHOTA  
  
Inte. PNP H. Meizanza Pérez  
SENE TARYI TÉCNICO PROVINCIAL DE SEGURIDAD CIUDADANA

JUEZ - EXPERTO

**INSTRUMENTO DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS**

<b>NOMBRE DEL JUEZ</b>		José Norvil Irigoín Salazar
PROFESIÓN		Est. Ingeniería Ambiental
ESPECIALIDAD		Ingeniería Ambiental
EXPERIENCIA PROFESIONAL (EN AÑOS)		.
CARGO		
"Saberes significativos en los conductores de motos y mototaxis de Chota, Cajamarca, 2015 - 2016"		
<b>DATOS DEL TESISISTA</b>		
NOMBRES	CHANDUVÍ CALDERÓN, Wilder de la Cruz	
PROFESIÓN	PROFESOR	
INSTRUMENTO EVALUADO	Cuestionario: Contexto: Autoadministrado.	
OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION	<b>GENERAL</b> Determinar los saberes significativos en seguridad vial para todos los conductores de motocicletas y mototaxis de Chota, Cajamarca, 2015-2016	
	<b>ESPECIFICOS</b> - Identificar los Saberes significativos de seguridad vial de los conductores de motos y mototaxis. - Determinar los Saberes significativos en seguridad vial que deben poseer los conductores de esas unidades móviles. - Explicar que los saberes significativos de seguridad vial (SSSV) son elementos importantes en educación vial. - Proponer un Programa de capacitación integral y permanente de SSSV para los conductores de motos y mototaxis	
<b>EVALÚE CADA ITEM DEL INSTRUMENTO MARCANDO CON UN ASPA EN "TA" SI ESTÁ TOTALMENTE DE ACUERDO CON EL ITEM O "TD" SI ESTÁ TOTALMENTE EN DESACUERDO, SI ESTÁ EN DESACUERDO POR FAVOR ESPECIFIQUE SUS SUGERENCIAS</b>		
DETALLE DE LOS ITEMS DEL INSTRUMENTO	El instrumento consta de 15 preguntas y ha sido construido, teniendo en cuenta la revisión de la literatura, luego del juicio de expertos que determinará la validez de contenido será sometido a prueba de piloto para el cálculo de la confiabilidad con el coeficiente de alfa de Cronbach y finalmente será aplicado a las unidades de análisis de esta investigación.	
¿Cuáles son los Saberes significativos de seguridad vial de los conductores de motocicletas y mototaxis de Chota, Cajamarca, 2015-2016?		
01. ¿Los conductores de motos y mototaxis respetan las normas de tránsito? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA(✓)      TD( )	SUGERENCIAS: _____ _____ _____

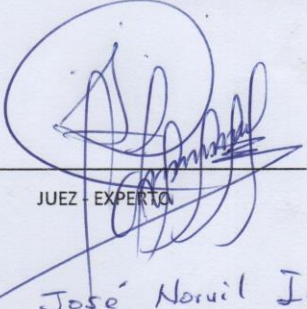
<p>02. ¿Existe orden en el tránsito vehicular de motos y mototaxis?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )</p> <p>SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>03. ¿El conductor de mototaxi brinda buen servicio de atención al cliente?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )</p> <p>SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>04. ¿El conductor de motos y mototaxi respeta a la persona humana?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )</p> <p>SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>05. ¿El conductor de estos vehículos emplea buen vocabulario?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )</p> <p>SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>06. ¿El conductor conserva y promueve la limpieza de la ciudad?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )</p> <p>SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>07. ¿Este conductor conserva y promueve la seguridad ciudadana?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )</p> <p>SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>08. ¿Este conductor de motos y mototaxi tiene licencia de conducir?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )</p> <p>SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>09. ¿El conductor de motos y mototaxi es menor de edad?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces  4 = Nunca</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )</p> <p>SUGERENCIAS: _____  _____</p>
<p>10. ¿Existen accidentes de tránsito en la ciudad por causa del conductor?  1 = Siempre  2 = Casi siempre  3 = A veces</p>	<p>TA(<input checked="" type="checkbox"/>) TD( )</p> <p>SUGERENCIAS: _____  _____</p>

