

**UNIVERSIDAD PERUANA UNIÓN**

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD

Escuela Profesional de Psicología



**Construcción de la Escala del Comportamiento Riesgoso del Peatón: “ECORP” en jóvenes peruanos de Lima Metropolitana**

Tesis para optar el Título Profesional de Psicóloga

**Por:**

Bach. Nelvi Marily Olivera Medina

**Asesor:**

Mg. Ivette Viviana Ola Banda

**Lima, Septiembre 2023**

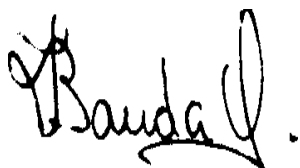
## DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD DE TESIS

Yo Ivette Viviana Ola Banda, docente de la Facultad de Ciencias de la Salud, Escuela Profesional de Psicología, de la Universidad Peruana Unión.

### DECLARO:

Que la presente investigación titulada: **“CONSTRUCCIÓN DE LA ESCALA DEL COMPORTAMIENTO RIESGOSO DEL PEATÓN: “ECORP” EN JÓVENES PERUANOS DE LIMA METROPOLITANA”** de la autora Nelvi Marily Olivera Medina tiene un índice de similitud de 4 % verificable en el informe del programa Turnitin, y fue realizada en la Universidad Peruana Unión bajo mi dirección.

En tal sentido asumo la responsabilidad que corresponde ante cualquier falsedad u omisión de los documentos como de la información aportada, firmo la presente declaración en la ciudad de Lima, a los 12 días del mes de setiembre del año 2023.



---

Mg. Ivette Viviana Ola Banda

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS



En Lima, Bafo, Villa Unión, a 04 día(s) del mes de noviembre del año 2023 siendo las 13:00 horas se reunieron los miembros del jurado en la Universidad Persona Unión Campus Lima, bajo la dirección del (de la) presidente(s):

Mtro. Flor Victoria Irujo Celos el (la) secretario(a): Pate Aaron Italo

Travezano Cabrera y los demás miembros: Mtro. Cristian Edwin

Adriano Recogifo y el (la) asesor(a): Mtra. Ivette Viviana

Ola Banda con el propósito de administrar el acto académico de sustentación de la tesis titulado:

"Construcción de la escala del Compartamiento Riesgoso del Peatón: "ECORP" en jóvenes peruanos de Lima Metropolitana"

del(los) bachiller(es): a) Nelvi Marily Olivera Medina

b) \_\_\_\_\_

c) \_\_\_\_\_

condcente a la obtención del título profesional de: \_\_\_\_\_

(Continuación del Título Profesional)  
El Presidente inició el acto académico de sustentación invitando al (a la) / a (los) (las) candidato(s) a hacer uso del tiempo determinado para su exposición. Concluida la exposición, el Presidente invitó a los demás miembros del jurado a efectuar las preguntas, y aclaraciones pertinentes, las cuales fueron absueltas por el (a la) / a (los) (las) candidato(s). Luego, se produjo un receso para las deliberaciones y la emisión del dictamen del jurado. Posteriormente, el jurado procedió a dejar constancia escrita sobre la evaluación en la presente acta, con el dictamen siguiente:

Bachiller (a): Nelvi Marily Olivera Medina

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	
Aprobado	17	B+	Muy bueno	Sobresaliente

Bachiller (b): \_\_\_\_\_

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	

Bachiller (c): \_\_\_\_\_

CALIFICACIÓN	ESCALAS			Mérito
	Vigesimal	Literal	Cualitativa	

(\*) Ver parte posterior  
Finalmente, el Presidente del jurado invitó al (a la) / a (los) (las) candidato(s) a ponerse de pie, para recibir la evaluación final y firmar el acta académico de sustentación procediéndose a registrar las firmas respectivas.

 _____ Presidencia		 _____ Secretaría
 _____ Asesor(a)	_____ Miembro	_____ Miembro
 _____ Bachiller (a)	_____ Bachiller (b)	_____ Bachiller (c)

## **Dedicatoria**

A Dios, por cada una de sus bendiciones.

A mis queridos padres, Orlando e Isabel por su apoyo incondicional en todas las etapas de mi vida.

A mis hermanas, Sady y Arely, por su soporte, amor y compañía en cada uno de mis sueños.

Y a toda mi familia, por ser mi motivación para superar todos los obstáculos presentados.

## **Agradecimientos**

A Dios, por brindarme sabiduría y fortaleza para culminar esta meta.

A los asesores asignados por la Escuela Profesional de Psicología la Mg. Ivette Ola y el Lic. Aarón Travezaño, por su apoyo en este proceso de investigación para alcanzar un escalón más en esta aventura llamada vida.

A mi familia, por brindarme fortaleza, amor y motivación en momentos difíciles.

A mis amistades, en especial a la Lic. Rosario Aliaga, y al Mg. Julio Cjuno por su ayuda, paciencia y comprensión.

Finalmente, a la UNIVERSIDAD PERUANA UNIÓN (UPEU), por ser mi formadora académicamente y darme la oportunidad de convertirme en profesional.

## Índice de contenido

Resumen .....	1
Abstract .....	2
Introducción .....	3
Metodología.....	7
Resultados.....	11
Discusión.....	15
Referencias .....	18
Anexo 1 .....	24
Anexo 2 .....	25
Anexo 3 .....	26
Anexo 4 .....	27
Anexo 5 .....	28

## **Construcción de la Escala del Comportamiento Riesgoso del Peatón: “ECORP” en jóvenes peruanos de Lima Metropolitana**

### **Resumen**

Los accidentes de tránsito se han convertido en una problemática a nivel mundial, ya que generan lesiones, discapacidades y muerte. Ante ello, se ha determinado que la conducta peatonal riesgosa juega un papel fundamental. Por tal motivo, el objetivo del estudio fue construir y hallar las propiedades psicométricas de una escala para evaluar el comportamiento peatonal riesgoso en jóvenes peruanos de Lima metropolitana. En una muestra de 702 jóvenes de Lima metropolitana de ambos sexos (418 mujeres y 284 hombres) entre las edades de 18 a 29. Se realizó la validez de contenido a través del V de Aiken con la participación de 10 jueces expertos, teniendo en cuenta los criterios de evaluación de relevancia (0.95), coherencia (0.96), claridad (0.94) y contexto (0.97). Además, para la validez de estructura interna se utilizó el Análisis Factorial Exploratorio (AFE), obteniendo resultados significativos de (KMO = 0.81) y la prueba de Esfericidad de Bartlett ( $X^2 = 1333,78$ ;  $df=13$ ;  $p=.000$ ); y para el Análisis Factorial Confirmatorio (AFC), los índices de bondad de ajuste son adecuados ( $X^2=645.804$ ;  $df=45$ ;  $p=.000$ ; CFI=.96; TLI=.95; SRMR= .036; RMSEA=.046 [.024-.066]). Respecto a la fiabilidad se obtuvo un coeficiente de omega adecuado para la dimensión transgresión ( $\omega = .69$ ) y error ( $\omega = .71$ ). Finalmente, la escala ECORP tiene propiedades psicométricas adecuadas de fiabilidad y validez.

