

UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN



TESIS

**BARRERAS DE LA COMUNICACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL
EN LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA
RUTA HUACHO - ANDAHUASI - SAYÁN 2021**

Presentado por:

CESAR GUILLERMO CASTAÑEDA RODRIGUEZ

RUBEN MOISES GIRON FLORES

Asesor:

Mg. WALTER CARLOS VELÁSQUEZ CÓRDOVA

Para optar el Título Profesional de Licenciado en Ciencias de la Comunicación

Huacho – Perú

2022

**BARRERAS DE LA COMUNICACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL
EN LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA
RUTA HUACHO - ANDAHUASI - SAYÁN 2021**

CESAR GUILLERMO CASTAÑEDA RODRIGUEZ

RUBEN MOISES GIRON FLORES

TESIS DE PREGRADO

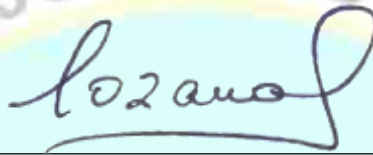
ASESOR: Mg. WALTER CARLOS VELÁSQUEZ CÓRDOVA

**UNIVERSIDAD NACIONAL
JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZCARRIÓN
ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN
HUACHO
2022**



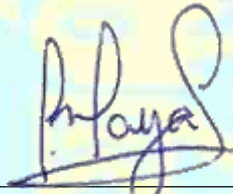
Mg. WALTER CARLOS VELÁSQUEZ CÓRDOVA

ASESOR



Dra. KATHELIN ALEXANDRA LOZANO VÁSQUEZ

PRESIDENTE



Lic. FRANCISCO RODRIGO MAYA SILVA

SECRETARIO



Lic. JULIO CESAR CASTILLO AMADO

VOCAL





DEDICATORIA

En primer lugar, a Dios, por permitir que siempre siga adelante.

A mi madre y a mi hermana, por el apoyo incondicional durante todo el proceso del desarrollo de mi trabajo de investigación.

A mi familia, que siempre está ahí en cada paso que doy, protegiéndome y dándome fortaleza, que a lo largo de mi vida han velado por mi educación y bienestar, brindando su confianza en todo momento, es por ellos que soy lo que soy ahora y me siento orgulloso.

Cesar Guillermo Castañeda Rodriguez

Ruben Moises Giron Flores



AGRADECIMIENTO

Al concluir esta etapa maravillosa de mi vida quiero extender un profundo agradecimiento, en primer lugar, a Dios, por otorgarnos la vida para realizarnos, para investigar y demostrar nuestras capacidades. A nuestro asesor comprometido con la presente investigación, así como quienes nos acompañaron en nuestra formación académica. A nuestras familias por ser inspiración diaria.

De igual forma, manifestar el agradecimiento a todos los responsables que llevaron a cabo la realización de la “modalidad de sustentación de tesis con fortalecimiento en investigación científica”, ya que hicieron posible que culmináramos una importante etapa en nuestra vida académica.

También, un agradecimiento especial a las instituciones encargadas en velar por la seguridad vial en el Perú (MTC – SUTRAN). Así como también, al gerente general de la empresa de transporte unificadas de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán por darnos la facilidad en recopilar la información necesaria para el desarrollo de nuestra investigación.

Cesar Guillermo Castañeda Rodriguez

Ruben Moises Giron Flores

ÍNDICE

DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
Resumen	xi
Abstract.....	xii
INTRODUCCIÓN.....	13

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la realidad problemática	15
1.2 Formulación del problema.....	17
1.2.1 Problema general	17
1.2.2 Problemas específicos.....	17
1.3 Objetivos de la investigación.....	17
1.3.1 Objetivo general.....	17
1.3.2 Objetivos específicos	18
1.4 Justificación de la investigación	18
1.5 Delimitaciones del estudio	18
1.6 Viabilidad del estudio.....	19

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la investigación.....	20
2.1.1 Investigaciones internacionales	20
2.1.2 Investigaciones nacionales.....	22
2.2 Bases teóricas	24
2.3 Bases filosóficas	30

2.4 Definición de términos básicos.....	31
2.5 Hipótesis de investigación.....	32
2.5.1 Hipótesis general	32
2.5.2 Hipótesis específicas.....	33
2.6 Operacionalización de las variables	34

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1 Diseño metodológico.....	35
3.1.1 Tipo de investigación.....	35
3.1.2 Nivel de investigación	35
3.1.3 Diseño de investigación.....	36
3.1.4 Enfoque de investigación.....	36
3.2 Población y muestra	36
3.2.1 Población	36
3.2.2 Muestra	37
3.3 Técnicas de recolección de datos	37
3.4 Técnicas para el procesamiento de la información.....	37

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1 Análisis de resultados	38
4.2 Constrastación de hipótesis	41

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN

5.1 Discusión	45
---------------------	----

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 Conclusiones.....	47
6.2 Recomendaciones	48
REFERENCIAS	49
7.1 Fuentes documentales.....	49
7.2 Fuentes bibliográficas.....	50
7.3 Fuentes hemerográficas	50
7.4 Fuentes electrónicas.....	50
ANEXOS	52
01 MATRIZ DE CONSISTENCIA.....	52
02 INSTRUMENTOS PARA LA TOMA DE DATOS	53
03 TRABAJO ESTADÍSTICO DESARROLLADO	55
04 EVIDENCIA FOTOGRÁFICA	56
05 EVIDENCIA DE ENCUESTAS	57



ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Distribución por frecuencias y porcentajes de la variable barreras de la comunicación sobre seguridad vial.....	38
Figura 2 Distribución por frecuencias y porcentajes de la dimensión de las barreras semánticas sobre seguridad vial.	39
Figura 3 Distribución por frecuencias y porcentajes de la dimensión de las barreras físicas sobre seguridad vial.....	39
Figura 4 Distribución de frecuencias y porcentajes de la dimensión de las barreras fisiológicas sobre seguridad vial.....	40



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Distribución y porcentaje de la variable barreras de la comunicación sobre la seguridad vial.....	41
Tabla 2 Distribución y porcentaje de la dimensión de las barreras semánticas sobre la seguridad vial.....	42
Tabla 3 Distribución y porcentaje de la dimensión de las barreras físicas sobre la seguridad vial.....	43
Tabla 4 Distribución y porcentaje de la dimensión de las barreras fisiológicas sobre seguridad vial.....	44



