REVISTA INVECOM
ISSN en línea: 2739-0063

Respeto al peatón en el espacio urbano: análisis socio-jurídico comparado entre Perú y España

Respect for pedestrians in urban spaces: a socio-legal analysis comparing Peru and Spain

Recibido: 07/04/2025 - **Aceptado:** 06/07/2025

Manuel Ernesto Chirinos Soriano
https://orcid.org/0000-0001-6018-5308
mchirinosso29@ucvvirtual.edu.pe
Universidad César Vallejo. Lima, Perú

Resumen

El presente estudio analiza y compara el marco sociojurídico del respeto al peatón en los espacios urbanos de Perú y España. El objetivo principal es identificar diferencias en legislación, cultura vial y gestión institucional, proponiendo estrategias para fortalecer la protección del peatón en ambos contextos. Se empleó una metodología cualitativa y comparativa, basada en la revisión de normativas vigentes, análisis de estadísticas oficiales y estudios sobre percepción ciudadana y cultura vial. Los resultados muestran que, aunque ambos países cuentan con marcos legales similares, España evidencia un mayor respeto y protección hacia el peatón, sustentado en una cultura vial consolidada y una gestión institucional más efectiva. En contraste, Perú enfrenta desafíos como la débil aplicación normativa, carencias en educación vial y alta incidencia de accidentes, donde los peatones son las principales víctimas. Se concluye que es fundamental reforzar la educación vial, mejorar la fiscalización y adaptar las políticas públicas, tomando como referencia las buenas prácticas españolas, a fin de reducir la siniestralidad y garantizar el derecho al tránsito seguro para todos los ciudadanos.

Palabras clave: incidencia, conductores, legislación actual.

Abstract

This study analyzes and compares the socio-legal framework of respect for pedestrians in urban spaces in Peru and Spain. The main objective is to identify differences in legislation, road culture and institutional management, proposing strategies to strengthen pedestrian protection in both contexts. A qualitative and comparative methodology was used, based on the review of current regulations, analysis of official statistics and studies on citizen perception and road culture. The results show that, although both countries have similar legal frameworks, Spain shows greater respect and protection for pedestrians, based on a consolidated road culture and more effective institutional management. In contrast, Peru faces challenges such as weak enforcement, lack of road safety education and a high incidence of accidents, where pedestrians are the main victims. The conclusion is that it is essential to strengthen road safety education, improve enforcement and adapt public policies based on Spanish best practices in order to reduce the accident rate and guarantee the right to safe traffic for all citizens.

Keywords: incidence, drivers, current legislation.

Introducción

En virtud de los cambios sociales que han tenido lugar a lo largo de la historia, el respeto que merece el peatón como sujeto de derechos en la interacción con el automóvil ha adquirido contornos muy precisos, que pueden calificarse de convencionales. Conviene recordar que los seres humanos deben ser valorados independientemente de factores de tipo natural, como la edad o las habilidades físicas; morales, como su nivel educativo, sus aspiraciones o su situación económica; o sociales, como su lugar de residencia, procedencia, color de piel o apariencia. El trato que debe dispensarse a las personas debería ser igualitario, independientemente de sus circunstancias, cualidades o condiciones, ya que toda persona posee una dignidad inherente al ser humano.

Teniendo en cuenta que el desarrollo urbano, social y cultural de Perú y España ha sido tumultuoso y desigual, deben analizarse diversos criterios de impacto. Cada contexto geográfico y la oferta de espacio urbano están ligados a las leyes sociales, a la cultura, a la producción y a los actores involucrados, por lo que el nivel de avance en estas áreas incide directamente en la regulación y restricciones que afectan la movilidad peatonal en

los espacios urbanos. Asimismo, es importante señalar que existen grandes diferencias en la percepción ciudadana entre la población peruana y la española, diferencias que también se reflejan en el diseño y uso del espacio urbano. Esto puede observarse en la importancia que se otorga a la movilidad peatonal fluida y segura, tanto a nivel personal como institucional (Canaza-Choque, 2022).

Pese a esta marcada diferencia, evidenciada a través de distintas fuentes de datos y tipos de tráfico, existen aspectos significativos que condicionan la movilidad peatonal en ambos países. Uno de los más relevantes son las premisas que fundamentan las leyes de respeto al peatón. Debe considerarse que la humanidad ha promulgado múltiples normas, algunas de las cuales no se ajustan al marco lógico o a los principios que deberían regir su aplicación, ya que no todo lo legislado está necesariamente en consonancia con los principios de equidad y protección ciudadana (Sosa, 2024).

Este estudio se adentra en la compleja realidad que enfrentan las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por infractores de la ley general de tránsito. Con frecuencia, los conductores actúan sin considerar las graves consecuencias de sus acciones, lo que resulta en lesiones, e incluso en la muerte de peatones. Al comparar la situación de las ciudades de España con las de Perú, se observa que, en el contexto español, el derecho del peatón es tácito y ampliamente respetado, especialmente en zonas no señalizadas.