**Palabras clave:** error, comportamiento, accidentes, imprudencia, peatón.

## Abstract

Road traffic crashes have become a global problem, resulting in injury, disability and death. In view of this, risky pedestrian behaviour has been identified as playing a key role in road traffic crashes. For this reason, the aim of the study was to construct and find the psychometric properties of a scale to assess risky pedestrian behaviour in young Peruvians from metropolitan Lima. In a sample of 702 young people of both sexes (418 women and 284 men) between the ages of 18 and 29 in Metropolitan Lima. Content validity was carried out through Aiken's V with the participation of 10 expert judges, taking into account the evaluation criteria of relevance (0.95), coherence (0.96), clarity (0.94) and context (0.97). In addition, for the validity of internal structure, the EFA (Exploratory Factor Analysis) was used, obtaining significant results of (KMO= 0.81) and Bartlett's test of Sphericity ( $X^2=1333, 78$ ;  $df=13$ ;  $p= .000$ ); and for the CFA (Confirmatory Factor Analysis), the goodness-of-fit indices are adequate ( $X^2=645.804$ ;  $df=45$ ;  $p=.000$ ; CFI=.96; TLI=.95; SRMR=.036; RMSEA=.046 [.024-.066]). Regarding reliability, an adequate omega coefficient was obtained for the transgression dimension ( $\omega = .69$ ) and error ( $\omega = .71$ ). Finally, the ECORP scale has adequate psychometric properties of reliability and validity.

**Keywords:** error, behavioral, accidents, imprudence, pedestrian.

## Introducción

Los siniestros viales se han convertido en un problema a nivel mundial ya que generan lesiones, muerte y discapacidad (Gomez et al., 2021). La Organización Mundial de la Salud (OMS, 2021) reportó 1.3 millones de decesos alrededor del mundo a causa de los accidentes de tránsito. Las víctimas tenían entre 15 a 29 años de edad (Baeza, 2018 ; Velásquez, 2012). En este contexto se ha observado que las causas principales son: las fallas mecánicas, la falta de señalización, la imprudencia del conductor y las conductas riesgosas del peatón al transitar por las calles (Gomez et al., 2021).

Este problema también está siendo estudiando en Latinoamérica tal y como se puede apreciar en algunos países como Chile donde se registraron 64 707 incidentes de tránsito, de los cuales hubieron 1 485 fallecidos y 42 103 lesionados; que corresponde al 63.3% la imprudencia peatonal (Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito [CONASET], 2020). Por otro lado, según el informe anual de la Comunidad Andina (2021) en Bolivia se reportaron 15 377 accidentes de tránsito, de los cuales fallecieron 1 325 y resultaron heridos 11 155 personas; siendo el peatón responsable de 124 siniestros que equivale al 0.8%. Asimismo, en Ecuador se produjeron 21 352 sucesos viales; provocando la muerte 2 131 y dejando a 17 532 heridos, siendo el peatón responsable de 974 (4.6%) casos, en Colombia se generaron 163 567 siniestros viales, cobrando la vida de 7 434 personas y lesionando a 24 364 siendo el peatón quien originó 3 298 (2%) sucesos.

La realidad peruana es similar, pues en el 2021 se generaron 34 905 accidentes de tránsito, siendo el factor humano el causante principal de 24 103 casos, que equivale al 69.1%, señalando al peatón como responsable de 1.163 (3,3%) accidentes (El Peruano, 2021). Asimismo, según la Dirección de

Tecnologías de la Información y Comunicaciones de la Policía Nacional del Perú (DIRTIC) en Lima se registró 16 848 (48.3%) generando 260 fallecidos y 8 961 lesionados, señalando al peatón como responsable del 2.1% de los decesos generados (Ministerio de Transportes y Comunicaciones [MTC], 2021). A lo que va del año 2022, se dio a conocer 74 624 accidentes de tráfico, de los cuales perecieron 3 032 personas, de estos el 25.7% eran peatones (MTC, 2022).

Frente a esta problemática el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) exhortó a los peatones a respetar las señales de tránsito (El Peruano, 2021). Pues las normas de tránsito, regulan las vías de circulación terrestre, las cuales se aplican para los desplazamientos de vehículos, animales y personas; la trasgresión de las normas usualmente provoca accidentes de tránsito (Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías [SUTRAN], 2014). Una manera de prevenir las altas tasas de accidentes de tránsito es la educación vial, que no solo se debe enfocar en conocer las reglas de tránsito, sino también en evitar el comportamiento riesgoso al caminar (Moyano-Díaz et al., 2014). Aquellas conductas riesgosas, son producto de factores personales y sociales, al ser percibidos como una alternativa rápida y fácil para lograr los objetivos al momento de transitar (Aristizábal et al., 2018).

El comportamiento peatonal es definido, como la actividad compleja y automática del ser humano que se da en relación a las características propias del individuo como: tipo de personalidad, edad, sexo, experiencia, procedencia, etc (Jiménez, 2010). Y consta de dos elementos: *cognitivo* es la toma de decisiones en base al repertorio de conocimiento adquirido y mientras que el *afectivo* lleva al individuo a la acción (Prieto, 1984). Se denomina riesgosa al comportamiento del peatón cuando trasgrede o rompe las reglas que lo mantienen libre de accidentes

de tránsito (v.g. cruzar una calle por lugares no señalizados para dicho fin, no usar puentes peatonales, cruzar avenidas cuando el semáforo esta en rojo entre otros) (Herrero-Fernández, 2015).

El comportamiento riesgoso peatonal se explica mediante el modelo Trifactorial desarrollado por Moyano, el cual permite evaluar y describir de manera sistemática los comportamientos riesgosos al transitar por las ciudades (Moyano-Díaz, 1997; Moyano-Díaz et al., 2014). Asimismo, lo clasifica en tres: transgresiones, errores y lapsus (Moyano-Díaz, 1997). Las transgresiones, son los comportamientos conscientes o deliberados que un peatón emite para romper una regla de tránsito con la finalidad de alcanzar un objetivo, se trata de conductas riesgosas que están en contra de las normas de tránsito así como de la salud integral (Moyano-Díaz et al., 2014; Reason et al., 1990). En cambio, los errores son aquellas conductas inconscientes y sin intención de trasgredir una norma, producto de la alteración de los procesos perceptivos e informativos (Moyano-Díaz et al., 2014). Los lapsus, son comportamientos imprudentes que se llevan a cabo sin intención debido a las distracciones o fallas de memoria (Herrero-Fernández, 2015; Reason et al., 1990).

Por otro lado, los comportamientos adecuados al momento de caminar por las calles son claves para disminuir los siniestros viales que se han convertido en la actualidad en un factor limitante para el progreso de los países. Sin embargo, para lograrlo no solo se necesita de sanciones legales con pena privativa de la libertad. Según Arias (2011) se requiere de fomentar conciencia de seguridad vial y promover planes de psicoeducación para los peatones con conductas riesgosas. Además, al contar con instrumentos que evalúen los comportamientos peligrosos

de los peatones sería el primer paso atender el real problema que termina en muerte por accidentes de tránsito.