4 = Nunca	
11. ¿Este conductor tiene capacitación de calidad? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA(✓) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____
12. ¿El conductor conoce que el ruido y el humo de su vehículo genera enfermedades a las personas? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA(✓) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____
13. ¿Las instituciones gubernamentales y sociales se unen a través de alianzas estratégicas para resolver el problema de transportes de manera integral? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA(✓) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____
14. ¿El conductor brinda servicios de primeros auxilios? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA(✓) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____
15. ¿El conductor realiza reparaciones básicas de su propio vehículo? 1 = Siempre 2 = Casi siempre 3 = A veces 4 = Nunca	TA(✓) TD( ) SUGERENCIAS: _____ _____

1. PROMEDIO OBTENIDO:	N° TA <u>15</u> N° TD <u>-</u>
2. COMENTARIO GENERAL <i>Estoy de acuerdo.</i>	

3. OBSERVACIONES

Chota, agosto 31 del 2015



JUEZ - EXPERTO

José Norvil Irigoin  
Salazar

DNI: 42542668

**ANEXO 05**

**ORDENANZA MUNICIPAL N° 025-2015-MPCH**

# MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHOTA

... Un Pueblo con Siglos de Historia



Año de la Diversificación Productiva y del Fortalecimiento de la Educación

## Ordenanza que Aprueba el Reordenamiento del Tránsito Vehicular de la Ciudad De Chota.

### ORDENANZA MUNICIPAL N° 025-2015-MPCH.

Chota, 21 de abril del 2015

#### VISTOS:

El Oficio N° 005-2015-MPCH/O.R. de fecha 15 de abril del 2015 y el Acuerdo de Concejo N° 143-2015-CMPCH de sesión ordinaria N° 09-2015 de fecha 20 de abril del 2015;

#### CONSIDERANDO:

Que, en el D.S N° 016-2009-MTC en su Art. 5° Numerales 1, 2, y 3, con sus respectivos acápite, así como el Art 6°, concordante con el capítulo II del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, se establece que, los Gobiernos Locales gozan de Autonomía Política económica y administrativa en los asuntos de su competencia, la autonomía que la Constitución Política del Perú, establece que para las municipalidades, radica en la facultad de ejercer actos de Gobierno Administrativos y de administración, con sujeción al Ordenamiento Jurídico de la Ley;

Que, el Art. 40° de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, establece que las ordenanzas de los Gobiernos Municipales Provinciales y Distritales, en la materia de su competencia, son las normas de carácter general de mayor jerarquía en la estructura normativa municipal, por medio de las cuales se aprueba la organización interna, la regulación, administración y supervisión de los Servicios Públicos y, las materias en las que la municipalidad tiene competencia normativa.

Que, mediante Decreto Supremo N° 004-2000-MTC, se aprobó el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, el cual establece las normas generales, para prestar el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores de tres (3) ruedas, motorizados y no motorizados.

Que, el Art. 17° de la Ley General de Transporte y Tránsito Ley No. 27181, establece las competencias normativas, competencias de gestión y competencias de fiscalización, para dar mayor viabilidad al plano administrativo.

Que, el Art. 81° de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, establece funciones que la municipalidades ejercen en materia de tránsito, viabilidad y transporte público; en el Numeral 1.2 del Art. Citado, establece la función de normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e inter - urbano y, el numeral 1.4 del mismo Art. Establece, funciones de normar y regular el transporte público y otorgar las correspondientes licencias o concesiones de ruta para el transporte de pasajeros; en el D.S N° 016-2009 MTC sección III, Reglas Generales de Circulación según los Art. 120°, 121° y siguientes, regula las vías, organiza, actualiza y mantiene los sistemas de señalización, semáforos, regulando el tránsito urbano de peatones y vehicular.