En estos espacios urbanos, la normativa exige que el conductor, independientemente de su velocidad, permanezca siempre atento a la presencia de peatones y reduzca la velocidad para cederles el paso, incluso en ausencia de semáforos. Por el contrario, en muchas ciudades peruanas se evidencia una marcada falta de cultura vial. Los conductores, tanto de vehículos privados como de transporte público, tienden a acelerar ante la presencia de peatones, en lugar de cederles el paso, priorizando su propio avance y generando situaciones de riesgo. Esta actitud no solo incrementa la frecuencia de accidentes con consecuencias graves o fatales, sino que también refleja un preocupante irrespeto a las normas de tránsito y a la integridad y derechos de los ciudadanos.

Este estudio se centra en los desafíos que enfrentan ambos países, cuyas ciudades comparten normas y reglamentos similares sobre control del tránsito y derechos y deberes del peatón. Sin embargo, en el caso peruano, pese a contar con un marco legal comparable al español, su cumplimiento es débil. Desde una perspectiva comparativa, se destaca que España, a través de su Dirección General de Tráfico, ha adoptado estrategias sólidas como la "Visión Cero", cuyo objetivo es alcanzar cero muertes y lesiones graves en las carreteras, y garantizar el derecho al tránsito peatonal en zonas no reguladas por semáforos. Esta visión enfatiza el enfoque del "Sistema Seguro", que considera todos los elementos del sistema vial —carreteras, vehículos, conductores y normativas— para crear un entorno más seguro en todo el país (Dirección General de Tráfico [DGT], 2020).

En el caso de Perú, aunque no ha adoptado formalmente la Visión Cero, el país se ha adherido a la Agenda 2030 de las Naciones Unidas y a la Declaración de Estocolmo, que promueven la seguridad vial. Su Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 se basa en los cinco pilares de la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2011), con el objetivo de reducir los accidentes de tránsito, especialmente en zonas sin semáforos. Sin embargo, la falta de un enfoque integral y la debilidad institucional representan obstáculos significativos para lograr una reducción sustancial de la siniestralidad. A diferencia de España, donde los conductores disminuyen la velocidad al detectar peatones, en Perú es común que aceleren, aumentando así el riesgo de accidentes mortales.

Es esencial establecer procedimientos más específicos y sanciones estrictas para mejorar la seguridad vial, junto con una educación continua y generalizada en todos los niveles educativos, que sensibilice a la población sobre este problema. Por ello, el objetivo de este estudio es analizar y comparar el marco sociojurídico del respeto al peatón en los espacios urbanos de Perú y España, identificando las diferencias en legislación, cultura vial y gestión institucional, con el fin de proponer estrategias que contribuyan a fortalecer la protección y seguridad del peatón en ambos contextos.

Metodología

El enfoque metodológico utilizado en este estudio se basó en un análisis cualitativo comparativo, respaldado por la revisión documental y normativa, así como por el análisis estadístico. En primer lugar, se llevó a cabo una revisión exhaustiva de las normativas vigentes en Perú y España, incluyendo leyes, reglamentos y políticas públicas relacionadas con la seguridad vial y el tránsito peatonal. Este análisis permitió identificar tanto las diferencias como las similitudes en los marcos jurídicos y los enfoques institucionales destinados a proteger a los peatones en ambos países.

Posteriormente, se realizó un análisis detallado de los datos oficiales y reportes de accidentes de tránsito que involucraban a peatones, obtenidos de fuentes confiables, como la Defensoría del Pueblo en Perú y la Dirección General de Tráfico en España. Esta revisión de estadísticas fue fundamental para comprender el

impacto concreto de las normativas existentes y para identificar las problemáticas específicas presentes en cada contexto urbano.

Asimismo, se llevó a cabo un estudio exhaustivo de la percepción ciudadana y la cultura vial en ambos países, mediante el análisis de investigaciones previas, encuestas y estudios de caso. Se prestó especial atención a las actitudes sociales y comportamentales que influyen en el cumplimiento de las normativas viales, así como a los niveles de educación y conciencia vial presentes en la sociedad.

Otro aspecto crucial de la metodología fue la comparación detallada de las capacidades y estructuras institucionales responsables de la gestión y fiscalización del tránsito en Perú y España. Esta evaluación permitió identificar las brechas y fortalezas que afectan la implementación efectiva de políticas de seguridad vial en ambos países.

Finalmente, a partir de la información recopilada, se realizó un análisis crítico para establecer las relaciones entre los factores legales, culturales y administrativos que influyen en el respeto al peatón. Como resultado, se formularon propuestas concretas orientadas a mejorar la protección del peatón, fortalecer la educación vial y optimizar la gestión institucional en el contexto peruano, tomando como referencia las buenas prácticas del modelo español.