Dada esta realidad se desarrollaron instrumentos para medir el comportamiento peatonal. En Irán, se construyó el instrumento Pedestrian Road Crossing Behavior (PEROB), el cual tiene 38 ítems, en jóvenes de 18 a 25 años, se compone de 9 factores obtuvo adecuadas propiedades psicométricas evidencia validez y fiabilidad (Hashemiparast et al., 2017). En Inglaterra Elliott & Baughan (2004) desarrollaron, el Adolescent Road user Behaviour Questionnaire (ARBQ), un cuestionario de modelo autoinforme que consta de 21 ítems que se ajustan a tres factores: Factor de elementos relacionados con comportamiento inseguro al cruzar la calle, jugar peligrosamente en la vía y factor de comportamiento de protección planificado. En Francia, Granié et. al (2013) construyeron la escala Pedestrian Behavior Scale (PBS) que permiten examinar la frecuencia con la que tienen ciertos tipos de comportamiento los peatones en función de 4 factores: factor de transgresión, de lapsos, comportamiento agresivo y comportamiento pasivo. En Argentina, Petit (2016) desarrolló la Scale of Beliefs on the Causes of Road Accidents (ECCSV – RA1A), de 8 ítems con una muestra de 1052 participante, el estudio se enfocó en las creencias que provocan los accidentes viales (el factor psicosocial y el factor sin control). Sin embargo, estos instrumentos fueron contruidos basados en las leyes de tránsito de dichos países que requerirían ajustes al nuestro al intentar adaptarlos al contexto peruano. Poder construir una versión peruana basada en nuestros problemas comunes de comportamiento peatonal y reglamento de tránsito resultó una necesidad pendiente.

En Perú, las políticas de tránsito y educación vial no han logrado disminuir los accidentes de tránsito (Lozano, 2021). A pesar de contar con sanciones de

carácter legal multas o servicio comunitario (SUTRAN, 2014). Este estudio asume la premisa de que esto podría estar sucediendo porque no se está atendiendo el factor comportamental del problema por la ausencia de instrumentos que evalúen dichos comportamientos riesgosos de los peatones (v.g. un factor poco estudiado para disminuir los accidentes de tránsito en el Perú), de esta manera podríamos reportar prevalencias de políticas de gobierno para atender este problema desde la ciencia del comportamiento.

Por lo anteriormente mencionado, el objetivo de la investigación fue construir un instrumento válido y confiable para medir el comportamiento peatonal riesgoso en jóvenes de Lima metropolitana.

## **Metodología**

### **1. Diseño**

El estudio fue de enfoque cuantitativo, de diseño no experimental; debido a que no se manipuló la variable, de corte transversal; dada que la recolección de datos fue en un momento y es de tipo instrumental, ya que se buscó obtener las propiedades psicométricas (Hernández et al., 2014).

### **2. Participantes**

El estudio recogió una muestra de 702 jóvenes peruanos de ambos sexos, de las tres regiones (Sierra, Costa y Selva) con edades que oscilaban entre los 18 y 29 años. De acuerdo con los datos sociodemográficos, en la tabla 1 se visualiza que, para el análisis AFE, se utilizó un total de 302 participantes, siendo 112 (37%) hombres y 190 (63%) mujeres ( $M=22,9$  años;  $SD=10.89$ ). Mientras que, el AFC participaron 400 jóvenes, de ellos 172 (27%) fueron hombres y 228 (73%) mujeres ( $M=23$  años;  $SD=3.91$ ). Se seleccionó a los participantes mediante un muestreo no probabilístico por conveniencia (Otzen y Manterola, 2017). Para ello se tuvo en

cuenta los criterios de inclusión: consentimiento informado, edades entre 18 a 29 años, participantes que transiten más de 4 días a la semana por espacios públicos, y que residan en Lima Metropolitana.

**Tabla 1.** *Características sociodemográficas*

<b>Variables</b>	AFE		AFC	
	n	%	n	%
<b>Sexo</b>				
Masculino	112	37	172	27
Femenino	<b>190</b>	<b>63</b>	<b>228</b>	<b>73</b>
<b>Procedencia</b>				
Costa	<b>180</b>	<b>59.60</b>	<b>251</b>	<b>64</b>
Sierra	85	28.15	102	25
Selva	37	12.25	47	11
<b>Estado civil</b>				
Soltero	<b>254</b>	<b>84.11</b>	<b>305</b>	<b>75</b>
Casado	12	3.97	37	9
Viudo	1	0.33	2	1
Divorciado	7	2.32	8	2
Conviviente	28	9.27	48	13
<b>Grado de instrucción</b>				
Sin estudios	5	1.66	8	2
Primaria	11	3.64	8	2
Secundaria	104	34.44	129	32
Superior	<b>182</b>	<b>60.27</b>	<b>255</b>	<b>64</b>

*Nota:* n; frecuencia; %, porcentaje

### 3. Instrumento

La Escala del Comportamiento Riesgoso del Peatón (ECORP) se compone de 10 ítems, con respuesta de tipo *Likert*, con valores que van desde 1 nunca hasta 5 todos los días; consta de 2 dimensiones: “Transgresión” (ítems: 1, 3, 5, 7, 9) y

“Error” (ítems: 2, 4, 6, 8, 10). Todos los ítems son directos, los puntajes altos indican un mayor comportamiento riesgoso.

#### **4. Proceso de elaboración de la escala ECORP**

La investigación se realizó en varias fases: en la fase 1, se revisó la literatura científica en las bases de datos: Scopus, Science Direct, Scielo y Redalyc. Fase 2, se realizó la elección del modelo teórico a utilizar, en este sentido, el estudio se basó en el modelo Trifactorial, el cual distingue tres tipos de comportamientos riesgosos: transgresiones, errores y lapsus (Moyano-Díaz, 1997). Fase 3, se conceptualizó el comportamiento riesgo para la investigación. Fase 4, se plantearon dos factores: transgresiones y errores, con 26 ítems, de respuesta de tipo *Likert*, los valores van desde 1 *nunca* y 5 *siempre*. Fase 5, participaron 10 jueces expertos (psicólogos clínicos-comunitarios, educativos, ocupacionales, investigadores y policías), para validar el contenido de la escala, teniendo en cuenta, los criterios de (relevancia, coherencia, claridad y contexto). Fase 6: posteriormente del análisis de V de Aiken se fusiono los items 13 y 25 por la similitud en su contenido. Fase 7: se realizó la validez aparente, mediante el focus group, en la que participaron 11 peatones, los cuales opinaron sobre la claridad de los ítems. Fase 8: Tras el AFE y el AFC, se eliminaron otros items debido a que sus cargas factoriales obtuvieron resultados por debajo de lo esperado, quedando finalmente 10 ítems.

#### **5. Procedimiento**

El estudio fue aprobado por el Comité de Ética de investigación de la Universidad Peruana Unión, de la Facultad de Ciencias de la Salud, con número de referencia 2022-CE-FCS — UPEU-149. Además, la recolección de datos se ejecutó mediante un cuestionario físico en el cual se explicó el objetivo del estudio

el consentimiento informado y la participación voluntaria. Esto se desarrolló de manera presencial haciendo hincapié en la confidencialidad de la información recabada.