Resumen

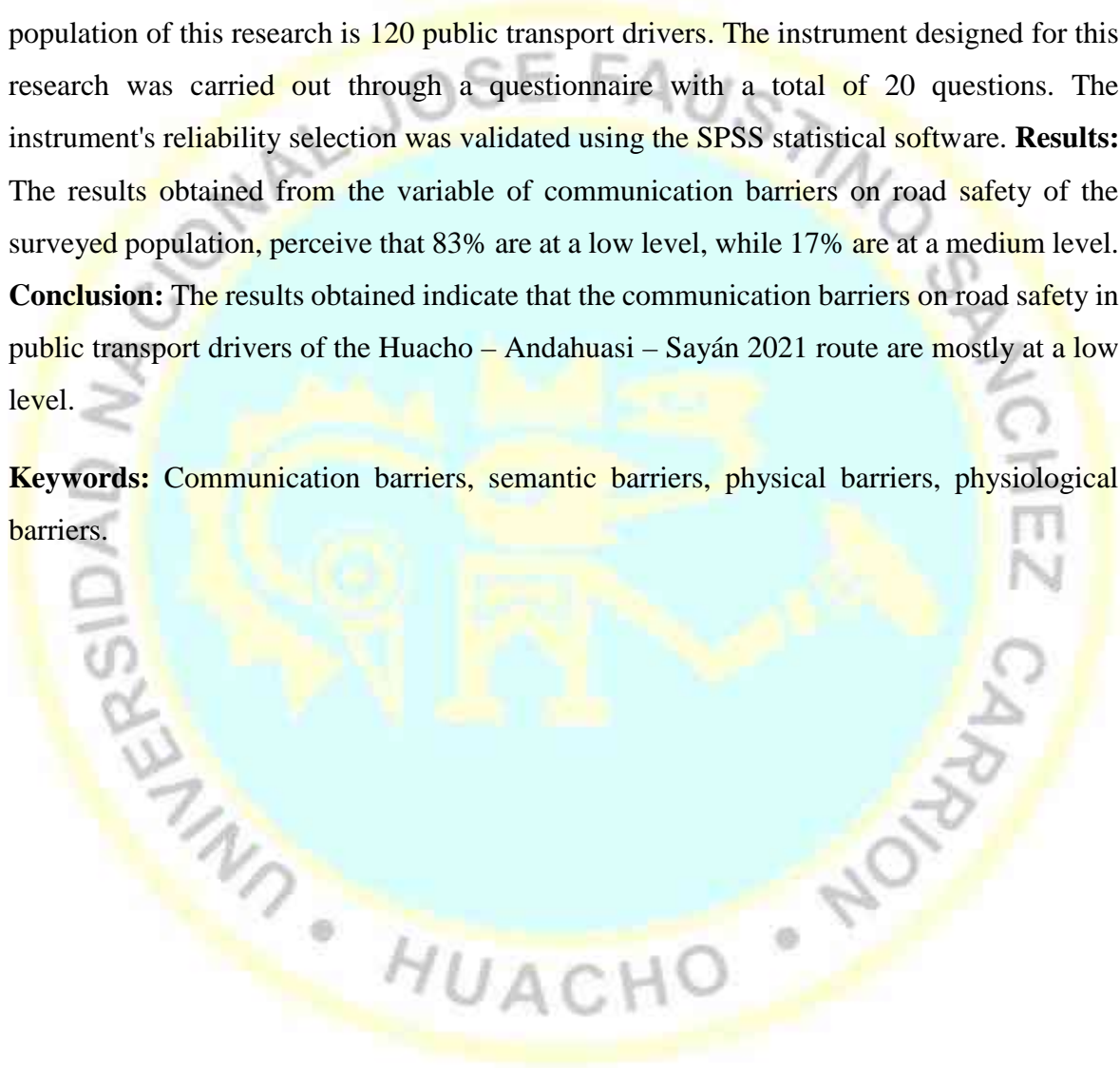
Objetivo: Describir cuáles son las barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021. **Métodos:** La metodología empleada es básica no experimental con enfoque cuantitativo y un nivel descriptivo. Nuestra población de esta investigación es de 120 conductores de transporte público. El instrumento para esta investigación fue realizado a través de un cuestionario con un total de 20 preguntas. Para el procesamiento de datos de nuestro instrumento se utilizó el programa informático estadístico SPSS. **Resultados:** Los resultados de las barreras de la comunicación sobre seguridad vial de la población encuestada, perciben que un 83% se encuentran en un nivel bajo, mientras que un 17% en un nivel medio. **Conclusión:** Los resultados obtenidos nos indican que las barreras de comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 se encuentran en un nivel bajo en su mayoría.

Palabras clave: Barreras de comunicación, barreras semánticas, barreras físicas, barreras fisiológicas.

Abstract

Objective: Describe the barriers to communication on road safety in public transport drivers on the Huacho - Andahuasi - Sayán 2021 route. **Methods:** The methodology used is of a non-experimental basic type with a quantitative approach and a descriptive level. The population of this research is 120 public transport drivers. The instrument designed for this research was carried out through a questionnaire with a total of 20 questions. The instrument's reliability selection was validated using the SPSS statistical software. **Results:** The results obtained from the variable of communication barriers on road safety of the surveyed population, perceive that 83% are at a low level, while 17% are at a medium level. **Conclusion:** The results obtained indicate that the communication barriers on road safety in public transport drivers of the Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 route are mostly at a low level.

Keywords: Communication barriers, semantic barriers, physical barriers, physiological barriers.



INTRODUCCIÓN

La comunicación es muy importante para nosotros, es la herramienta que nos permite entendernos unos a otros, mediante la cual expresamos ideas, opiniones, sentimientos, etc. Sin embargo, existen obstáculos en la comunicación que interfieren en el desarrollo comunicativo, dificultando la llegada de un mensaje claro y correcto.

El presente trabajo de investigación es de un diseño descriptivo, ya que está enfocado en las barreras de comunicación sobre seguridad vial (todas aquellas que dificultan una buena comunicación), centrándonos en aquellas barreras que interfieren en una comunicación efectiva. Se ha elegido tres dimensiones: las fisiológicas, semánticas y físicas. Puesto que, son las más notorias en cuando hablamos sobre la seguridad vial.

“Barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021”, título que tomó nuestra investigación, para contribuir en el desarrollo de la sociedad. Este trabajo de investigación consta de siete apartados, los cuales son lo siguiente:

Capítulo I: Encontraremos el planteamiento del problema donde se evidencia la realidad problemática a través de datos estadísticos sobre la seguridad vial en el Perú. Por ello, se encontrarán también, los objetivos de nuestra investigación de estudio, contando con un objetivo general y tres objetivos específicos; como otros aspectos.

Capítulo II: Encontraremos el marco teórico, donde se escogió cuidadosamente, los antecedentes de estudio, tanto como internacionales, nacionales y locales para el desarrollo de nuestra investigación. Así como también, se consideró, estratégicamente, a literatos para reforzar nuestra investigación de estudio. Y siguiendo la lectura se encontrará la definición de términos básicos para la mejor comprensión de nuestra investigación. Así como también, un cuadro de operacionalización de variables.

Capítulo III: Encontraremos la metodología de estudio de nuestra investigación, en el cuál, encontraremos el diseño metodológico, el tipo, el nivel y el enfoque de investigación. Así como también, la población de estudio que usamos para el trabajo, empleando la técnica de recolección de datos correspondiente. Posteriormente, utilizamos una técnica de proceso de la información obtenida para nuestra investigación.

Capítulo IV: Pueden encontrar los datos arrojados que se visualizan mediante figuras y tablas con su interpretación, seguidas de las hipótesis estadísticas, tanto general, como específicas.

Capítulo V: Encontrarán la discusión comparando nuestros resultados con antecedentes utilizados en nuestra investigación, así como la confirmación de algunas bases teóricas.

Capítulo VI: Les mostraremos nuestras conclusiones así mismo también nuestras recomendaciones en nuestro trabajo de estudio con el fin de contribuir a futuras investigaciones.

Capítulo VII: Se referencia nuestras fuentes de información, tanto bibliográficos, hemerográficos, electrónicos y anexos que nos permitieron mostrar y respaldar nuestra investigación.



Capítulo I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la realidad problemática

En nuestra sociedad la comunicación es pieza importante para una buena relación sostenible, en donde pueda existir el respeto mutuo entre seres humanos al momento de toparse entre sí. Sin embargo, la realidad es distinta.

Según Lomov (1989) se refiere que:

La comunicación es todo proceso de interacción por medio del uso de símbolos y emisión de mensajes. En este proceso incluye también la conducta de una persona, porque actúa como estímulo de la conducta para otra persona. También puede ser verbal o no verbal, interindividual o intergrupala. (pp. 89).