Resultados y discusión

El derecho al tránsito seguro es un derecho humano fundamental que emerge de la intersección de varios derechos reconocidos internacionalmente, como el derecho a la vida, la integridad personal, la libertad de movimiento y la accesibilidad, este derecho se materializa en la posibilidad de transitar por las vías públicas sin riesgo de sufrir accidentes o lesiones, y se extiende a todos los usuarios de la vía, incluyendo peatones, ciclistas, conductores y pasajeros; por lo que, dentro de los fundamentos del derecho al tránsito se encuentra intrínsecamente ligado a la protección de la vida y la integridad física de las personas. La Declaración Universal de los Derechos Humanos, en su artículo 3, establece que "todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona", este derecho fundamental se ve directamente afectado por la inseguridad vial, que se traduce en accidentes, lesiones y muertes.

Contexto en Perú

La ciudad de Lima, capital del Perú, ha experimentado un crecimiento urbano acelerado y desordenado, impulsado en gran medida por los flujos migratorios desde el interior del país hacia las zonas metropolitanas. Mientras que en 1940 su población era de aproximadamente un millón de habitantes, hoy supera con creces los 10 millones, generando una presión insostenible sobre su infraestructura urbana.

Este crecimiento ha superado entre cinco y seis veces la capacidad de carga prevista para la ciudad, lo que ha colapsado servicios vitales como el transporte, la atención médica, y la administración pública, especialmente en zonas críticas como el Centro Histórico de Lima, donde se concentra el 80% de la demanda ciudadana.

Según Alvarado (2024), Lima presenta más de 5,000 puntos de acceso urbano distribuidos en unas 60 vías principales que, lejos de aliviar el tráfico, se han convertido en cuellos de botella. Las arterias tradicionales como la Avenida Carbonera o el sector de Naga-Ronrapunta se encuentran “mutiladas”, y la planificación urbana en áreas como Lima Centro no ha sido diseñada para soportar el tráfico actual ni el desarrollo en paralelo de múltiples proyectos viales. Esto ha generado una superposición caótica de calles, colegios, edificios y servicios que operan sin coordinación ni criterios técnicos.

El estudio también advierte sobre los efectos colaterales en los hospitales, zonas escolares y servicios básicos, cuya infraestructura ya no responde a las necesidades de una población que crece sin planificación ni control efectivo. La falta de respuesta estatal, combinada con deficiencias en el diseño urbano, ha dado paso a lo que el autor califica como un modelo colapsado de movilidad y gestión territorial.

Legislación vigente

En el marco legal peruano, la protección de la vida y la integridad física se establece como función esencial del Estado, particularmente en lo que respecta a los derechos de los peatones. Diversas normas dentro del ordenamiento jurídico reconocen el derecho al tránsito seguro, no solo como una garantía individual, sino como parte de una política pública orientada al respeto y la inclusión de todos los ciudadanos, incluyendo minorías y grupos vulnerables. Las normas legales mencionadas son:

- Constitución Política del Perú (1993), artículo 118
- Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre [Ley N° 27181]

- Código Civil del Perú (1984), artículos 42, 43 y 44
- Código Penal del Perú
- Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 033-2001-MTC y sus modificatorias

Como señalan Aguilera y Alcívar (2024), el objetivo de la normativa vigente es mejorar la seguridad de los peatones y, en general, de todos los usuarios de la red vial, regulando su comportamiento en la vía pública. En este sentido, el Sistema Nacional de Información de Tránsito cumple una función clave de vigilancia y evaluación periódica, permitiendo identificar infracciones, accidentes y fallos sistemáticos en la gestión vial.

Estadísticas de accidentes

Las cifras oficiales evidencian la magnitud del problema. Solo en el año 2010, se registraron 73,247 accidentes de tránsito a nivel nacional, de los cuales 24,756 ocurrieron en Lima, la capital del país. Dentro de estos, 9,848 víctimas fatales fueron peatones, y cerca del 50 % de estos casos se concentraron en tres distritos urbanos: Lima Metropolitana, San Juan de Lurigancho y La Victoria. Estas cifras confirman que el peatón es la principal víctima del caos vial, por lo que es urgente aplicar políticas más eficaces para garantizar su protección.

Además, la Encuesta Nacional de Hogares (2018) revela una percepción limitada sobre la gravedad del problema. Mientras un 53.8 % de la población considera la congestión vehicular como el mayor problema urbano, apenas un 2.3 % identifica los accidentes de tránsito como una preocupación prioritaria (INEI, 2019). Esta desconexión entre la realidad estadística y la percepción social limita la presión ciudadana para exigir cambios estructurales en el modelo de seguridad vial.

Como advierten Osorio et al. (2024), estos datos deben conducir a acciones preventivas y campañas sostenidas de educación vial, alineadas con los estándares internacionales de seguridad y responsabilidad ciudadana. El respeto al peatón no debe depender de la suerte ni del azar, sino de una estructura normativa y cultural que ponga la vida en el centro de las decisiones públicas.

Percepción ciudadana

El presente estudio compara la realidad del respeto al peatón en Perú y España, por lo que resulta esencial considerar la influencia de la percepción ciudadana y el papel que cumplen la cultura vial y el principio de responsabilidad en el cumplimiento de las normas de tránsito. Tal como afirman Almeida y Junco (2024), el problema no radica únicamente en la ausencia o debilidad de normas legales, sino en las actitudes de los conductores, muchas veces alimentadas por la informalidad, la falta de fiscalización y la desinformación replicada por los medios de comunicación, tanto formales como informales.