Que, en ejercicio de las facultades conferidas por la Ley Orgánica de Municipalidades Ley N° 27972, contando con la aprobación unánime del Honorable Concejo Municipal se ordena:

Jr. ANAXIMANDRO VEGA N° 409 TELEFAX (076) / 351972 / 351821  
www.munichota.gob.pe / Email: mochota@hotmail.com



# MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHOTA

... Un Pueblo con Siglos de Historia



14

					Municipal
CH-2	Por estacionar los vehículos utilizando la vía pública como parqueos, sin la autorización municipal.	52.40	101.60	308	Internamiento del vehículo al depósito Municipal
CH-3	Por efectuar Faenas de embarque y desembarque de pasajeros, de vehículos distritales e interprovinciales, obstaculizando el tránsito vehicular en la ciudad, (sin contar con la autorización de la unidad de tránsito)	52.40	101.60	308	Internamiento del vehículo al depósito Municipal
CH-4	Por efectuar carga y descarga de materiales de construcción en la vía pública, Sin autorización municipal.	78.50	152.50	444	Internamiento del vehículo al depósito Municipal
CH-5	Permanecer por más de 8 horas en las calles y/o jirones.	52.40	101.60	308	Internamiento del vehículo al depósito Municipal
CH-6	Permanecer por más de 08 horas en el jirón 30 de agosto cuadra 05. (Parqueo de la Plaza de Armas).	52.40	101.60	308	Internamiento del vehículo al depósito Municipal
CH-7	No portar el Certificado de Habilitación Vehicular y/o Certificación Vehicular, Certificado de Revisión Técnica, el SOAT, DNI y no exhibir la calcomanía correspondiente.	78.50	152.50	462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal
CH-8	Prestar el servicio de transporte con vehículos que no estén habilitados por la autoridad competente o que su habilitación se encuentre suspendida o vencida.	78.50	152.50	462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal
CH-9	Prestar el servicio de transporte por rutas distintas a las autorizadas o concesionadas, de ser el caso.	78.50	152.50	462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-10	Transportar mercancía sin estibarla, atarla ni protegerla con los elementos necesarios para evitar que se desplace o caiga del vehículo.	52.40	101.60	308	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-11	Permitir que, durante el viaje, el conductor transporte personas en número que exceda al de asientos del vehículo indicado por el fabricante del mismo, con excepción del transporte provincial regular de personas que se realice en vehículos diseñados para el transporte de pasajeros de pie.	78.50	152.50	462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-12	No portar durante la prestación del servicio de transporte de mercancías la guía de remisión y, de ser el caso, el	78.50	152.50	462	Internamiento del vehículo al depósito



Jr. ANAXIMANDRO VEGA N° 409 TELEFAX (076) / 351972 / 351821  
[www.munichota.gob.pe](http://www.munichota.gob.pe) / Email: [mpchota@hotmail.com](mailto:mpchota@hotmail.com)

# MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHOTA

... Un Pueblo con Siglos de Historia



	manifiesto de carga o portarlas sin cumplir con los requisitos establecidos en el presente reglamento y, en su caso, el Reglamento de Comprobantes de Pago.				Municipal.
CH-13	No comunicar a la autoridad competente del respectivo registro, la transferencia de los vehículos que conforman su flota.	78.50	152.50	462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-14	Prestar el servicio con conductores que no se encuentren en la nómina comunicada a la autoridad competente.	78.50	152.50	462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-15	No prestar la nómina de conductores dentro del plazo establecido.	78.50	152.50	462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-16	Conducir un vehículo del servicio de transporte público sin que éste se encuentre habilitado por la autoridad competente.	78.50	152.50	462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-17	No permitir la labor de fiscalización, negándose a entregar la información o documentación correspondiente requerida por la autoridad correspondiente.	52.40	101.60	308	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-18	Conducir los vehículos del servicio excediendo los límites de velocidad establecidos en el Reglamento Nacional de Tránsito.	52.40	101.60	308	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-19	Transportar mercancía sin las señales o distintivos de seguridad requeridos por el Reglamento Nacional de Tránsito.	26.20	50.60	154	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-20	Brindar información falsa o presentar documentación fraudulenta a la autoridad competente, y disposición a la autoridad competente.			462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-21	Negarse a recoger y transportar, durante la prestación de servicios de transporte provincial de persona, escolares, ancianos, mujeres en estado de gestación, personas con bebés en brazos o con discapacidad.	78.50	152.50	462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-22	Efectuar maniobras peligrosas.			462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-23	No utilizar el carril derecho para recoger o dejar pasajeros o carga.	26.20	50.60	154	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.