De acuerdo a lo mencionado podemos decir que la comunicación es fundamental para poder convivir en una sociedad pacífica, en donde se llegue a respetar cada signo de comunicación para el bienestar común, pero al toparnos con la realidad en el ámbito de la seguridad vial, podemos decir que existen barreras de comunicación que impide en este caso, al conductor o peatón, respetar alguna norma de tránsito o señal que existe en nuestro país.

En los últimos años, antes de la pandemia de la COVID-19, en el estado peruano los siniestros viales iban cada vez en aumento. Se registraron durante el primer semestre del año 2020 un total de 26.347 siniestros viales y para el mismo periodo del año 2019 registraron 47.610 siniestros viales a nivel nacional. Así mismo, cabe señalar que durante todo el año 2019 se registraron un total de 95.800 siniestros viales y durante todo el año 2020 se registró un total de 57.396 siniestros viales, en el cual podemos observar la reducción de casos,

debido a las restricciones establecidas por el gobierno central. (Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial del M.T.C.: 2020).

En la actualidad, el M.T.C ha realizado un análisis de la información de siniestros viales del primer semestre 2021 donde se va registrando un total de 34.905 casos a nivel nacional. A consecuencia, fallecieron 1.341 personas y resultaron lesionadas 22.850 personas. La región Lima ha sido considerada con el índice más alto de siniestros viales con un total de 16.848 casos, a diferencia de la región Loreto con el índice más bajo con 78 siniestros viales.

Entre las causas de siniestros viales reportados durante el primer semestre del 2021 está la imprudencia del conductor con un 28.5% de siniestros viales, la excesiva velocidad con un 27.4%, ebriedad del conductor con un 5.8%, e imprudencia del peatón con un 3.3%, entre otras. Así mismo, no se identifica el responsable y/o no tiene la certeza, representan el 25% de siniestros viales a nivel nacional. (Boletín Estadístico de Siniestralidad Vial del Ministerio de Transporte y Comunicaciones: 2021).

Sin embargo, se debe considerar que durante todo el año 2020 se establecieron medidas de confinamiento establecidos por el Gobierno Central. Entre las cuales estaba la limitación del uso del transporte público de personas o mercaderías, así como también la circulación de todo vehículo automotor particular, la inmovilización de personas, entre otras actividades. Y como parte de la reactivación, entre ellas el transporte, se refleja un mayor flujo vehicular, evidenciándose un incremento en los siniestros viales de enero a junio del 2020 respecto de enero a junio del 2021.

De acuerdo a los resultados estadísticos emitidos por el M.T.C. podemos decir que existen barreras semánticas, donde los términos empleados en una norma de tránsito, símbolos o señales de tránsito no son muy entendibles para el peatón o para el conductor. Para Johnson, Blanchard y Hersey (1999) refieren que para poder comunicarse se debe “ser capaz de transmitir los mensajes de modo que la gente los entienda y acepte con facilidad” (pp. 336). Y para Stanton, Walker y Etzel (2007) nos dicen que la comunicación es “la transmisión verbal o no verbal de información entre alguien que quiere expresar una idea y quien espera captarla o se espera que la capte” (pp. 511).

De igual forma, barreras físicas en la seguridad vial se hacen notorias, ya que son las interferencias que se generan, mayormente, en el medio ambiente, estas barreras obstaculizan la correcta circulación terrestre, ya sea por los ruidos, la falta de iluminación, una mala estructura de la vía pública o algún aparato tecnológico distractor que interfiera en la buena circulación del tránsito terrestre. Así mismo las barreras fisiológicas en la comunicación sobre seguridad vial es otro impedimento para que el conductor o peatón no reciba con claridad y precisión el mensaje para su buena circulación en una vía pública, ya sea por incapacidad visual, deficiencias del habla, deficiencias auditivas o fallas del uso de la memoria, entre otras. Chiavenato (2000) afirma que las barreras “intervienen en el proceso de comunicación y lo afectan profundamente, de modo que el mensaje recibido es muy diferente del que fue enviado”. (pp. 93).

En la actualidad, la seguridad vial es un tópico que no es tomado muy en cuenta por las autoridades correspondientes, la problemática que ésta origina, atañe a toda la sociedad peruana. Es por ello que hemos decidido aportar con la sociedad con nuestro tema de investigación que se titula “Barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021”.

1.2 Formulación del problema

1.2.1 Problema general

¿Cuáles son las barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021?

1.2.2 Problemas específicos

¿Cuáles son las barreras semánticas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021?

¿Cuáles son las barreras físicas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021?

¿Cuáles son las barreras fisiológicas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021?

1.3 Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo general

Describir cuáles son las barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los

conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021.

1.3.2 Objetivos específicos

Describir cuáles son las barreras semánticas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021.

Describir cuáles son las barreras físicas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021.

Describir cuáles son las barreras fisiológicas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi - Sayán 2021.

1.4 Justificación de la investigación

Justificación teórica, la característica de nuestro trabajo de investigación está basada en la Comunicación para el Desarrollo, área que consiste en llegar a lograr que un grupo amplio de personas sean responsables de los inconvenientes que se presentan en su comunidad. Tiene que ver también con la búsqueda del cambio significativo y sostenible en el tiempo. Con esta investigación pretendemos obtener resultados que favorezcan a la sociedad, convirtiéndose en un aporte científico para la disciplina.

Justificación práctica, si bien es cierto que abunda material científico sobre la Comunicación para el Desarrollo, consideramos que es importante todo aporte práctico que estamos utilizando en esta investigación para la motivación de futuros comunicadores, así como para mejorar el comportamiento del peatón y conductor al momento de transitar por una vía terrestre, respetando normas y señales de tránsito.

1.5 Delimitaciones del estudio

Delimitación temporal, Nuestra investigación fue programada para iniciarse en el mes de septiembre del 2021 y se desarrolle durante el mismo año, respetando las fechas

Delimitación espacial, Nuestro trabajo de investigación se realizó en el terminal terrestre que ofrece el servicio de transporte público para la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán.

programadas hasta diciembre de acuerdo a la Unidad de Grados y Título de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión.