## **6. Análisis estadístico**

Los datos se analizaron mediante 5 fases: En la primera, se analizó la validez de contenido mediante el coeficiente V de Aiken, el que se obtuvieron valores significativos en los 4 criterios: en relevancia de 0.95, en coherencia de 0.96, claridad de 0.94 y contexto de 0.97, teniendo en cuenta que el puntaje válido a considerar es mayor o igual a 0.70 (Ventura-León, 2019). En la segunda: se desarrolló el análisis descriptivo de los items (media, desviación estándar, asimetría y curtosis). Asimismo, para que los valores de asimetría y curtosis muestren normalidad tienen que encontrarse en el rango de +- 1, 5 (Forero et al., 2009). En la tercera: se realizó el Análisis Factorial Exploratorio (AFE) para evaluar la validez de constructo, se aplicó el Test de Esfericidad de Bartlett y el Coeficiente Kaiser-Meyer-Olkin (KMO). Además, se utilizó el Estimador Máximo Verosimilitud (MV) y el Método de Análisis Paralelo (AP) para la determinación de los factores (Ferrando y Anguiano-Carrasco, 2010). En la cuarta: se realizó el Análisis Factorial Confirmatorio (AFC), en los que se tuvo en cuenta, los índices de bondad de ajuste, el Chi-Cuadrado ( $X^2$ ), el Índice de Tucker-Lewis (TLI), el Índice de ajuste comparativo (CFI); cuyos valores superiores a 0.90 indican un buen ajuste (Escobedo et al., 2016). Además, se utilizó el Índice Error Cuadrático Medio de Aproximación (RMSEA) y el Residuo Estandarizado Cuadrático Medio (SRMR) con valores inferiores a 0.05 indican un buen ajuste (Flores-Flores et al., 2017; Hooper et al., 2008). En la quinta: se realizó el análisis de fiabilidad, a través del coeficiente de omega, cuyos valores aceptables son mayores a 0.70 (Ventura y Caycho, 2017).

Aunque son pasables también valores mayores 0.65 según (Katz, 2006). El análisis de contenido se realizó mediante Software Microsoft Excel, para el AFE, AFC y fiabilidad, se utilizó el Programa R 4.2.2 y el interfaz RStudio.

## **Resultados**

### **1. Validez de contenido**

En la tabla 2, se observan los resultados obtenidos de la participación de los 10 expertos que analizaron los criterios de: relevancia, coherencia, claridad y contexto de la escala ECORP. Los ítems de ambas dimensiones obtuvieron coeficientes superiores a ( $V > 0.70$ ). Sin embargo, se eliminó el ítem 9 por ser similar al ítem 13. Además, se observa que los valores del IC (Intervalo de confianza) del 95% son apropiados; de la misma manera, sucede con el coeficiente de V de Aiken. Por lo que la escala ECOPR presenta validez de contenido.

**Tabla 2.** *V de Aiken para analizar la relevancia, coherencia, claridad y contexto de los ítems de la escala ECORP*

Ítems	Relevancia (n = 10)				Coherencia (n = 10)				Claridad (n = 10)				Contexto (n = 10)			
	M	DS	V	IC95%	M	DS	V	IC95%	M	DS	V	IC95%	M	DS	V	IC95%
Ítem 1	2.9	0.32	0.97	0.75 - 1.00	2.9	0.32	0.97	0.75 - 1.00	2.8	0.42	0.93	0.70 - 0.99	2.9	0.32	0.97	0.75 - 1.00
Ítem 3	3.0	0.00	1.00	0.80 - 1.00	3.0	0.00	1.00	0.80 - 1.00	2.7	0.48	0.90	0.66 - 0.98	3.0	0.00	1.00	0.80 - 1.00
Ítem 5	2.8	0.63	0.93	0.70 - 0.99	2.8	0.42	0.93	0.70 - 0.99	2.6	0.84	0.87	0.62 - 0.96	2.7	0.67	0.90	0.66 - 0.98
Ítem 7	2.7	0.67	0.90	0.66 - 0.98	2.8	0.42	0.93	0.70 - 0.99	2.7	0.48	0.90	0.66 - 0.98	2.9	0.32	0.97	0.75 - 1.00
Ítem 9	2.6	0.70	0.87	0.62 - 0.96	2.5	0.85	0.83	0.58 - 0.95	2.8	0.42	0.93	0.70 - 0.99	2.8	0.42	0.93	0.70 - 0.99
Ítem 2	3.0	0.00	1.00	0.80 - 1.00	3.0	0.00	1.00	0.80 - 1.00	2.8	0.63	0.93	0.70 - 0.99	3.0	0.00	1.00	0.80 - 1.00
Ítem 4	2.8	0.63	0.93	0.70 - 0.99	2.9	0.32	0.97	0.75 - 1.00	2.9	0.32	0.97	0.75 - 1.00	2.8	0.63	0.93	0.70 - 0.99
Ítem 6	2.9	0.32	0.97	0.75 - 1.00	2.9	0.32	0.97	0.75 - 1.00	2.8	0.63	0.93	0.70 - 0.99	2.8	0.42	0.93	0.70 - 0.99
Ítem 8	3.0	0.00	1.00	0.80 - 1.00	3.0	0.00	1.00	0.80 - 1.00	2.9	0.32	0.97	0.75 - 1.00	3.0	0.00	1.00	0.80 - 1.00
Ítem 10	3.0	0.00	1.00	0.80 - 1.00	3.0	0.00	1.00	0.80 - 1.00	2.8	0.63	0.93	0.70 - 0.99	2.9	0.32	0.97	0.75 - 1.00

Nota: M: Media; DE: Desviación estándar; V: Aiken; IC: Intervalo de confianza

## 2. Análisis preliminar de la prueba

En la tabla 3, se observa el resultado de los estadísticos descriptivos de: curtosis, asimetría, desviación estándar y media, de los 10 ítems del instrumento ECORP. Se visualiza que el reactivo 9 muestra la mayor puntuación media ( $M = 2,75$ ). Además, los valores de curtosis y asimetría ( $\pm 1, 5$ ) están dentro del parámetro esperado para una adecuada distribución normal (Forero et al., 2009).

**Tabla 3.** Análisis preliminar de los ítems ECOPR

Variable	M	DS	g1	g2
Ítem 1	2.01	1.05	0.83	-0.06
Ítem 3	2.22	1.04	0.56	-0.25
Ítem 5	2.73	1.34	0.29	-1.05
Ítem 7	2.02	1.09	0.93	0.13
<b>Ítem 9</b>	<b>2.75</b>	<b>1.2</b>	<b>0.18</b>	<b>-0.76</b>
Ítem 2	1.63	0.89	1.4	1.47
Ítem 4	1.92	1.2	0.88	0.12
Ítem 6	1.89	0.95	0.81	-0.05
Ítem 8	1.87	0.94	0.79	-0.18
Ítem 10	1.58	0.85	1.33	0.92

*Nota:* M, media; SD, desviación estándar; g1, asimetría; g2, curtosis

## 3. Validez basada en la estructura interna

### Análisis exploratorio

En la tabla 4, se muestra el análisis factorial exploratorio (AFE) de los ítems, luego de revisar el índice de Kaiser-Meyer-Olkin ( $KMO = 0.81$ ) y la prueba de Esfericidad de Bartlett ( $X^2 = 1333,78$ ;  $df = 13$ ;  $p = 0.00$ ) se concluye que los resultados son significativos (Kaiser, 1970). De esta manera para determinar los factores se utilizó el método Máximo Verosimilitud (MV) y el Análisis Paralelo (AP), los cuales mostraron la existencia de dos factores. Además, se evidencia que los 10 ítems

presentan cargas factoriales mayores ( $\lambda > .31$ ); asimismo, ambos factores explican el .29% de varianza del constructo, la dimensión transgresión explica el .17% de la varianza, seguido del otra con un .12%.