La cultura vial no se limita al aprendizaje técnico de reglas de tránsito; es una construcción social compuesta por signos, símbolos, normas y valores que se desarrollan y transmiten a lo largo del tiempo a través de canales educativos formales, no formales e informales. Según Bencomo Velázquez (2023), esta educación vial debe entenderse como un proceso continuo que va más allá del aula, involucrando a todos los actores sociales: familias, medios, instituciones públicas, y especialmente los propios ciudadanos como usuarios del espacio público.

En este contexto, la cultura y la educación vial cumplen un rol determinante para modificar comportamientos arraigados que favorecen la imprudencia, la desobediencia a las normas y el irrespeto hacia los peatones. No basta con dictar un mandato legal si la sociedad no ha interiorizado el valor de ese mandato como principio cívico. En efecto, los sistemas de riesgo vial están asociados a prácticas sociales normalizadas y a una escasa conciencia sobre la responsabilidad compartida en la vía pública.

Por ello, el lema “peatonalización del espacio público” no solo representa una medida urbanística, sino un cambio de paradigma cultural que implica recuperar el espacio para el ciudadano, formar conductores conscientes y generar una transformación sostenida en los valores viales colectivos.

Contexto en España

En España, el peatón es legalmente reconocido como un usuario vulnerable dentro del sistema vial. Desde 2019, la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial ha incorporado disposiciones que regulan la interacción entre peatones, conductores, ciclistas, usuarios de patinetes eléctricos y demás formas de movilidad personal, con el fin de garantizar la prioridad del peatón en espacios compartidos.

Como señalan Zambrano Pedraza (2023) y Quintáns-Pintos (2025), el respeto al peatón se concreta en la práctica mediante una adecuada gestión del espacio urbano, en la que se prioriza la exclusividad peatonal. El diseño del mobiliario urbano, las restricciones a la circulación vehicular y el control del uso comercial del espacio público son fundamentales para asegurar que las zonas peatonales sean visibles, accesibles y seguras. Por

ejemplo, ubicar terrazas de restaurantes o elementos comerciales en medio del paso peatonal va en contra de esta lógica y debe evitarse; se recomienda que tales usos se ubiquen en lados opuestos o en zonas claramente delimitadas.

Asimismo, en muchas ciudades españolas, especialmente en los cascos históricos, se promueve la peatonalización de calles mediante el uso temporal o permanente de espacios originalmente destinados al tránsito vehicular, favoreciendo una experiencia urbana centrada en el peatón. Según Puma y Armando (2023), estos espacios peatonales no solo son demandados por los ciudadanos, sino que también exigen una respuesta eficaz del orden público, la limpieza urbana y la gestión institucional.

El desafío, según estos autores, radica en la complejidad de gestionar múltiples actores con intereses distintos: operadores privados, residentes, turistas y autoridades locales. La solución, en el contexto español, ha sido avanzar hacia una planificación urbana participativa, que articule las demandas vecinales con las estrategias municipales de movilidad sostenible.

En conclusión, el caso español ofrece un modelo claro de convivencia urbana, en el cual el peatón tiene prioridad real, no solo desde la norma, sino también desde la configuración del entorno urbano, el diseño de políticas públicas y la cultura ciudadana.

Legislación vigente

En España, la legislación sobre tránsito y movilidad está regulada principalmente por:

- Constitución Española (1978), artículo 15
- Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial [Ley 339/1990]
- Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003

Según Alonso et al. (2025), la normativa refleja una visión contemporánea de la movilidad, en la que se reconoce que el tránsito de personas debe recibir una atención equivalente o superior al transporte motorizado. La ley promueve activamente la peatonalización y prioriza el diseño de espacios públicos que favorezcan al peatón.

Por su parte, Romero Morales (2024) destaca que la norma también establece criterios de oportunidad para la imposición de sanciones, reconociendo las limitaciones materiales o humanas de la administración. Asimismo, subraya que la ley responde a una demanda ciudadana por entornos más seguros, reflejada en la creciente tendencia de las ciudades españolas a transformar sus espacios urbanos en zonas preferentemente peatonales.

Estadísticas de accidentes

El análisis de datos estadísticos en España ha permitido comprender cómo diferentes modos de transporte impactan la seguridad del peatón, siendo este el eslabón más frágil del sistema. Fernández Benéitez (2024) sostiene que, para obtener información útil, las estadísticas no solo deben indicar el número total de accidentes, sino también desagregar los datos por tipo de víctima, circunstancias del accidente y modalidad de transporte involucrada.

En el año 2023, España registró un total de 1 806 fallecidos en accidentes de tráfico, cifra que se alcanzó en el contexto de 101 306 siniestros viales ocurridos en todo el país. Estos datos reflejan un aumento del 3 % tanto en el número de accidentes como en las víctimas mortales respecto al año anterior, según informes de la Dirección General de Tráfico (DGT, 2024).