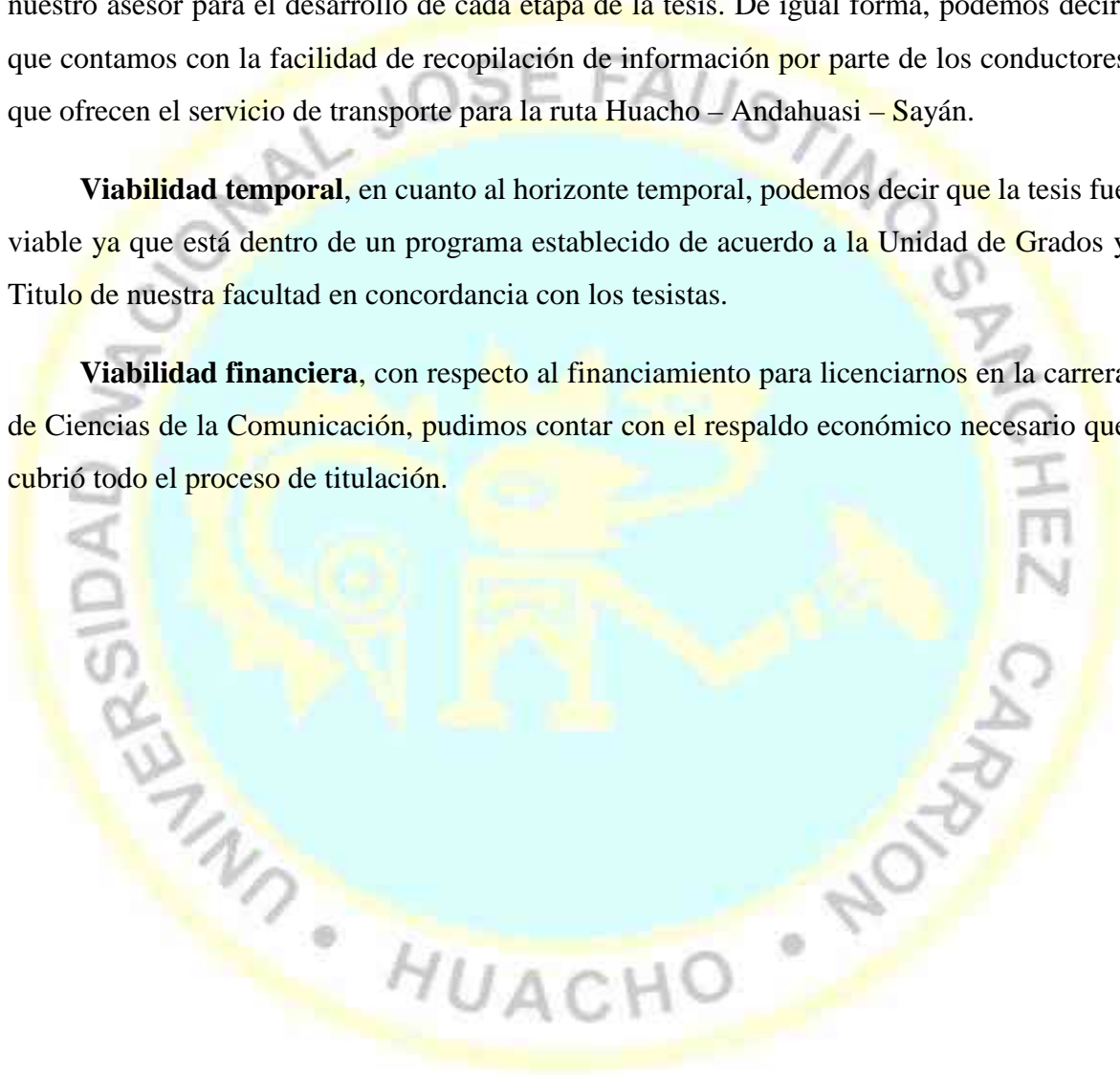
Delimitación teórica, las peculiaridades de este tema de investigación están basadas en las funciones del área de la Comunicación para el Desarrollo, ya que existe gran material de datos científicos, tanto físico como virtual, logrando así, los objetivos propuestos

1.6 Viabilidad del estudio

Viabilidad humana, el presente trabajo de investigación fue posible ya que tuvimos la plena disposición, en primer lugar, de nosotros como investigadores y la disposición de nuestro asesor para el desarrollo de cada etapa de la tesis. De igual forma, podemos decir, que contamos con la facilidad de recopilación de información por parte de los conductores que ofrecen el servicio de transporte para la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán.

Viabilidad temporal, en cuanto al horizonte temporal, podemos decir que la tesis fue viable ya que está dentro de un programa establecido de acuerdo a la Unidad de Grados y Título de nuestra facultad en concordancia con los tesis.

Viabilidad financiera, con respecto al financiamiento para licenciarnos en la carrera de Ciencias de la Comunicación, pudimos contar con el respaldo económico necesario que cubrió todo el proceso de titulación.



Capítulo II MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la investigación

2.1.1 Investigaciones internacionales

Girón, N. (2010) en su tesis titulada *Barreras de comunicación intercultural entre integrantes del VI Contingente de Operaciones de Mantenimiento de Paz y habitantes de Puerto Príncipe, Haití*, investigación que le ayudó a conseguir el título profesional de licenciada en Ciencias de la Comunicación de la U. de San Carlos en Guatemala.

Nélida Girón tomó como objetivo investigar qué tipo de barreras de comunicación interculturales existen en los que conforman el VI Contingente de Operaciones, para establecer una comunicación eficiente.

Para la realización de la tesis, Nélida Girón utilizó dos tipos de investigaciones con el propósito de obtener buena información. En lo cual utilizó la entrevista hacia las autoridades; también realizó una encuesta a 114 integrantes que conforman el VI Contingente de Operaciones de Mantenimiento de Paz que viajaron a Haití.

La investigación dio como resultado que la mayoría de jóvenes contaban solo con estudios secundarios y solos unos cuantos cursaron una vida universitaria, donde manifestaron que, durante el ejercer de sus funciones se toparon con diversos obstáculos en el momento de la comunicación con los haitianos.

Esta investigación llegó a la conclusión que los participantes que se involucran en los contingentes de mantenimiento de paz se topan con diversas barreras, principalmente, la intercultural, ya que se topó con distintos idiomas y distintas culturas, debiéndose tomar como prioridad programar capacitaciones al personal para un mejor crecimiento en sus actividades.

Azurdia, I. (2014) en su investigación titulada *Barreras de la comunicación en los grupos de trabajo de estudiantes de licenciatura de la escuela de Ciencias de la*

Comunicación, Universidad de San Carlos en Guatemala, investigación realizada que le sirvió para conseguir el título profesional de Licenciada en Ciencias de la Comunicación de la universidad de San Carlos en Guatemala.

De acuerdo a la investigación la autora tuvo como objetivo revelar que los estudiantes de la Escuela de Ciencias de la Comunicación de la USC de Guatemala sean conscientes de las barreras que nacen en ellos mismos cuando realizan un trabajo de equipo.

En su método de investigación la autora utilizó instrumentos de recopilación de datos mediante observación directa, encuestas y entrevistas a estudiantes para ser aplicados tanto a coordinadores y catedráticos de la Escuela de Ciencias de la Comunicación de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

En el resultado de su investigación se pudo revelar que los alumnos no son conscientes de las barreras de comunicación que ellos mismos generan cuando forman grupos de trabajo durante el semestre. La investigadora llega a la conclusión que cada alumno demuestra que su interrelación no es la adecuada ya que no comprenden el porqué de trabajar en equipo y para mejoría de los alumnos deben aprender a comunicarse entre sí, eso significa entenderse y hacerse entender.

Cerezo, R. (2012) en su aporte de investigación titulada ***Las Barreras Comunicacionales de la familia y su Incidencia en la formación de los adolescentes del Cantón Babahoyo, provincia de “Los Ríos”, en el año 2012***. Investigación realizada para optar el título profesional de Licenciada en la Comunicación Social de la universidad técnica de Babahoyo (Ecuador).

El objetivo de esta investigación fue conocer la manera en que afecta las barreras comunicativas de la familia en la formación de los adolescentes del Cantón Babahoyo en el año 2012.

Para el desarrollo de su investigación utilizó la metodología inductiva, deductiva y descriptiva, utilizando la encuesta en padres de familia, jóvenes y miembros de Dinapen, como medio de recopilación de datos, también se usó documentales para respaldar su trabajo de investigación.

De acuerdo a los resultados estadísticos emitidos por la autora, indica que la comunicación entre los padres e hijos no es correcta y la que existe es muy poca

comunicación, entonces se llega a la conclusión que los padres deberían dedicar más tiempo a los hijos, tratar de mantener la fluidez y el dialogo sincero, volverse confidentes de sus hijos, para que lo apoyen en su búsqueda de amigos.

2.1.2 Investigaciones nacionales

Maquera, J. (2017) en su contribución a la sociedad con su tema de investigación titulada *Barreras Culturales de Comunicación entre los trabajadores y los usuarios en el Poder Judicial Sede-Ilave*, investigación que le llevó a la licenciatura en la carrera profesional de Ciencias de la Comunicación Social de la U. N. A – Puno.