**Tabla 4.** *Análisis exploratorio de los ítems de la escala*

<b>Reactivos</b>	<b>F1</b>	<b>F2</b>
1: En la unión de dos calles no semaforizadas cruzó de forma diagonal, sabiendo que se cruza de forma directa.	.38	
3: Aunque me encuentre cerca de los pasos peatonales, cruzó por los lugares no señalizados.	.71	
5: Camino por el borde de la vereda.	.34	
7: Cruzó la calle esquivando los carros.	.46	
9: Al observar que los demás peatones cruzan la pista, también lo hago, sin considerar el color de la luz del semáforo.	.32	
2: Cruzó la pista sin percatarse si el semáforo está en luz roja o verde.		.39
4: Ingreso a la pista (calzada) para intentar detener a un vehículo, con el objetivo de solicitar su servicio.		.58
6: Por pensar en mis actividades del día, al momento de cruzar la pista no me percaté de los vehículos.		.69
8: Cuando voy a subir a un vehículo (Bus, Taxi y Colectivo), olvido hacerlo desde la vereda y lo hago en la pista.		.41
10: Acostumbro a cruzar la pista mirando mi celular.		.60
Varianza %	0.17	0.12
Correlación entre factores	.53	

*Nota:* F1: Dimensión trasgresión; F2: Dimensión error

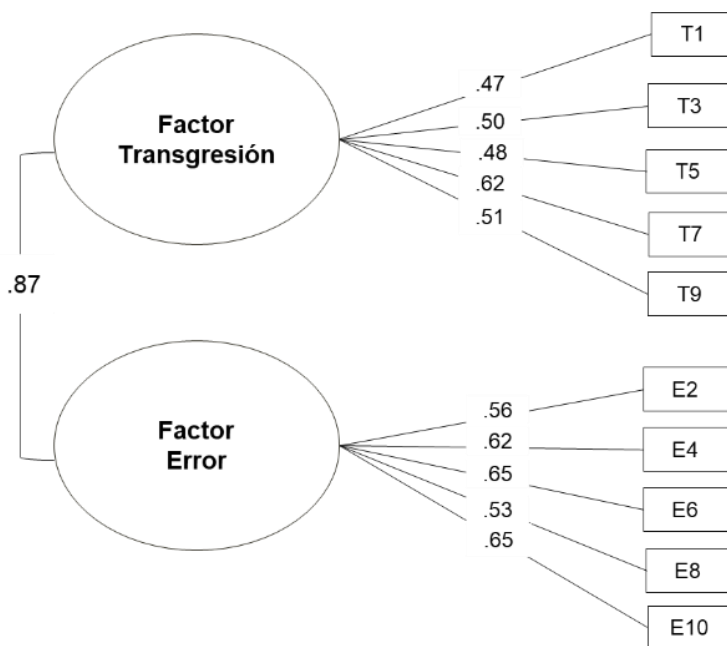
### **Análisis factorial confirmatorio**

La tabla 5, muestra que el modelo bidimensional presenta un adecuado índice de ajuste ( $X^2 = 645.804$ ;  $df = 45$ ;  $p = .000$ ;  $CFI = .96$ ;  $TLI = .95$ ;  $SRMR = .036$ ;  $RMSEA = .046$  [.024- .066]). Por otro lado, la Figura 1, ambos factores muestran que sus cargas factoriales son elevadas y significativas.

**Tabla 5. Índice de ajuste del modelo**

Modelo	X <sup>2</sup>	Df	Valor p	TLI	CFI	RMSEA (90% IC)	SRMR
M1	645.804	45	.000	.95	.96	.046 (.024 - .066)	.036

*Nota:* M1: Modelo de dos factores; x<sup>2</sup>: Chi-cuadrado; df: Grados de libertad; SRMR: Residuo cuadrático medio estandarizado; TLI: índice de Tucker – Lewis; CFI: Índice de ajuste comparativo; RMSEA: Error cuadrático medio de aproximación.



**Figure 1:** Modelo de dos dimensiones para el comportamiento riesgoso del peatón

#### 4. Fiabilidad de la escala

En cuanto a los datos obtenidos en el análisis de fiabilidad del instrumento el coeficiente de omega fue adecuado para el factor “Error” ( $\omega = .71$ ) y también para el factor “Transgresión” ( $\omega = .69$ ).

#### Discusión

Los accidentes de tránsito en Perú son provocados por diferentes factores entre ellos la imprudencia peatonal (Comunidad Andina, 2021). Dada esta realidad es importante contar con instrumentos que permitan reducir los siniestros ocasionados

por peatones. Por tanto, el estudio tuvo como objetivo construir y analizar las propiedades psicométricas de un instrumento para evaluar el comportamiento peatonal riesgoso en jóvenes peruanos de Lima Metropolitana.

En cuanto a la validez de contenido se obtuvo puntajes de V de Aiken significativos en los 4 criterios de evaluación, los cuales fueron mayores a 0.93 encontrándose dentro de lo esperado (Ventura-León, 2019). Lo que muestra que los reactivos propuestos presentaron un buen nivel de representación de lo que se pretende medir, a nivel cualitativo mediante el juicio de jueces expertos en el constructo y a nivel cuantitativo a través del coeficiente de V de Aiken, teniendo en cuenta los cuatro criterios de valoración: relevancia, coherencia, claridad y contexto (Gil-Gomez & Pascual-Ezama, 2012).

Referente a la validez basada en la estructura interna, en el AFE se obtuvo una estructura de dos dimensiones (trasgresión y error). Además, ambos explicaron .29% de la varianza del constructo. Para el AFC, se usó los índices de bondad de ajuste de CFI, TLI, SRMR y RMSEA, los cuales señalaron un buen ajuste con el modelo propuesto para estudiar este constructo (Hooper et al., 2008). Estos hallazgos, determinan que el modelo bidimensional presenta índices de ajustes adecuados, apoyando la propuesta del estudio, el cual se centra en dos de las tres dimensiones del modelo trifactorial de Moyano (transgresiones, errores y lapsus). Además, las dos primeras dimensiones han mostrado mayor relevancia empírica y vinculación con los accidentes de tránsito (Herrero-Fernández, 2015). De este modo, la creación del instrumento se centró en las categorías de trasgresiones y errores. La primera, se describe como comportamientos deliberados con la intención de violar una norma de tránsito, mientras que los errores son conductas sin intención de crear un peligro o infringir una ley dándose por la falta de conocimiento.