A pesar de este repunte, las cifras de siniestralidad vial en 2023 se mantienen por debajo de los niveles previos a la pandemia. En comparación con 2019, el número de siniestros con víctimas fue un 5.9 % menor, lo que indica que, aunque la tendencia reciente es al alza, aún no se ha recuperado la incidencia registrada antes de la crisis sanitaria.

El año 2023 también estuvo marcado por un récord histórico en movilidad, ya que se alcanzó un 2 % más de desplazamientos de largo recorrido en comparación con 2022. Este incremento en la circulación puede estar relacionado con el aumento observado en los siniestros y víctimas, aunque la tasa de mortalidad por millón de habitantes en España sigue siendo una de las más bajas de la Unión Europea.

Un aspecto preocupante destacado por la DGT (2024) es el uso insuficiente de sistemas de seguridad. Un número significativo de personas fallecidas en turismos, furgonetas, motocicletas y bicicletas no utilizaban el cinturón de seguridad o el casco en el momento del accidente, lo que subraya la importancia de reforzar las campañas de concienciación y control sobre estos dispositivos.

No obstante, Falcón Moncada (2025) señala que, aunque la cantidad de datos disponibles ha aumentado recientemente, su acceso sigue siendo limitado por metodologías complejas y costosas. Esto dificulta el uso efectivo de la información en la planificación urbana, especialmente en lo que respecta al análisis detallado de accidentes que involucran a peatones.

Percepción ciudadana

La percepción ciudadana sobre la movilidad y la seguridad vial en España refleja una creciente preocupación por el uso desigual del espacio público, especialmente en barrios céntricos. Un estudio aplicado en el distrito madrileño de Malasaña revela que:

- El 91 % de los encuestados considera necesario reducir la anchura de las calles del centro;
- El 98 % solicita ampliar las aceras y mejorar la infraestructura peatonal;
- El 41 % identifica como problema el cruce de calles, y
- El 56 % reclama un entorno más limpio y ordenado.

Según Hidalgo Hermosilla y Martín (2022), esta percepción responde a una experiencia cotidiana marcada por el desorden y la inseguridad, donde la ocupación excesiva de las aceras por terrazas y locales comerciales dificulta el tránsito peatonal. En palabras de los propios ciudadanos, la movilidad en el barrio es “potencialmente peligrosa” tanto por el tráfico motorizado como por la gestión inadecuada del espacio urbano.

Contreras (2024) coincide al señalar que existe una tensión constante entre los usos privados del espacio público, como las actividades comerciales, y el derecho del peatón a desplazarse con libertad, seguridad y dignidad. Esta situación evidencia la necesidad de replantear el modelo de gestión urbana, asegurando que el diseño de las ciudades ponga en el centro a las personas, y no únicamente a los vehículos.

Comparación normativa entre Perú y España

La comparación entre la normativa peruana y la española respecto al respeto y protección del peatón permite identificar diferencias sustanciales tanto en el enfoque jurídico como en su aplicación práctica.

La primera gran diferencia es conceptual. En Perú, la Ley de Tránsito vigente desde 2004 se basa en el principio del "uso racional de la vía", sin establecer una norma específica que reconozca expresamente al peatón como usuario vulnerable del sistema vial. En cambio, en España, la Ley sobre Tráfico y Seguridad Vial consagra como principio rector el deber de los conductores de proteger a los usuarios más vulnerables, con especial énfasis en los peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida. Como señala Falcón Moncada (2025), la legislación española incorpora desde su origen una orientación protectora explícita que obliga a priorizar la seguridad de quienes están en mayor riesgo.

La segunda diferencia se encuentra en la forma en que se concreta esta protección jurídica. Si bien ambos países reconocen la necesidad de proteger al peatón en caso de colisión, la respuesta legal es distinta.

En Perú, esta protección se expresa principalmente como el derecho a una compensación económica o pensión, generalmente derivada de un fondo presupuestal. En cambio, en España, la protección se articula desde el principio de cautela frente a la vulnerabilidad, y ante cualquier transgresión del derecho de paso del peatón, el conductor está obligado a resarcir los daños causados. En este sentido, Portuguez Ayllón y Sandiga Pimentel (2024) destacan que, mientras que en Perú el foco está en la indemnización posterior al daño, en España predomina una lógica preventiva y reparadora inmediata, alineada con el principio de tutela reforzada.

Finalmente, la tercera diferencia, y quizá la más trascendental, radica en la jerarquización del peatón dentro del sistema vial. En Perú, la normativa no otorga al peatón una condición de prioridad absoluta en la vía, lo que en la práctica termina favoreciendo a los vehículos motorizados. Esta “merma” en la protección jurídica, como señalan Zegarra Ricalde y Holgado Loaiza (2024), refleja la falta de voluntad estatal para reconocer al peatón como el actor más vulnerable. Por el contrario, España sí consagra legalmente la prioridad del peatón, lo que implica no solo el deber de espera por parte de los vehículos, sino también una obligación de conducta activa por parte del conductor para garantizar su seguridad.