El objetivo de su investigación es comprender como surgen las barreras culturales entre empleados y usuarios del Poder Judicial Sede-Ilave, y describir estas barreras culturales tales como el idioma, los hábitos y las expectativas, el autor tuvo que utilizar el método de investigación descriptiva porque debe explicar en detalle cómo se representan los fenómenos, situaciones, contextos o eventos en la comunicación. Para recopilar información eligió el método de la observación y la encuesta.

Su investigación da como resultado que sí existen barreras culturales y lingüísticas entre los trabajadores y usuarios de la sede Judicial-Ilave, como también, el trato distinto por su forma de vestir, el poco entendimiento del idioma aymara que emplea mucho el usuario y el hábito de pijchar coca por muchas personas, especialmente en las zonas rurales creando barreras comunicativas.

El autor llega a conclusión que la sede Judicial-Ilave a través de las áreas administrativas fortalezca con capacitaciones el proceso de comprensión del idioma aymara para aprender, entender y mejorar la comunicación entre el usuario y los trabajadores del Poder Judicial-Ilave.

Loyola, E. (2015) en su trabajo de investigación titulada *Barreras de la comunicación y Desarrollo Educativo de los alumnos de la I.E “Antenor Rizo Patrón Lequerica”*. Investigación que le ayudó a recibir la Licenciatura en Educación de la Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión – Cerro de Pasco.

El autor planteó como objetivo general en su investigación descubrir cómo las barreras de comunicación afectan el desarrollo educativo de los alumnos de la Institución Educativa “Antenor Rizo”.

Para el desarrollo de la tesis el autor usó la metodología de investigación descriptivo – explicativo, donde utilizó la técnica de la encuesta de tipo cerrado en los estudiantes del 5to° “A” de la Institución Educativa “Antenor Rizo” y tomaron al 5to° “B” como muestra, con un total de 23 alumnos lo cual representa el 33% de la población.

La investigación arrojó como resultado que la correlación lineal de Person es fuerte y positiva. Donde llega a la conclusión que las principales barreras que impiden una eficaz comunicación en el aula y la institución son las barreras semánticas que tiene que ver con el significado de cada término usado por el docente para la comunicación con sus alumnos, esto dificulta la facilidad de aprendizaje para el alumno.

Investigaciones locales

Pumachagua, P. y Toledo, S. (2019), en su investigación titulada *Barreras de la Comunicación en el personal administrativo de la Municipalidad Distrital de Huaura – 2018*, presentado ante la U.N.J.F S.C Huacho, con el fin de obtener la licenciatura en Ciencias de la Comunicación.

Determinar cómo las barreras de la comunicación afectan al personal administrativo del Palacio Municipal de Huaura, fue el objetivo general de su investigación. Y para el desarrollo de su investigación, los autores utilizaron la metodología de investigación de tipo descriptivo ya que le permitió describir e identificar las barreras administrativas y físicas que se encuentran en el Palacio Municipal.

Gracias a las técnicas utilizadas en la investigación para recopilar datos, los autores llegaron a la conclusión que el 52% del personal administrativo del Palacio Municipal de Huaura aseguraron que “a veces” hay una correcta comunicación, tanto afuera como también dentro del Palacio Municipal, lo que da como resultado que las limitaciones en la correcta comunicación se dan por la infraestructura de las oficinas que no son adecuadas para entablar una comunicación fluyente, ya que terminan filtrándose sonidos de voces de otros trabajadores que se encuentra en oficinas continuas.

Ortega, E. (2019) en su aporte a la sociedad con su tema de investigación titulada *Barreras de la comunicación interpersonal entre padres y estudiantes del Emblemático Colegio Nacional de San José de Chiclayo, año 2018*, sustentado ante la U. N. J. F. S. C. – Huacho, para obtener el título profesional en Licenciada en la carrera profesional de Ciencias de la Comunicación.

Identificar las barreras de la comunicación interpersonal entre estudiantes y padres de familia del colegio San José de Chiclayo – 2018 fue el objetivo general para su investigación. Y para el desarrollo del tema la autora optó por utilizar la metodología de tipo descriptiva – transversal, usando técnicas de recojo de información, como encuestas, entrevistas y la observación.

Los resultados obtenidos refieren la existencia de las barreras de la comunicación interpersonal entre padres y alumnos del último año de primaria, donde menciona dos factores: La iniciativa en la comunicación entre padres y alumnos; también la dificultad entre ellos en la comunicación, lo cual lleva a un nivel moderado de apertura de la comunicación entre padres y alumnos del colegio Emblemático San José de Chiclayo.

La investigación llega a la conclusión de que las barreras existentes, principalmente la interpersonal entre padres y alumnos del sexto grado de nivel primario; en cuanto al factor de apertura de la comunicación entre padres y alumnos, es de una escala media y el otro factor; señalo que en general los alumnos tienden a decir cosas que mejor no deberían decir las; a veces se muestran temas que los alumnos evitan discutir con sus padres.

2.2 Bases teóricas

2.2.1 Comunicación:

Se dice que es un proceso interactivo entre dos o más personas donde se integran diferentes componentes. Comunicación es compartir una idea, un mensaje, un discurso con efectividad para el buen entendimiento para todos.

La comunicación es de suma importancia para el desarrollo humano, nos ayuda a entablar relaciones, al estar al tanto de lo que pasa alrededor, pueden lograr cambiar estilos de vida, pensamientos, preferencias, etc.

Podemos enfatizar lo importante que es la comunicación, ya que los seres humanos necesitan expresar sus necesidades, pensamientos, sentimientos y emociones. Incluso para solucionar los problemas relevantes en la sociedad.

En la actualidad la comunicación ha ido evolucionando de manera constante en la sociedad, siendo adaptada a la tecnología convirtiéndose de lo tradicional a lo digital, donde permite transferir información de manera inmediata con el receptor por medios de dispositivos electrónicos.

Martínez de Velasco A. y Nosnik A. (1998) definen:

La comunicación es el proceso mediante el cual una persona se relaciona con otra a través de un mensaje, y espera que esta última dé una respuesta, sea una opinión, una actividad o un comportamiento. La comunicación es forma de establecer una relación con los demás a través de pensamientos, conductas. La intención del que comunica es poder cambiar o reforzar el comportamiento de aquella persona que recibe la comunicación (pp. 11).

Si bien existe una evolución notoria con los avances tecnológicos, tenemos claro que la comunicación es y seguirá siendo el instrumento principal que tenemos los seres humanos para poder estar interconectados.

2.2.2 Barreras de la Comunicación

Son todas las interferencias que surgen durante el desarrollo de una comunicación, el cual entorpece la correcta transmisión o deforma el mensaje original hacia el receptor. Robbins (1993) “En toda la comunicación existen barreras para que esta no se realice con efectividad, es por ello la importancia de saber cuáles pueden ser las variantes que obstaculicen la comunicación”. (pp. 339).

Para mejorar la comunicación, en primer lugar, debemos identificar la barrera que impide que el mensaje llegue de una manera eficaz hacia el receptor, ya que las variantes pueden obstaculizar el correcto proceso de la misma causando malas interpretaciones. Existen diversas barreras de comunicación que interfieren en el desarrollo comunicativo, entre ellas las más comunes son las semánticas, fisiológicas, físicas y administrativas.

Chiavenato (2000) refiere que son todos lo que "intervienen en el proceso de comunicación y lo afectan profundamente, de modo que el mensaje recibido es muy diferente del que fue enviado. Entonces, éstas interrumpen la claridad, en el significado y el entendimiento del mensaje”. (pp. 93). Entonces podemos decir que la comunicación puede sufrir obstrucciones o perturbaciones durante el proceso comunicativo.