Jr. ANAXIMANDRO VEGA N° 409 TELEFAX (076) / 351972 / 351821  
[www.munichota.aob.pe](http://www.munichota.aob.pe) / Email: [mpchota@hotmail.com](mailto:mpchota@hotmail.com)

# MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHOTA

... Un Pueblo con Siglos de Historia



CH-24	Conducir un vehículo con el motor en punto neutro o apagado.	26.20	50.60	154	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-25	No contar con placa (vehículos menores).		152.50		Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-26	No imprimir el número de placa en parte posterior superior en los vehículos menores (motokar).	78.50	152.50	462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-27	Ocupar la vía pública no autorizada como paradero.			154	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-28	Incurrir en maltrato físico o verbal al pasajero y/o Inspector Municipal.	78.50	152.50	462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-29	Por hacer caso omiso o fugarse con su vehículo menor ante el requerimiento del Inspector Municipal.	78.50	152.50	462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-30	Por producir ruidos molestos (bocinas, sirenas, parlantes y otros que no corresponda al vehículo automotor menor) y resonadores en moto lineal.	26.20	50.60	154	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-31	No portar placas originales.	78.50	152.50	462	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-32	No respetar las señales de tránsito.	52.40	101.60	308	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-33	Circular en sentido contrario al tránsito.	52.40	101.60	308	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-34	No detenerse antes de las líneas de parada de las áreas de intersección de calzada o no respetar el derecho de paso del peatón.	52.40	101.60	308	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-35	Llevar pasajeros en número mayor al permitido en la tarjeta de propiedad y/o utilizar el tanque de combustible como asiento para menores de edad.	52.40	101.60	308	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
CH-36	Por prestar servicio sin contar con la autorización municipal y/o carnet de empadronamiento o permiso de paradero provisional.	52.40	101.60	308	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.



Jr. ANAXIMANDRO VEGA N° 409 TELEFAX (076) / 351972 / 351821  
 Email: mpchota@hotmail.com

# MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHOTA

... Un Pueblo con Siglos de Historia



1

**APROBAR LA ORDENANZA** del "Reordenamiento del Tránsito Vehicular de la Ciudad de Chota" que cuenta con 26 artículos, y su respectivo cuadro de 37 infracciones.

**ARTICULO PRIMERO: APROBAR** La creación del cuerpo de Inspectores de Transporte de la MPCH, los mismos que ejercerán las funciones de prevenir, ordenar, educar y sancionar a los infractores en materia de Transporte y Seguridad Vial.

**ARTÍCULO SEGUNDO: DECLARAR** Zona Rígida las cuadras: Primera (1) del Avenida Inca Garcilazo de la Vega, Cuarta (4) del Jr. Anaximandro Vega, primera y segunda (1 y 2) del Jr. Mariscal Castilla y Cuarta (4) del Jr. José Osoreo; además todos los frentes de las Instituciones Educativas del nivel Inicial, Primario, Secundario y Superior, Plaza Mayor y todos los parques de la ciudad de Chota.

**ARTICULO TERCERO: PROHIBIR** el estacionamiento de todo tipo de vehículos en los jirones que a continuación se detallan:

- Jr. Anaximandro Vega Cuadras: 3 y 5.
- Jr. 30 de Agosto Cuadras: 4, 5, 6 y 7
- José Osoreo Cuadras: 3, 4 y 5.
- Av. Inca Garcilazo de la Vega Cuadra: 2 y 3
- Jr. Coronel Becerra Cuadra: 1
- Jr. Mariscal Castilla Cuadra: 1 y 2

**ARTICULO CUARTO: PROHIBIR** el ingreso de vehículos menores de carga y de pasajeros (mototaxi y furgoneta), en los jirones Anaximandro Vega Cdra. Cuatro (4) e Inca Garcilazo de la Vega Cdra. Uno (1), en el horario de 6 a.m hasta las 20 horas.

**ARTÍCULO QUINTO: PROHIBIR** el estacionamiento de combis camionetas y mototaxi en los jirones: Jr. José Osoreo Cdra. Uno (1), e Jr. Fray José Arana Cdra tres (3). Que sería el perímetro del Parque el Toro.