Cultura vial: educación y sensibilización

En cuanto a la cultura vial, entendida como el conjunto de valores, normas y comportamientos que deben promover el respeto al peatón, el uso adecuado de los espacios públicos y la corresponsabilidad entre conductores, autoridades y peatones, se observa una brecha significativa entre España y Perú.

En España, la cultura vial se fomenta desde la infancia mediante programas escolares obligatorios y campañas públicas sostenidas. Un ejemplo destacado es la campaña “Ponle Freno”, difundida a través de medios

masivos, que busca generar conciencia ciudadana sobre la seguridad vial. Además, existen sanciones sociales efectivas: la opinión pública reprueba activamente las conductas imprudentes al volante. Estas medidas se complementan con una regulación específica que limita la velocidad en zonas urbanas a 30 km/h, reforzando así la prioridad del peatón y reduciendo el riesgo de atropellos.

En contraste, en Perú la cultura vial enfrenta serios déficits estructurales:

- La educación vial no está incorporada al currículo escolar, lo que genera desconocimiento generalizado de las normas básicas.
- Predomina la informalidad y la corrupción, con casos documentados de licencias de conducir adquiridas sin capacitación real.
- La impunidad es habitual, ya que muchos conductores que infringen la ley no son sancionados.
- Se han normalizado prácticas peligrosas, como el cruce imprudente de peatones en zonas no habilitadas o la negativa de los conductores a ceder el paso.
- Las campañas gubernamentales han sido inconsistentes y poco efectivas. Por ejemplo, la iniciativa "Tolerancia Cero" no tuvo continuidad ni logró impactar de manera significativa en el comportamiento ciudadano.

Tabla 1
Conclusión comparativa

Aspecto	España	Perú
Sistema Seguro	Política de Estado [Visión Cero].	Existe en papel, pero sin implementación.
Infraestructura	Calles diseñadas para peatones.	Insegura [puentes peatonales subutilizados].
Fiscalización	Multas altas y tecnología [radares].	Corrupción y sanciones simbólicas.
Cultura Vial	Respeto al peatón internalizado.	Informalidad y desinterés institucional.

Propuestas para Perú: Hacia una visión integral de seguridad vial

En este contexto, Perú debe adoptar la estrategia Visión Cero, reformando la Ley N.º 27181 con metas claras que permitan reducir en un 50 % las muertes por accidentes de tránsito para el año 2030. Esta reforma debe ir acompañada de la creación de una Autoridad Nacional de Seguridad Vial autónoma, similar a la Dirección General de Tráfico (DGT) en España, dotada de facultades legales, recursos propios y capacidades técnicas para ejecutar políticas efectivas. Asimismo, se requiere la incorporación de tecnologías de fiscalización, como fotomultas y un sistema de puntos para licencias de conducir.

La educación vial debe ser obligatoria desde la escuela primaria hasta los programas de formación para conductores, acompañada de campañas masivas de concienciación a través de medios de comunicación y redes sociales, promoviendo mensajes como "El peatón primero".

En comparación con países de la región, Colombia ha logrado avances significativos mediante el uso de fotomultas y programas educativos, mientras que México ha implementado con éxito los controles mediante alcoholímetros, aunque aún enfrenta problemas estructurales de corrupción. España, por su parte, ha demostrado que la combinación de normativas estrictas, tecnología avanzada y cultura ciudadana salva vidas, modelo que Perú debe adaptar a su propia realidad sociocultural e institucional.

Comparación sociojurídica: Cultura y gestión institucional

En cuanto al componente cultural, Perú enfrenta desafíos estructurales significativos:

- Predomina la informalidad en la obtención de licencias, muchas veces sin capacitación adecuada.
- El comportamiento vial favorece al conductor, quien suele priorizar su rapidez sobre la seguridad del peatón, incluso acelerando en cruces no semaforizados.
- Existe una carencia generalizada de educación vial, que no forma parte del currículo escolar ni de campañas públicas continuas.
- Se han normalizado prácticas peligrosas, como que los peatones crucen por la mitad de la vía debido a la falta de infraestructura adecuada.

Un estudio del CIDATT (2022) revela que solo el 5 % de los conductores en Lima cede el paso a los peatones en cruces no regulados.

En contraste, en España:

- El respeto al peatón está profundamente arraigado, y los conductores frenan automáticamente en pasos peatonales.
- La educación vial inicia desde la educación primaria, con programas como Pequevial.
- Existen sanciones sociales, como el rechazo público y la presión en redes sociales a los conductores imprudentes.
- Según la DGT (2021), el 92 % de los conductores en Madrid respeta la prioridad peatonal.

En el aspecto institucional, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en Perú carece de autonomía y estabilidad: ha tenido cinco ministros en cinco años y sufre de una marcada limitación presupuestaria, destinando apenas el 0.1 % del PBI a seguridad vial (MEF, 2023). A ello se suma un problema estructural de corrupción, con casos documentados de licencias otorgadas sin pruebas rigurosas (Contraloría General de la República). Además, las municipalidades ejercen competencias fragmentadas, lo que genera disparidad en la gestión de semáforos y tránsito según cada distrito.