Son innumerables los obstáculos que interfieren en una comunicación asertiva, sin embargo; para fines de esta investigación consideraremos tres de las barreras de la

clasificación de García Jiménez (1998) quien divide estas barreras en: física, fisiológicas, psicológicas, sociológica, culturales, administrativas, lingüísticas. (Pp.60). Asimismo, Chiavenato (2004) las clasifica en tres barreras: personales, física, semánticas, las que trataremos en nuestra investigación.

A) Barreras Semánticas

Se define de manera general como el obstáculo que distorsionan la intención de un mensaje, que dificulta e impide una comprensión efectiva, comúnmente se presenta cuando en un intercambio comunicativo, tanto el emisor como el receptor tienen distinta interpretación frente a significados, palabras o expresiones, esta barrera está vinculada a las diferencias de idiomas o dialectos.

En este caso, el contexto es el papel primordial para poder determinar el significado que se le debe asignar a alguna palabra en particular. Sin embargo, las palabras en su mayoría son polisémicas, que comunican una variedad de significados, razón por la cual habrá fallas en la comunicación.

Por ello, según Albores (2005) “Se originan interpretaciones erróneas en los símbolos y las convecciones que se utilizan para la comunicación” (pp. 32). Lo que nos dice el autor es que existen destinos símbolos, por lo cual tienen significados diferentes, lo que genera una mala interpretación del mensaje si no se usa correctamente.

Debido a diferentes antecedentes sociales, culturales, económicos, educativos, cada persona interpreta el contexto de una manera distinta. Igual que en la sociedad los códigos lingüísticos siguen en permanente evolución, cada variación geográfica resulta una posible aparición de barreras semánticas en la comunicación.

B) Barreras Psicológicas

Bravo (1997) refiere que:

Estas son las distorsiones relacionada con las aberraciones que se producen durante el proceso de la comunicación por carácter, daño, confrontación, problemas de tiempo etc., que pueden poner al remitente o al receptor en la posición opuesta de la comunicación, el cual perjudica el mensaje inicial (pp. 19).

Tienen que ver con todo lo relacionado al ser humano de manera independiente, ya que todos percibimos y entendemos a la sociedad inserta desde un punto de vista distinto, condicionada con el estado emocional o su personalidad, como también vinculada a la simpatía o el rechazo hacia el receptor o emisor.

Usualmente observamos, escuchamos y percibimos lo que nos encontramos a nuestro entorno y cualquier tipo de comunicación, que se considera alguna amenaza, provocación, optamos por rechazarlas. Es por ello que casi siempre nos resulta complicado entendernos con los demás, parte de esa dificultad se manifiestan por reacciones emocionales, miedo, incertidumbre, ansiedad.

Costumerogil (2007) refiere que:

Las personas interpretan la información recibida de manera distinta y esa interpretación unida al estado mental o de cualquier estado ánimo, la personalidad, prejuicios, ideas preconcebidas, etc., hacen que la comunicación no sea objetiva en su totalidad, causando que la comunicación sea impersonal (pp.10).

C) Barreras Fisiológicas

Surge cuando el emisor o el receptor que intervienen en la comunicación interpersonal presentan defectos fisiológicos, los cuales pueden afectar cualquiera de los sentidos, la vista, el oído o alguna zona de articulación, lo que entorpece la comunicación e impide recibir un mensaje con claridad.

Son toda alteración fisiológica en el ser humano, que de una u otra manera le impide poder escribir y leer como también en el oír, por ejemplo, la sordera, ceguera, problemas de dicción, pronunciación, fuerza de voz, etc., lo que impide captar la totalidad de una conversación hablada.

Para Johnson, Blanchard y Hersey (1999) manifiestan que para realizar una correcta comunicación se debe “ser capaz de transmitir los mensajes de modo que la gente los entienda y acepte con facilidad” (pp. 336).

D) Barreras Físicas

Son circunstancias de las cuales no se presentan en el sujeto, sino en el medio ambiente, la cual impide una óptima comunicación. Esta barrera se presenta cuando el medio que se

utiliza para transportar el mensaje presenta interferencias, como en la radio, teléfono, el exceso de ruido, la distancia, lo que no permiten que este llegue de manera clara al receptor, lo que trae como consecuencia la incomunicación.

Estas barreras pueden ser ambientales o tecnológicos, aunque actualmente muchos dispositivos nos ayudan a disminuir el efecto de estos problemas de comunicación, incluso teniendo que evaluar ventajas y desventajas de estos aparatos electrónicos para que puedan ser utilizados de una manera adecuada en el momento adecuado.

El autor Chiavenato (2004), afirma que: “las barreras físicas son interferencias que se presentan en el ambiente donde ocurre la comunicación” (pp. 92). El ruido que producen los autos al circular se puede considerar una de ellas, ya que interfiere en una buena comunicación y no permite que el mensaje llegue con claridad hacia el receptor.

E) Barreras Personales.

Estas barreras provienen de los malos hábitos, sentimientos y valores de una persona. Estas surgen cuando las personas son inculcadas con un rencor hacia ciertas cosas o ciertas personas, que le da por juzgar o minimizar al resto, como también de la falta de cultura o empatía.

Refuerzan la distancia psicológica que impide una comunicación fluida y correcta, donde vemos y oímos solo lo que nuestro estado emocional permite, depende al interés de lo que vemos u oímos.

Sobre las barreras personales, Thomas (2002), señala “Son interferencias de la comunicación que provienen de las emociones, los valores y los malos hábitos del individuo” (pp. 79), estas están basadas en las creencias y punto de vistas de una persona, los valores son nuestros filtros, lo cual nos permiten que la comunicación se separe de nuestra forma de ser, por esa razón influye en nuestras percepciones, donde interpretamos las cosas como nosotros las vemos u oímos y no de la realidad misma.

2.2.3 Seguridad Vial

Es un conjunto de acciones y comportamientos de cada persona con el único fin de prevenir o reducir el riesgo de decesos o contusiones en una vía pública, de esa forma de esa forma asegurando el libre tránsito. Teniendo como conocimiento que existen leyes,

reglamentos, condiciones y estándares de comportamiento para peatones, pasajeros y conductores.

El Ministerio de Salud MINSA, (2005) señala que:

La seguridad vial es un proceso integral mediante el cual se definen e implementan y ejecutan políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades, con el objetivo de proteger a los usuarios del sistema de tránsito y su medio ambiente, respetando sus derechos fundamentales. (pp.13).

La seguridad vial presta especial atención a los efectos que un siniestro vial puede tener para la vida y la salud de las personas, existen leyes, normas y ordenanzas reguladoras de tránsito y transporte terrestre que, junto con la responsabilidad de cada persona, forman el punto principal de la base de la seguridad vial.

Los factores que inciden sobre la seguridad vial se conjugan en lo que se conoce como el triángulo accidentetológico, el factor humano, factor ambiental y el factor automotriz.

A) Seguridad Vial Activa

La función principal de este tipo de seguridad vial es prevenir los siniestros viales o minimizar el máximo riesgo. En este caso se toma en cuenta los factores mecánicos y electrónicos que disponen el auto para evitar un siniestro o disminuir el máximo peligro en la vía.

La seguridad vial activa comprende los factores de riesgo que dependen de manera única y exclusiva de los seres humanos para prevenir, minimizar el máximo riesgo de siniestros, tener una buena educación vial, una correcta visión al conducir, utilizar elementos necesarios para transitar por la vía y respetarlas.

Comisión Nacional de Seguridad de Transito CONASET, (2016) refiere que:

“Si bien es cierto que los accidentes de tránsito son eventos complejos con muchos factores causales, y las personas tienen una gran tolerancia a las heridas, la energía que debe ser disipada en un accidente, o sea la probabilidad de resultar con lesiones graves o

muerte, está íntimamente ligada con la velocidad de impacto”. (pp. 1).