**ARTICULO SEXTO: AUTORIZAR** el horario de estacionamiento de Camiones, el Jr. Ponciano Vigil Cdra. Dos (2), Jr. José Osoreo Cdra. Uno (1), Jr. Adriano Novoa Cdra. Seis (6), Jr. 30 de Agosto Cdra. Nueve y diez (9 y 10), Jr. San Martín Cdra. Ocho (8), el perímetro de la Plaza el Toro para cargar y descargar productos que abastecen a los Mercados de la ciudad de Chota, durante los 6 días de la semana a excepción de domingos de cada semana desde las 22:00 horas hasta las 06:00 A.m. Horas.

**ARTICULO SETIMO: ESTABLECER** como paraderos provisionales de mototaxis en los lugares de mayor afluencia al público, previa Evaluación para su autorización de la autoridad competente.

**ARTICULO OCTAVO: ESTABLECER** los paraderos de vehículos mayores a una distancia de 8 cuadras a la redonda de la Plaza de Armas de la ciudad, a excepción de las empresas que cuenten con su terminal.

**ARTICULO NOVENO: PROHIBIR** el ingreso de todo tipo de vehículos, de carga pesada a la Plaza de Armas y a dos cuadras a la redonda de la misma. A excepción de vehículos medianos de carga que abastecen con productos al mercado central.

**ARTICULO DECIMO:** Disponer el empadronamiento de vehículos mayores y menores que presten servicio público.

**ARTICULO DECIMO PRIMERO: PROHIBIR** el funcionamiento de talleres de mecánica y lavado de vehículos en la vía pública, así como el uso de las calles de la ciudad como garajes públicos las 24 horas del día.

**ARTICULO DECIMO SEGUNDO:** todo vehículo que se encuentre estacionado más de 24 horas en la vía pública será llevado al depósito de la municipalidad provincial de Chota.

Jr. ANAXIMANDRO VEGA N° 409 TELEFAX (076) / 351972 / 351821

# MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHOTA

... Un Pueblo con Siglos de Historia



**ARTICULO DECIMO TERCERO: PROHIBIR** el ingreso de camiones y/o vehículos pesados por la Av. Inca Garcilazo de la Vega.

**ARTICULO DECIMO CUARTO: PROHIBIR** el ingreso de todo tipo de maquinaria pesada a la Zona Urbana de la ciudad de Chota, haciendo uso de la vía pública, las mismas que deben ser trasladadas en su respectiva plataforma o camión cama baja.

**ARTICULO DECIMO QUINTO: PROHIBIR** el estacionamiento de los vehículos en los jirones de un solo sentido o en el frontis de los garajes.

**ARTICULO DECIMO SEXTO: AUTORIZAR** como parqueo a los jirones; Edelmira Silva cuadra dos y tres (2 y 3) y Coronel Becerra cuadra cinco (5).

**ARTÍCULO DECIMO SETIMO:** Toda empresa que brinde servicio de traslado de pasajeros deberá tener como lugares de embarque y desembarque de pasajeros (terminales), áreas físicas debidamente implementadas con servicios básicos y en perfecto estado de funcionamiento, tales como: agua, luz, Servicios Higiénicos, seguridad para los equipajes de los pasajeros; quedando prohibido el embarque y desembarque de pasajeros en la vía pública.

**ARTÍCULO DECIMO OCTAVO: AUTORIZAR** el uso del ex frigorífico pesquero, como depósito vehicular municipal.

**ARTÍCULO DECIMO NOVENO: ENCARGAR** a la Unidad de Tránsito y Seguridad Vial de la MPCH, la Reseñalización de calles, ubicación de semáforos en avenidas y jirones de la ciudad.