Referente a la fiabilidad, se realizó a través del coeficiente de omega siendo adecuado para ambas dimensiones, lo cual muestra que existe relación entre los items del constructo (Prieto & Delgado, 2010).

En cuanto a las limitaciones de la investigación, en primer lugar, se incluyeron a los participantes mayores a 18 y menores a 29 años de edad de Lima metropolitana, es así, que se recomienda para las futuras investigaciones considerar diferentes edades (El Peruano, 2022) . En segundo lugar, se debe incluir otras ciudades como: Arequipa, Áncash, Ayacucho, Puno, Piura, etc; en las que se reportan altas tasas de fallecimientos por accidentes de tránsito (Rojas, 2020). En tercer lugar, no se evaluó la validez convergente para determinar la correlación de la escala ECORP con otros constructos: sobreestimación del propio autocontrol, estrés, tipo de personalidad y percepción de riesgo (Moyano-Díaz, 1997; Moyano-Díaz et al., 2014; Moyano, 2002). Por último, no se puede generalizar los resultados debido a que se utilizó un muestreo no probabilístico; por lo que, en posteriores estudios se recomienda tenerlo en cuenta.

Se concluye, que la escala ECORP es una herramienta que tiene propiedades psicométricas apropiadas de fiabilidad y validez, por lo que se sugiere su utilidad para medir el comportamiento peatonal riesgoso en jóvenes peruanos de Lima Metropolitana. Además, se proporciona un instrumento corto, de aplicación breve y de costo reducido. Por otro lado, facilitará a la psicología del tránsito en el Perú, en el esclarecimiento de las causas y prevención de los siniestros viales (Arias, 2011) . Al mismo tiempo, al contar con un instrumento con este tipo de características, facilitará su uso en protocolos de investigación (Deb et al., 2017; Petit, 2016; Herrero-Fernández, 2015).

## Referencias

- Arias, W. (2011). Una reseña introductoria a la psicología del tránsito. *Revista Psicología*, 13(1), 113–119. [https://www.researchgate.net/profile/Walter-Arias-Gallegos/publication/275346229\\_UNA\\_RESENA\\_INTRODUCTORIA\\_A\\_LA\\_PSIICOLOGIA\\_DEL\\_TRANSITO/links/55398d130cf226723aba268a/UNA-RESENA-INTRODUCTORIA-A-LA-PSICOLOGIA-DEL-TRANSITO.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Walter-Arias-Gallegos/publication/275346229_UNA_RESENA_INTRODUCTORIA_A_LA_PSIICOLOGIA_DEL_TRANSITO/links/55398d130cf226723aba268a/UNA-RESENA-INTRODUCTORIA-A-LA-PSICOLOGIA-DEL-TRANSITO.pdf)
- Aristizábal, A., Palacios, L., David, N., & Bermúdez-Hernández, J. (2018). Factores que inciden en la conducta de los peatones frente a las normas de seguridad vial. *Revista CIES, Centro de Investigaciones Escolme*, 9(01). <http://revista.escolme.edu.co/index.php/cies/article/view/182>
- Baeza, A. (2018). *Radiografía a los accidentes de tránsito en Chile: ¿Qué días, dónde y a qué hora ocurre la mayoría de los siniestros?* <https://www.latercera.com/nacional/noticia/radiografia-los-accidentes-transito-chile-dias-donde-hora-ocurre-la-mayoria-los-siniestros/422921/>
- Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, [CONASET]. (2020). Peatones participantes en siniestros de tránsito. In *Ministerio de Transportes y Comunicaciones*. <https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2021/07/Peatones-2020.pdf>
- Comunidad Andina, secretaria general. (2021). *Accidentes de tránsito en la comunidad andina 2021*. 1–28. <https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE958.pdf>
- Deb, S., Strawderman, L., DuBien, J., Smith, B., Carruth, D. W., & Garrison, T. M. (2017). Evaluating pedestrian behavior at crosswalks: Validation of a pedestrian behavior questionnaire for the U.S. population. *Accident Analysis and*

- Prevention*, 106, 191–201. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2017.05.020>
- El Peruano. (2021). *MTC: Cerca del 70 % de accidentes viales es ocasionado por factores humanos*. <https://elperuano.pe/noticia/130841-mtc-cerca-del-70-de-accidentes-viales-es-ocasionado-por-factores-humano>
- El Peruano. (2022). *Mayoría de fallecidos por accidentes de tránsito en Lima tiene entre 18 y 30 años*. <https://www.elperuano.pe/noticia/184103-mayoria-de-fallecidos-por-accidentes-de-transito-en-lima-tiene-entre-18-y-30-anos>
- Elliott, M. A., & Baughan, C. J. (2004). Developing a self-report method for investigating adolescent road user behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 7(6), 373–393.  
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2004.10.002>
- Ferrando, P., & Anguiano-Carrasco, C. (2010). El análisis factorial como técnica de investigación en psicología. *Papeles Del Psicologo*, 31(1), 18–33.  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=77812441003>
- Flores-Flores, O., Lajo-Aurazo, Y., Zevallos-Morales, A., Rondán, P., Lizaraso-Soto, F., & Jorquiera, T. (2017). Psychometric analysis of a questionnaire to measure the educational environment in a sample of medical students in Peru. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Publica*, 34(2), 255–260.  
<https://doi.org/10.17843/rpmesp.2017.342.2642>
- Forero, C., Maydeu-Olivares, A., & Gallardo-Pujol, D. (2009). Factor Analysis with Ordinal Indicators: A Monte Carlo Study Comparing DWLS and ULS Estimation. *Structural Equation Modeling: A Multidisciplinary Journal*, 16(4), 625–641.  
<https://doi.org/10.1080/10705510903203573>
- Gil-Gomez, B., & Pascual-Ezama, D. (2012). La metodología Delphi como técnica de estudio de la validez de contenido. *Anales de Psicología*, 28(3), 1011–1020.

<https://doi.org/10.6018/analesps.28.3.156211>

Gomez, H., Osorio, M., & Plazas, P. (2021). Evaluación de Causas Probables de Accidentes de Tránsito Emitida por el Organismo de Tránsito que Opera en la Doble Calzada Buga- Tuluá Entre los años 2017 y 2019. *[Tesis de Especialidad, Universidad Libre Seccional Pereira]. Repositorio Institucional Unilibre.*

<https://hdl.handle.net/10901/23491>

Granié, M. A., Pannetier, M., & Guého, L. (2013). Developing a self-reporting method to measure pedestrian behaviors at all ages. *Accident Analysis and Prevention, 50*, 830–839. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.07.009>

Hashemiparast, M., Montazeri, A., Nedjat, S., Negarandeh, R., Sadeghi, R., & Garmaroudi, G. (2017). Pedestrian road crossing behavior (PEROB): Development and psychometric evaluation. *Traffic Injury Prevention, 18*(3), 281–285. <https://doi.org/10.1080/15389588.2016.1174332>

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación (6ta ed.)*. McGraw-hill / Interamericana editores, S.A.DE C.V.