B) Seguridad Vial Pasiva

Actúa en caso que la seguridad vial activa no haya podido evitar el siniestro, son los elementos dentro de un vehículo los que minimizan las lesiones una vez que el siniestro ocurra.

Al igual que la activa ésta se puede aplicar directamente en la persona, un ejemplo claro es en vehículos, donde el cinturón de seguridad es un componente de esos que los conforman.

2.2.4 Terminal Terrestre De la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán.

El terminal terrestre que cubre la ruta de Huacho – Andahuasi – Sayán, se ubica en Huacho, provincia de Huaura, específicamente en la calle Ausejo Salas #344, a unos metros del Poder Judicial. Este terminal terrestre viene realizando el transporte público de personas o mercaderías desde el año 2000.

Este terminal está compuesto por 6 empresas de transporte que brindan el servicio de transporte de personas o encomiendas, cada empresa cuenta con sus propios conductores que cubren la ruta de Huacho – Andahuasi – Sayán. Los cuales son los siguientes:

- Los hijos del Valle S.A
- Santa Elvira S.A.
- Milenio Expres S.A
- Ama Sua Real Tours S. A. C
- Los Chasquis de Sayán S.A
- Empresa de Transporte Turismo Perú Clase S.A

2.3 Bases filosóficas

La esencia principal de este trabajo de investigación donde se utilizó el método descriptivo con el enfoque cuantitativo, rige por la corriente filosófica del Positivismo, ya que las descripciones de los personajes son específicas y reales, con el fin de realizar una medición con la mayor precisión posible.

Con esta investigación se pretende describir de manera independiente la variable, se recolectarán datos sobre diferentes aspectos, que nos permitirá presentar una interpretación

correcta sobre una realidad, para poder compararla, lo que nos permitirá realizar un análisis preciso de la misma.

La relación entre la filosofía y comunicación ha existido desde siempre. Aunque pocas veces las filosofías han querido ver la comunicación como un proceso independiente.

Marta Rizo (2012) menciona que:

La descripción del estado de conexión, es decir, el espacio y tiempo en la Comunicación, puede ser el eje que describe el horizonte temporal del fenómeno. Siguiendo la estrategia de la estimación del tiempo, consideramos que el fenómeno lógico de la Comunicación se puede describir en función de las capacidades psicológicas y expresivas asociadas a ellos. (pp. 113).

Podemos decir bajo los principios y opiniones existentes sobre las barreras de la comunicación, ubicadas en aquellos conceptos de la filosofía colocados en un cierto orden, nos permitirán interpretar uno de los tantos problemas existentes en la humanidad.

El método positivista nos permitirá comparar, comprender y evaluar la diversidad de criterios ideológicos y racionales, ya sean impuestas por la sociedad. Por esa razón al ser aplicado a nuestra problemática social pretendemos llegar a un conocimiento sistemático para que pueda ser comprobable y comparable.

2.4 Definición de términos básicos

Antecedente

Cualquier evento antes de que se forme el problema está destinado a aclaración, evaluación, interpretación. Tamayo y Tamayo (2004) (pp.146).

Contexto

La información del entorno del texto es más accesible a lo que se dice en un momento específico. (Adam: 2006).

Dialecto

Variedad de tal o cual idioma, usada en la calidad de un medio de comunicación entre personas, unidas por territorio, estatus social o profesión. (Diccionario enciclopédico lingüístico: 1990 (pp. 132).

Interpersonal

Interacción recíproca entre dos o más personas. (Bisquerra: 2003, pp. 23).

Minimizar

Restar el tamaño de algo o quitarle importancia. (Real Academia española).

Polisemia

Son los múltiples significados de la expresión lingüística. (Real Academia Española).

Semántica

Estudia el significado de las palabras, así como las diversas relaciones significativas que se desarrollan entre ellas. (Real Academia Española).

Siniestro

Evento que provocó pérdidas materiales o daños importantes. (Real Academia Española).

Símbolo

Es un signo capaz de declarar el conjunto de objetos asociados, que pueda estar de cierta manera ligado a él, es representado por un código asociado a él. (Pierce: 1986, pp. 55).

2.5 Hipótesis de investigación**2.5.1 Hipótesis general**

Las barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta – Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 se encuentran en un nivel alto.

2.5.2 Hipótesis específicas

Las barreras semánticas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta – Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 se encuentran en un nivel alto.

Las barreras físicas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta – Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 se encuentran en un nivel alto.

Las barreras fisiológicas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta – Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 se encuentran en un nivel alto.



2.6 Operacionalización de las variables

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS
<p>BARRERAS DE LA COMUNICACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL EN LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA RUTA HUACHO - ANDAHUASI - SAYÁN 2021.</p>	<p>Semánticas.</p> <p>Físicas.</p> <p>Fisiológicas.</p>	<p>Términos. Significados de símbolos.</p> <p>Ruido. Iluminación. El teléfono. El periódico.</p> <p>Deficiencia Auditiva. Incapacidad Visual. Deficiencia del habla.</p>	<p>1 – 2 3 – 4</p> <p>5 – 6 – 7 – 8 9 – 10 – 11 12 – 13 14 – 15</p> <p>16 – 17 18 – 19 20</p>

Capítulo III METODOLOGÍA

3.1 Diseño metodológico

3.1.1 Tipo de investigación

Nuestra investigación, ésta es de tipo básica porque no se estudia la aplicación de los descubrimientos, si no se hace con el fin de incrementar nuevos conocimientos de la realidad por sí misma, para que puedan ser aplicadas en futuras investigaciones.

Ander-Egg (1992) nos dice:

La investigación es un proceso reflexivo, sistemático, observado y vital destinado a descubrir o explicar hechos, fenómenos, relaciones y leyes en un área particular de la realidad...
- búsqueda de hechos, un medio para conocer la realidad, un procedimiento para conocer verdades parciales, -o mejor-, para revelar falsedades parciales. (pp. 57).

3.1.2 Nivel de investigación

Descriptiva, ya que determinamos las características de la población de estudio, teniendo en cuenta la recolección de datos en el tiempo correspondiente.

Según Bernal (2006) señala:

En la investigación descriptiva, se señalan, informan, describen o identifican, hechos, situaciones, de los sujetos de investigación, productos, modelos ejemplares, instrucciones, etc. Sin explicaciones ni razón de porqué de las situaciones, sucesos y fenómenos, etcétera; la investigación descriptiva está guiada por

las preguntas de investigación requeridas; se soporta en técnicas como la encuesta, entrevista, observación y revisión documental. (pp. 113).

3.1.3 Diseño de investigación

El objetivo de estudio fue analizar nuestra variable sin intervenir ni manipular el objeto de estudio, se recurrió a un diseño no experimental, donde no se construyó ninguna situación, sino que se observó como ocurría en su entorno natural.

Kerlinger Y lee (2002) nos dice:

La investigación no experimental es de forma empírica y sistemática ya que el investigador no tiene control directo sobre las variables independientes, ya sea a que sus manifestaciones ya han ocurrido o porque son de naturaleza impráctica. La relación entre variables sin intervención directa está indicada por la varianza simultanea de las variables independientes y dependientes. (pp. 504)

3.1.4 Enfoque de investigación

El método apropiado para la recolección de datos que implican el uso de herramientas estadísticas para una mayor precisión en el resultado de lo que se investigó fue el enfoque cuantitativo.

Rodríguez (2010), señala:

Los métodos cuantitativos utilizan cuestionario, inventarios y análisis demográficos para generar números, que se pueden analizar estadísticamente para concordar, verificar o refutar, las relaciones entre las variables seleccionadas. Además, la presentación de los resultados de estudios cuantitativos suele ir acompañada de tablas estadísticas, gráficos y análisis numérico (pp. 32).