**ARTICULO VIGESIMO:** El incumplimiento a la presente ordenanza en sus diferentes artículos hará merecedor a la multa de acuerdo a la, la tabla de infracciones en la escala de multas, de acuerdo a la modificación en el D.S. N° 016-2009-MTC, Art.5, que a continuación detallamos:

## COMO CALCULAR SUS MULTAS

SANCION	CALIFICACIÓN	DENTRO DE LOS 7 DIAS	DENTRO DE LOS 15 DIAS	TOTAL A PAGAR
100%	MG	NO APLICA	NO APLICA	S/.3,850.00
50%	MG	NO APLICA	NO APLICA	S/.1,925.00
24%	MG	NO APLICA	NO APLICA	S/.924.00
12%	MG	NO APLICA	NO APLICA	S/.462.00
12%	MG	17% S/.79.50	33% S/.152.50	S/.462.00
8%	G	17% S/.52.40	33% S/.101.50	S/.308.00
4%	L	17% S/.26.20	33% S/.50.80	S/.154.00

COD.	INFRACCIÓN,CALIFICACIÓN, SANCIÓN, PUNTOS, MEDIDA PREVENTIVA Y RESPONSABILIDAD	17% DENTRO DE LOS 7 DÍAS HÁBILES	33% DENTRO DEL 8° AL 15° DÍA HÁBIL	100% DESPUÉS DE LOS 15 DÍAS HÁBILES	SANCIÓN COMPLEMENTARIA
CH-1	Por trasladar pasajeros y/o prestar servicio público en motos furgón o de carga.	52.40	101.00	308	Internamiento del vehículo al depósito

Jr. ANAXIMANDRO VEGA N° 409 TELEFAX (076) / 351972 / 351821  
 www.munichota.gob.pe / Email: mochota@hotmail.com

# MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHOTA

... Un Pueblo con Siglos de Historia



CH-37	Por manipular sin autorización las señales de tránsito movibles (conos, caballetes u otros).	52.40	101.60	308	Internamiento del vehículo al depósito Municipal.
-------	--	-------	--------	-----	---

**ARTICULO VEGESIMO PRIMERO:** APROBAR la presente escala de sanciones.

**ARTICULO VIGESIMO SEGUNDO:** DISPONER que la Unidad de Tránsito y Seguridad Vial MPCH, el serenazgo, los Inspectores de Tránsito de la municipalidad provincial, la policía municipal, en coordinación con la Policía Nacional del Perú, sean los responsables del cumplimiento de la presente Ordenanza.

**ARTICULO VIGESIMA TERCERO:** ENCARGAR, a la Gerencia de Secretaria General la publicación respectiva de acuerdo a Ley, en el Diario Local de mayor circulación de la jurisdicción

**ARTICULO VIGESIMA CUARTO:** APROBAR las inspecciones técnicas vehiculares a los vehículos encargados de servicio de pasajeros; tanto de vehículos mayores como menores, que transitan dentro de la provincia de Chota.

**ARTICULO VIGESIMO QUINTO:** DEROGAR EN TODOS SUS EXTREMOS todas las Ordenanzas Municipales que contravenga a la presente.

**ARTICULO VIGESIMO SEXTO:** SE DISPONE la vigencia de la presente ordenanza al día siguiente de su publicación, el diario de mayor circulación de la región.

**REGÍSTRESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.**

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHOTA  
Neptalí Tizla Kapañan  
ALCALDE

CHOTA

Jr. ANAXIMANDRO VEGA N° 409 TELEFAX (076) / 351972 / 351821  
www.munichota.gob.pe / Email: mpchota@hotmail.com

## ANEXO 06

### PROBLEMÁTICA EN CHOTA

***Figura 27: Tres personas sobre una motocicleta lineal y ninguna sin casco de protección***



Fuente: Toma fotográfica del autor, junio de 2015.

***Figura 28: Pone en riesgo su vida***



Fuente: Toma fotográfica del autor, junio de 2015.

***Figura 29: Motos invadiendo la acera, propia de tránsito para personas***



Fuente: Toma fotográfica del autor, junio de 2015.