Herrero-Fernández, D. (2015). Desarrollo de un Cuestionario Breve para la Medición del Comportamiento Arriesgado en Peatones Adolescentes. *Revista Colombiana de Psicología, 24*(2), 271–284.

<https://doi.org/10.15446/rcp.v24n2.43567>

Hooper, D., Coughlan, J., & Mullen, M. (2008). Structural equation modelling: Guidelines for determining model fit. *Electronic Journal of Business Research Methods, 6*(1), 53–60. <https://www.redalyc.org/pdf/806/80634409.pdf>

Jiménez, D. (2010). Comportamiento Peatonal. *[Tesis de Maestría, Universidad de Chile]. Repositorio Institucional de La Universidad de Chile.*

<https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/102319>

- Kaiser, H. F. (1970). A SECOND GENERATION L I T T L E JIFFY\*. *Psychometrika*, 35(4), 401–415. <http://www.springerlink.com/index/4175806177113668.pdf>
- Katz, M. (2006). *Study Design and Statistical Analysis: A Practical Guide for Clinicians* (Cambridge).
- Lozano, A. (2021). *Proyecto de ley que incorpora la asignatura de educación vial en la currícula primaria de educación básica regular*. 3–5. [https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016\\_2021/Proyectos\\_de\\_Ley\\_y\\_de\\_Resoluciones\\_Legislativas/PL07517-20210415.pdf](https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Proyectos_de_Ley_y_de_Resoluciones_Legislativas/PL07517-20210415.pdf)
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2021). *Boletín estadístico de siniestralidad vial, Primer semestre 2021*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/2156676-boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-primer-semester-2021>
- Moyano-Díaz. (1997). Evaluation of traffic violation behaviors and the causal attribution of accidents in Chile. *Environment and Behavior*, 29(2), 264–282. <https://doi.org/10.1177/001391659702900206>
- Moyano-Díaz, E., Jucksch, R., & Bianchi, A. (2014). Aportaciones a las ciencias de la salud : El comportamiento peatonal arriesgado de chilenos y brasileros. *Revista Terapia Psicológicas*, 32(3), 227–234. <https://doi.org/10.4067/S0718-48082014000300005>
- Moyano, E. (2002). Theory of planned behavior and pedestrians' intentions to violate traffic regulations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(3), 169–175. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(02\)00015-3](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(02)00015-3)
- MTC. (2022). Más de 1.850 personas murieron en accidentes de tránsito a nivel nacional entre enero y julio de 2022. *El Comercio*. <https://elcomercio.pe/peru/mtc-mas-de-1850-personas-murieron-en-accidentes->

de-transito-a-nivel-nacional-entre-enero-y-julio-de-2022-accidentes-de-transito-en-el-peru-rmmn-noticia/

Organización Mundial de la Salud. (2021). *Traumatismos causados por el tránsito*.

<https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *International Journal of Morphology*, 35(1), 227–232.

<https://doi.org/10.4067/S0717-95022017000100037>

Petit, L. (2016). Construcción y validación de la Escala Creencias sobre las Causas de los Siniestros Viales (ECCSV- RA1A). *PSIENCIA. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 8(1), 1–11. <https://doi.org/10.5872/psiencia/8.1.41>

Prieto, G., & Delgado, A. (2010). Fiabilidad y Validez. *Papeles Del Psicólogo*, 31(1), 67–74.

<http://www.redalyc.org/pdf/778/77812441007.pdf>  
<http://www.papelesdelpsicologo.es/pdf/1797.pdf>

Prieto, J. (1984). EL PAPEL DEL PSICÓLOGO EN LA SEGURIDAD VIAL. *Papeles Del Psicólogo*. <https://www.papelesdelpsicologo.es/resumen?pii=179>

Reason, J., Manstead, A., Stephen, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction? *Ergonomics*, 33(10/11), 1315–1332.

<https://doi.org/10.1080/00140139008925335>

Rojas, R. (2020). *Estudio de caso en un adulto joven con trastorno de depresión moderada único episodio. (Tesis Psi.*

[https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/9095/105\\_1%281%29.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://repository.upb.edu.co/bitstream/handle/20.500.11912/9095/105_1%281%29.pdf?sequence=3&isAllowed=y) rojas

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías

[SUTRAN]. (2014). *Texto único ordenado del Reglamento Nacional de tránsito -*

*código de tránsito*. [https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D\\_-NRO\\_016-2009-MTC\\_AL\\_05.05.14.pdf](https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D_-NRO_016-2009-MTC_AL_05.05.14.pdf)

Velásquez Jiménez, F. (2012). Diseño y construcción de una prueba para identificar las conductas de prevención de accidentes de tránsito de peatones en estudiantes universitarios. [*Tesis de Licenciatura, Universidad Pontificia Bolivariana UPB*]. *Repositorio Institucional de La Universidad Pontificia Bolivariana*. <http://hdl.handle.net/20.500.11912/2109>

Ventura-León, J. (2019). De regreso a la validez basada en el contenido. *Adicciones*, 34(4), 323. <https://doi.org/10.20882/adicciones.1213>

Ventura, J., & Caycho, T. (2017). El coeficiente Omega: un método alternativo para la estimación de la confiabilidad. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 15(1), 625–627.  
[https://www.researchgate.net/publication/313623697\\_El\\_coeficiente\\_Omega\\_un\\_metodo\\_alternativo\\_para\\_la\\_estimacion\\_de\\_la\\_confiabilidad](https://www.researchgate.net/publication/313623697_El_coeficiente_Omega_un_metodo_alternativo_para_la_estimacion_de_la_confiabilidad)

## Anexo 1

Evidencia de sumisión de Artículo en una revista de prestigio



## Anexo 2

Copia de la Resolución de Inscripción del Perfil de Proyecto de Tesis en formato artículo

### RESOLUCIÓN N° 2319-2022/UPEU-FCS-CF

Lima, Naña, 13 de setiembre de 2022

#### VISTO:

El expediente de **NELVI MARILY OLIVERA MEDINA**, identificada con código universitario N° **201811781**, de la Escuela Profesional de Psicología, de la Facultad de Ciencias de la Salud de la Universidad Peruana Unión;

#### CONSIDERANDO:

Que la Universidad Peruana Unión tiene autonomía académica, administrativa y normativa, dentro del ámbito establecido por la Ley Universitaria N° 30220 y el Estatuto de la Universidad;

Que la Facultad de Ciencias de la Salud de la Universidad Peruana Unión, mediante sus reglamentos académicos y administrativos, ha establecido las formas y procedimientos para la aprobación e inscripción del perfil de proyecto de tesis en formato artículo y la designación o nombramiento del asesor para la obtención del título profesional;

Que **NELVI MARILY OLIVERA MEDINA**, ha solicitado: la inscripción del perfil de proyecto de tesis titulado: *Construcción de la escala del comportamiento riesgoso del peatón: 'ECORP'*; y la designación del Asesor, encargado de orientar y asesorar la ejecución del perfil de proyecto de tesis en formato artículo;

Estando a lo acordado en la sesión del Consejo de la Facultad de Ciencias de la Salud de la Universidad Peruana Unión, celebrada el 13 de setiembre de 2022, y en aplicación del Estatuto y el Reglamento General de Investigación de la Universidad;

#### SE RESUELVE:

Aprobar el perfil de proyecto de tesis en formato artículo titulado: *Construcción de la escala del comportamiento riesgoso del peatón: 'ECORP'*; y disponer su inscripción en el registro correspondiente, designar a la **Mtra. IVETTE VIVIANA OLA BANDA**, como asesora y al **Psic. ISAAC ALEX CONDE RODRIGUEZ**, como Co-asesor para que oriente y asesore la ejecución del perfil de proyecto de tesis en formato artículo el cual fue dictaminado por el **Mtro. Cristian Edwin Adriano Rengifo**, y el **Psic. Aaron Ítalo Travezaño Cabrera**, otorgándoles un plazo máximo de doce (12) meses para la ejecución.