En España, en cambio, la DGT es un organismo con autonomía técnica y financiera, cuyos recursos provienen, entre otros, de la recaudación de multas. Cuenta con una estructura descentralizada, con oficinas en todas las provincias, y con un sistema de tecnología integrada para la fiscalización vial. Uno de sus pilares es el sistema Puntos 3.0, que permite rastrear digitalmente las infracciones. En 2022, la DGT invirtió 120 millones de euros en cámaras inteligentes como parte de su estrategia para reducir la siniestralidad.

En contraste, en Perú el sistema sancionador es ineficaz. Las multas son simbólicas: por exceso de velocidad se impone una sanción de S/ 380 (aproximadamente €90), y por no ceder el paso al peatón, solo S/ 165 (≈ €40), penalizaciones que no disuaden las conductas de riesgo. Además, el sistema de puntos es inoperante, y las licencias rara vez se suspenden por acumulación de infracciones. La fiscalización es débil: solo el 10 % de los radares están operativos y no existe una vigilancia automatizada generalizada.

En España, por el contrario, las sanciones son ejemplares y progresivas:

- Exceso de velocidad: entre €100 y €600, con pérdida de puntos.
- No ceder el paso al peatón: €200 y reducción de 4 puntos en el carné.
- El sistema de puntos inicia con 12 unidades, cuya pérdida total obliga a repetir los exámenes teóricos y prácticos para recuperar la licencia.

La fiscalización tecnológica en España es robusta: más de 3000 radares y cámaras con inteligencia artificial permiten detectar infracciones con alta eficacia.

Tabla 2
Brecha Socio-Jurídica Perú vs. España

Variable	Perú	España
Cultura vial	Informalidad y desinterés institucional	Respeto internalizado y educación desde la infancia
Institucional	MTC débil, sin recursos ni autonomía	DGT autónoma, tecnificada y descentralizada
Sanciones	Multas bajas, sin efecto ni seguimiento	Sistema estricto, automatizado y disuasorio

Frente a esta realidad, Perú necesita una reforma institucional urgente que incluya:

- Creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial con autonomía y presupuesto propio, similar a la DGT española.
- Fortalecimiento del régimen sancionador, elevando las multas significativamente (por ejemplo, S/ 1,500

por no ceder el paso).

- Implementación real del sistema de puntos, con suspensión efectiva de licencias por acumulación.
- Campañas de sensibilización sostenidas, con testimonios de víctimas y mensajes directos como "Conductor responsable salva vidas".

Conclusiones

El derecho al tránsito seguro constituye un derecho humano fundamental que exige atención prioritaria y acción decidida por parte de los Estados. La comparación entre España y Perú en materia de seguridad vial revela diferencias notables en la protección del peatón y en la gestión de la seguridad vial. España ha logrado avances significativos gracias a un enfoque integral, la integración de tecnologías y una cultura de respeto al peatón, mientras que Perú enfrenta mayores retos derivados de la alta siniestralidad, la debilidad institucional y la desigualdad social. Esta realidad evidencia la necesidad de fortalecer las instituciones peruanas, implementar políticas públicas más efectivas y promover una cultura de seguridad vial que priorice la vida y la dignidad de los ciudadanos.

En el contexto peruano, el incumplimiento de la ley de tránsito por parte de los conductores es una problemática recurrente que pone en riesgo a los peatones y que, aunque contempla sanciones administrativas como multas y pérdida de puntos en la licencia, requiere de una aplicación más rigurosa y efectiva. Además, la responsabilidad civil y penal de los conductores debe ser reforzada para garantizar la reparación de los daños a las víctimas y la sanción adecuada en casos de negligencia o imprudencia, llegando incluso a la tipificación de delitos graves, como el homicidio culposo o las lesiones graves.

Tanto las normas internacionales como las nacionales reconocen el tránsito seguro como un derecho humano vinculado a la vida y la dignidad. Sin embargo, mientras España ha implementado mecanismos efectivos de fiscalización y educación vial, Perú aún enfrenta importantes desafíos en la aplicación normativa, la infraestructura urbana y la concienciación ciudadana. Es fundamental que el país avance hacia una reforma normativa que proteja verdaderamente los espacios peatonales, sancione con rigor a los conductores negligentes y promueva una fiscalización real y sostenida. Solo a través de un cambio estructural y la adopción de políticas públicas integrales será posible reducir la alta tasa de atropellos y construir una cultura de respeto al peatón en Perú.