***Figura 30: Dos mototaxis colisionan, 2 pasajeros y 2 conductores quedan heridos.***



Fuente: Toma fotográfica del autor, junio de 2015



ANEXO 07

Figura 31: Carátula del 1er Módulo



Fuente: Diseño de afiche del autor, junio de 2015

Figura 32: Carátula del 2do Módulo



Fuente: Diseño de afiche del autor, junio de 2015

Figura 33: Carátula del 3er Módulo

**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**

**STOP** **PROVINCIA CHOTA**  
**2015-2016**

**CAPACITACIÓN PROFESIONAL  
INTEGRAL, PERMANENTE  
Y SOSTENIBLE**

COORDINADOR GENERAL: **WILDER CHANDUVÍ CALDERÓN**

**MÓDULO**  
**DESARROLLO PSICOLÓGICO  
DEL CONDUCTOR**

CAPACITADORA: **PSIC. FIORELA YESMITH LLATAS CHÁVEZ**

Fuente: Diseño de afiche del autor, junio de 2015

Figura 34: Carátula del 4to Módulo

**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**

**STOP** **PROVINCIA CHOTA**  
**2015-2016**

**CAPACITACIÓN PROFESIONAL  
INTEGRAL, PERMANENTE  
Y SOSTENIBLE**

COORDINADOR GENERAL: WILDER CHANDUVÍ CALDERÓN

**MÓDULO**

**TERAPIA Y ENTRENAMIENTO  
FÍSICO DEL CONDUCTOR**

CAPACITADOR: LIC. SEGUNDO VÁSQUEZ SÁNCHEZ

Fuente: Diseño de afiche del autor, junio de 2015

Figura 35: Carátula del 5to Módulo

**CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**

**STOP** **PROVINCIA CHOTA**  
**2015-2016**

**CAPACITACIÓN PROFESIONAL  
INTEGRAL, PERMANENTE  
Y SOSTENIBLE**

COORDINADOR GENERAL: **WILDER CHANDUVÍ CALDERÓN**

**MÓDULO**

**SEGURIDAD, SALUD  
Y SENSIBILIZACIÓN VIAL**

CAPACITADOR: **LIC. JHONI GAYOSO SALCEDO**

Fuente: Diseño de afiche del autor, junio de 2015

Figura 36: Carátula del 6to Módulo



Fuente: Diseño de afiche del autor, junio de 2015

**Figura 37: Palabras de inauguración Programa de Capacitación a Conductores de mototaxis, a cargo del Prof. Segundo Noriega Díaz Dirección Sub Regional de Transportes y Comunicaciones de Chota.**



Fuente: Fotografía realizada por el investigador, diciembre de 2015

**Figura 38: Participantes del grupo de Capacitación**



Fuente: Fotografía realizada por Dirección Sub Regional de Transportes y Comunicaciones de Chota, diciembre de 2015.

**Figura 39: Profesor SOS. PNP. Miguel Estrella Fernández desarrollando clases de Leyes y Normas de Tránsito**



Fuente: Fotografía realizada por el investigador, diciembre de 2015.

**Figura 40: Profesora Psc. Jazmín Llatas Chávez desarrollando clases de Desarrollo Psicológico del Conductor**



Fuente: Fotografía realizada por el investigador, diciembre de 2015.



***Figura 41: Participantes y autoridades del Curso de Capacitación compartiendo el refrigerio.***



Fuente: Fotografía realizada por el investigador, diciembre de 2015.

***Figura 42: Profesor Lic. Segundo Vásquez Sánchez desarrollando clases de Terapia y Entrenamiento Físico del Conductor***



Fuente: Fotografía realizada por el investigador, diciembre de 2015.

***Figura 43: Profesor Lic. Jhoni Gayoso Salcedo desarrollando clases de Seguridad, Salud y Sensibilización Vial***



Fuente: Fotografía realizada por el investigador, diciembre de 2015.

***Figura 44: Profesor Ing. Fernando Muñoz Vásquez desarrollando clases de Estructura Mecánica-Eléctrica***



Fuente: Fotografía realizada por el investigador, diciembre de 2015.

***Figura 45: Profesor Segundo Víctor Noriega Díaz (Secretaría técnica del COPROSEV) de la Dirección Sub Regional de Transportes y Comunicaciones de Chota (DSRTC), escuchando clases de Capacitación.***



Fuente: Fotografía realizada por el investigador, diciembre de 2015.

***Figura 46: Clausura del Curso de Capacitación a cargo del Ing. Juan Barboza Miranda de la Unidad de Circulación y Seguridad Vial MPCH***



Fuente: Fotografía realizada por el investigador, diciembre de 2015.

***Figura 47: Compartiendo bocaditos en la Clausura del Curso de Capacitación Integral y Permanente para mototaxista de Chota 2015***



Fuente: Fotografía realizada por el investigador, diciembre de 2015.