Regístrese, comuníquese y archívese.



**Mtro. Roger Albormoz Esteban**  
DECANO



**MSc. Mary Luz Solorzano Aparicio**  
SECRETARIA ACADÉMICA

## Anexo 3

### Carta de Aprobación de Comité de Ética

Lima, Ñaña, 04 de octubre de 2022

#### EL COMITÉ DE ÉTICA DE INVESTIGACIÓN DE LA FACULTAD DE CIENCIAS DE LA SALUD CONSTA

Que el proyecto de investigación de **Nelvi Marily Olivera Medina**, identificada con DNI No. **75621687**, y **Isaac Franklin Ystay Taípe**, identificado con DNI No. **72100701**, su asesora **Ivette Viviana Ola Banda**, identificada con DNI No. **05567508**, con el título: **Construcción de la escala del comportamiento riesgoso del peatón \_ ECORP**, fue evaluado y aprobado por el Comité de Ética de Investigación de la Universidad Peruana Unión, considerando su calidad científica, consideración del bienestar de sus participantes, y conformidad con los estándares de la ética establecidas en el Código de ética para la Investigación de la Universidad Peruana Unión.

Para mantener la aprobación del Comité de Ética, se tiene que cumplir con los siguientes requisitos:

- 1) Cada participante debe dar consentimiento informado. En el caso de menores de edad, por lo menos uno de sus padres o guardianes debe registrar su consentimiento informado y el menor de edad debe registrar su asentimiento informado, en caso de trabajos prospectivos. En caso de trabajos retrospectivos contar con la carta de autorización de la institución.

Los resultados de este proyecto puedan ser publicados con referencia a aprobación Número 2022-CE-FCS - UPeU-149.



*Maria Magdalena Díaz Orihuel*  
Mg. **Maria Magdalena Díaz Orihuel**  
Presidente:  
Comité de Ética de Investigación



*William de Borba*  
Mtro. **William de Borba**  
Secretario:  
Comité de Ética de Investigación

Villa Unión – Ñaña, altura Km. 19 de la Carretera Central, Lurigancho – Chosica, Lima 15, Perú  
Teléfono: (01) 618-6300 Fax: 618-6364 E-mail: [etica@upeu.edu.pe](mailto:etica@upeu.edu.pe)

## Anexo 4

### Consentimiento informado

#### **Escala del Comportamiento Riesgoso del Peatón: “ECORP”**

Hola, es grato dirigirme hacia ti, te saluda Marily Olivera, egresada de la **Escuela profesional de Psicología, de la Facultad de Ciencias de la Salud de la Universidad Peruana Unión (UPEU)**. Estoy desarrollando una investigación que tiene como objetivo construir una escala para medir el comportamiento riesgoso del peatón cuando hace uso de las vías públicas (ECORP), mediante esta encuesta se procederá a recolectar los datos para el estudio.

Por lo tanto, tu participación en la investigación es importante y totalmente voluntaria, además, la información recolectada es confidencial y será utilizada únicamente para fines del estudio.

Si aceptas participar, te solicitamos que marques con una “X” en el recuadro de la parte inferior izquierda. Por otro lado, si no deseas participar, no lo marques.

*He leído el consentimiento y he oído las explicaciones orales del investigador. Mis preguntas concernientes al estudio han sido respondidas satisfactoriamente. Como prueba de consentimiento voluntario para participar en este estudio, acepto a continuación.*

**Acepto participar**

**Fecha:** / / 2022

---

**Marily  
Olivera Medina**

Calle Capuchino, Lt 9 Ñaña, Lurigancho – Chosica  
**Universidad Peruana Unión**  
952 668 133  
nelviolivera@upeu.edu.pe

## Anexo 5

### Instrumento

#### ESCALA DEL COMPORTAMIENTO RIESGOSO DEL PEATÓN: "ECORP"

Marily Olivera (2022)

<b>Edad</b>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	<b>Sexo Masculino</b>	<input style="width: 100%;" type="checkbox"/>	<b>Femenino</b>	<input style="width: 100%;" type="checkbox"/>
<b><u>Procedencia</u></b>		<b><u>Estado civil</u></b>		<b><u>Grado de instrucción</u></b>	
Costa	<input style="width: 100%;" type="text"/>	Soltero (a)	<input style="width: 100%;" type="text"/>	Sin estudios	<input style="width: 100%;" type="text"/>
Sierra	<input style="width: 100%;" type="text"/>	Casado (a)	<input style="width: 100%;" type="text"/>	Primaria	<input style="width: 100%;" type="text"/>
Selva	<input style="width: 100%;" type="text"/>	Viudo (a)	<input style="width: 100%;" type="text"/>	Secundaria	<input style="width: 100%;" type="text"/>
		Conviviente	<input style="width: 100%;" type="text"/>	Superior	<input style="width: 100%;" type="text"/>
		Divorciado	<input style="width: 100%;" type="text"/>		

**Instrucciones:** A continuación, se presentan distintas afirmaciones en relación al comportamiento peatonal. Por favor, marque con una X la casilla del 1 al 5 en cada afirmación con la opción que más se ajuste a usted. En este instrumento no existen preguntas ni correctas ni incorrectas, ni buenas ni malas. Te pido que respondas cada afirmación de la forma más precisa posible, de acuerdo a tu experiencia como peatón. Siendo 1 "Nunca", 2 "Casi nunca", 3 "Ocasionalmente", 4 "Casi todos los días", 5 "Todos los días".

N°	ITEMS	1	2	3	4	5
1	En la unión de dos calles no semaforizadas cruzó de forma diagonal, sabiendo que se cruza de forma directa.					
2	Cruzó la pista sin percatarse si el semáforo está en luz roja o verde.					
3	Aunque me encuentre cerca de los pasos peatonales, cruzó por los lugares no señalizados.					
4	Ingreso a la pista (calzada) para intentar detener a un vehículo, con el objetivo de solicitar su servicio.					
5	Camino por el borde de la vereda.					
6	Por pensar en mis actividades del día, al momento de cruzar la pista no me percaté de los vehículos.					
7	Cruzó la calle esquivando los carros.					
8	Cuando voy a subir a un vehículo (Bus, Taxi y Colectivo), olvido hacerlo desde la vereda y lo hago en la pista.					
9	Al observar que los demás peatones cruzan la pista, también lo hago, sin considerar el color de la luz del semáforo.					
10	Acostumbro a cruzar la pista mirando mi celular.					