Referencias

Aguilera Almeida, J. M., & Alcívar Junco, G. D. C. (2024). Consideraciones legales y constitucionales sobre accidentes de tránsito en Ecuador: Un estudio de revisión. *Prohominum. Revista de Ciencias Sociales y Humanas, 6*(4), 343–358. https://doi.org/10.47606/acven/ph0306

Alonso, F., Faus, M., Esteban, C., & Useche, S. A. (2025). Cumplimiento y aplicación de la seguridad vial: Información sobre las percepciones de los usuarios en España y la República Dominicana. *Logos Guardia Civil, Revista Científica del Centro Universitario de la Guardia Civil, (4)*, 361–380. https://revistacugc.es/article/view/7406

Alvarado, G. A. N. (2024). Escenarios globales, hipótesis y tendencias de los flujos migratorios africanos en América Central. *Caribe, 21*(1). https://doi.org/10.15517/ca.v21i1.59648

Bencomo Velázquez, A. J. (2023). Derecho humano a la movilidad y la educación vial en Chetumal, Quintana Roo. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar,* 7(5), 7031–7049. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i5.8287

Canaza-Choque, F. A. (2022). El poder del soberano. Furia globalizadora, fuerzas neoliberales y el devoramiento del Estado en la planetarización del capital. *Revista Revoluciones, 4*(10), 64–75. https://www.aacademica.org/franklin.americo.canazachoque/37

CIDATT. (2022). *Estudio sobre comportamiento vial en Lima*. https://www.cidatt.com.pe/

Contreras, P. I. P. (2024). *Resignificación de la experiencia en el espacio público en transformación y sus convergencias con la peatonalidad en Querétaro, 2022-2024* (Tesis de grado). https://ri-ng.uaq.mx/handle/123456789/11326

Dirección General de Tráfico (DGT). (2020). *Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030* [Documento en línea]. https://n9.cl/scu2e

Dirección General de Tráfico (DGT). (2021). *Informe anual de seguridad vial*. https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/

Dirección General de Tráfico (DGT). (2024). 1.145 personas fallecieron en siniestros de tráfico en carretera durante 2023. https://n9.cl/cztmi

Falcón Moncada, W. P. (2025). *Accidentes viales y políticas de seguridad en los usuarios de transporte público de Lima Cercado 2019-2020* (Tesis de grado, Universidad Nacional Federico Villarreal). https://repositorio.unfv.edu.pe/handle/20.500.13084/10606

Fernández Benéitez, C. (2024). *La empresa frente a la accidentalidad laboral de tráfico: Fundamentación de Planes de Movilidad y Seguridad Vial como estrategia clave de Prevención* (Tesis de grado, Universitat de València). https://roderic.uv.es/items/0ac129e2-cb82-4069-ac10-d6cbd6c2d847

Hidalgo Hermosilla, A., & Martín, R. (2022). Calles elevadas abandonadas: Secuelas del diseño espacial en la percepción de inseguridad. *Revista de Urbanismo, (47)*, 3–20. http://dx.doi.org/10.5354/0717-5051.2022.65965

Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI). (2019). *Encuesta Nacional de Hogares 2018*. https://www.inei.gob.pe/media/DATOS_ABIERTOS/ENAHO/DICCIONARIO/2018/Anual/Diccionario.pdf

Organización Mundial de la Salud (OMS). (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020* [Documento en línea]. https://n9.cl/hvi07

Osorio, T. F. L., Alcalde, D. A. L., & Cano, Y. A. P. (2024). Determinación de la influencia de la contaminación acústica generada por el flujo vehicular en la valoración económica de viviendas en el distrito de Arequipa, 2018. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, 5*(6), 1604–1625. https://doi.org/10.56712/latam.v5i6.3110

Portuguez Ayllon, A. E., & Sandiga Pimentel, J. L. (2024). *La ejecución del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Villa El Salvador, 2022* (Tesis de grado, Universidad Continental). https://repositorio.continental.edu.pe/handle/20.500.12394/14384

Puma, R., & Armando, F. (2023). Revalorización del espacio público para la integración y movilidad urbana en la Junta Vecinal Espíritu Santo y la Calle Amazonas de la ciudad de Tacna, 2023. (Tesis de grado, Universidad Privada de Tacna). http://161.132.207.135/handle/20.500.12969/3201

Quintáns-Pintos, I. (2025). La culpabilización: Una construcción social en el conflicto por la movilidad urbana. *Revista Prisma Social, (49)*, 304–320. https://revistaprismasocial.es/article/view/5597

Romero Morales, M. M. (2024). Diseño del manual ciclovial para personas con discapacidad, basado en la norma técnica ecuatoriana del Instituto Ecuatoriano de Normalización-INEN 2 239: 2000, como alternativa de movilidad en Riobamba. (Tesis de grado, Escuela Superior Politécnica de Chimborazo). https://dspace.espoch.edu.ec/handle/123456789/22492

Sosa, C. (2024). Tensión entre la protección de los derechos fundamentales y la legitimidad democrática. *Emergentes-Revista Científica, 4*(2), 503–527. https://doi.org/10.60112/erc.v4.i2.163

Zambrano Pedraza, A. M. (2023). Evaluación de la percepción que tienen conductores y peatones de los usuarios de micromovilidad en Bogotá (Colombia) y Valencia (España). (Tesis de grado, Universitat Politècnica de València). https://riunet.upv.es/handle/10251/196866

Zegarra Ricalde, G., & Holgado Loaiza, S. R. (2024). Espacio público y accesibilidad de los peatones en el centro histórico de la ciudad del Cusco 2019-2021. (Tesis de grado, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco). https://repositorio.unsaac.edu.pe/handle/20.500.12918/9242