3.2 Población y muestra

3.2.1 Población

Nuestra investigación estuvo constituida por 6 empresas de transporte que prestan el servicio público terrestre de personas y/o mercancías. De los cuales por cada

empresa existe 20 conductores, siendo en total 120 conductores de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán.

Fuente: Terminal terrestre que cubre la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán, 2021.

Respecto a la población de estudio, Arias (2006) lo define como “un conjunto finito o infinito de elementos con características comunes para los cuales serán extensivas las conclusiones de la investigación. Esta queda delimitada por el problema y por los objetivos del estudio”. (pp. 81).

3.2.2 Muestra

No se requirió de muestra, puesto que encuestamos a todos los conductores del terminal terrestre que brindan el servicio de transporte público de la ruta de Huacho – Andahuasi – Sayán.

Y sobre la muestra de la investigación, Arias (2006) define: “como un subconjunto representativo y finito que se extrae de la población accesible”. (pp. 83).

3.3 Técnicas de recolección de datos

Para describir las barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021, aplicamos la técnica de la encuesta y lo realizamos utilizando la escala de Likert.

Al respecto, nos explica Hernández (2012):

El muestreo mediante la encuesta es el método más utilizado en las investigaciones en las ciencias sociales. Se utilizan para recopilar información de las personas sobre sus características, opiniones, creencias, expectativas, conocimiento, y comportamiento actuales o pasados. (pp. 25).

3.4 Técnicas para el procesamiento de la información

Para el procesamiento de datos, utilizamos el SPSS que es un software desarrollado para procesar la información de manera gráfica y estadística obtenida de nuestra población de estudio. Gracias a ello pudimos obtener los resultados que a continuación se mostrara.

Capítulo IV RESULTADOS

4.1 Análisis de resultados

4.1.1 Análisis Univariado



Figura 1 Distribución por frecuencias y porcentajes de la variable barreras de la comunicación sobre seguridad vial.

Interpretación:

La figura 1 muestra que el 17% de nuestra población de estudio percibe que las barreras de comunicación sobre seguridad vial, se encuentran en un nivel moderado, el 83%, en un nivel bajo. Es decir, la mayoría de conductores que prestan el servicio de transporte público de la

ruta Huacho – Andahuasi – Sayán percibe que las barreras de comunicación sobre seguridad vial no son impedimentos para hacer un buen uso de la vía pública.

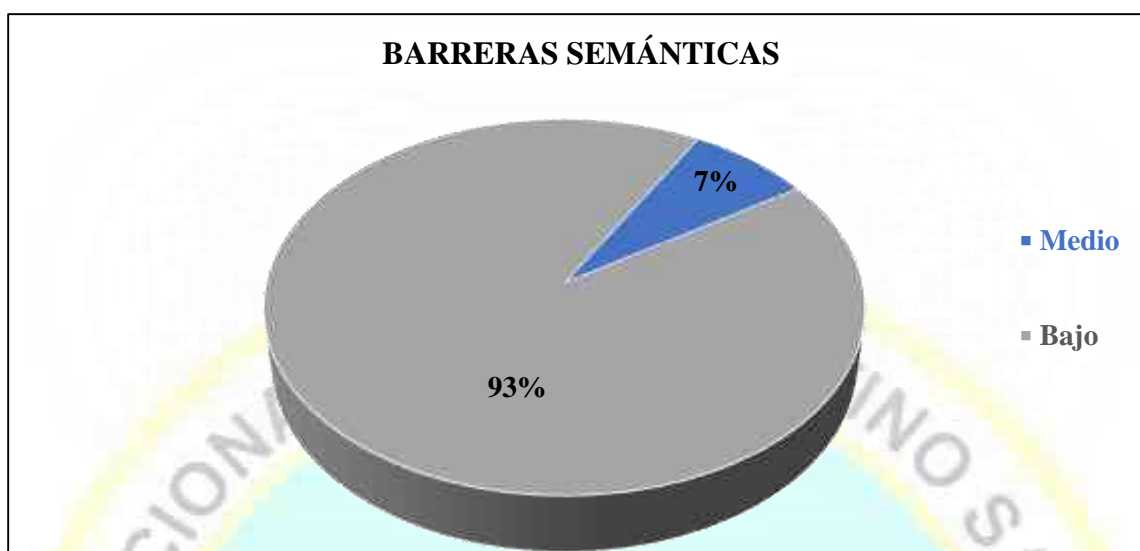


Figura 2 Distribución por frecuencias y porcentajes de la dimensión de las barreras semánticas sobre seguridad vial.

Interpretación:

La figura 2 muestra que el 7% de nuestra población de estudio percibe que las barreras semánticas se encuentran en un nivel medio y el 93%, en un nivel bajo. Es decir, la mayoría no percibe las barreras semánticas como un impedimento comunicativo sobre seguridad vial, dado que, según resultados, el porcentaje más elevado lo tiene el nivel bajo.

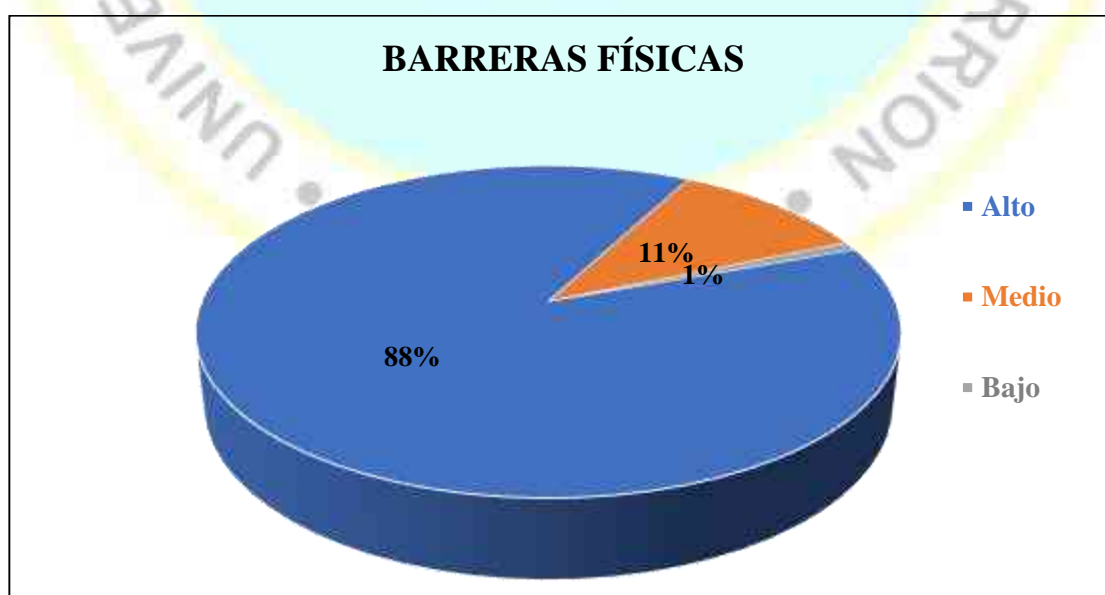


Figura 3 Distribución por frecuencias y porcentajes de la dimensión de las barreras físicas sobre seguridad vial

Interpretación:

La figura 3 muestra que el 88% de la población de estudio percibe que las barreras físicas se encuentran en un nivel alto, el 11% percibe un nivel medio y el 1% percibe un nivel bajo. Es decir, la mayoría no percibe las barreras físicas como un impedimento comunicativo sobre la seguridad vial, dado que el porcentaje más elevado es de nivel bajo.

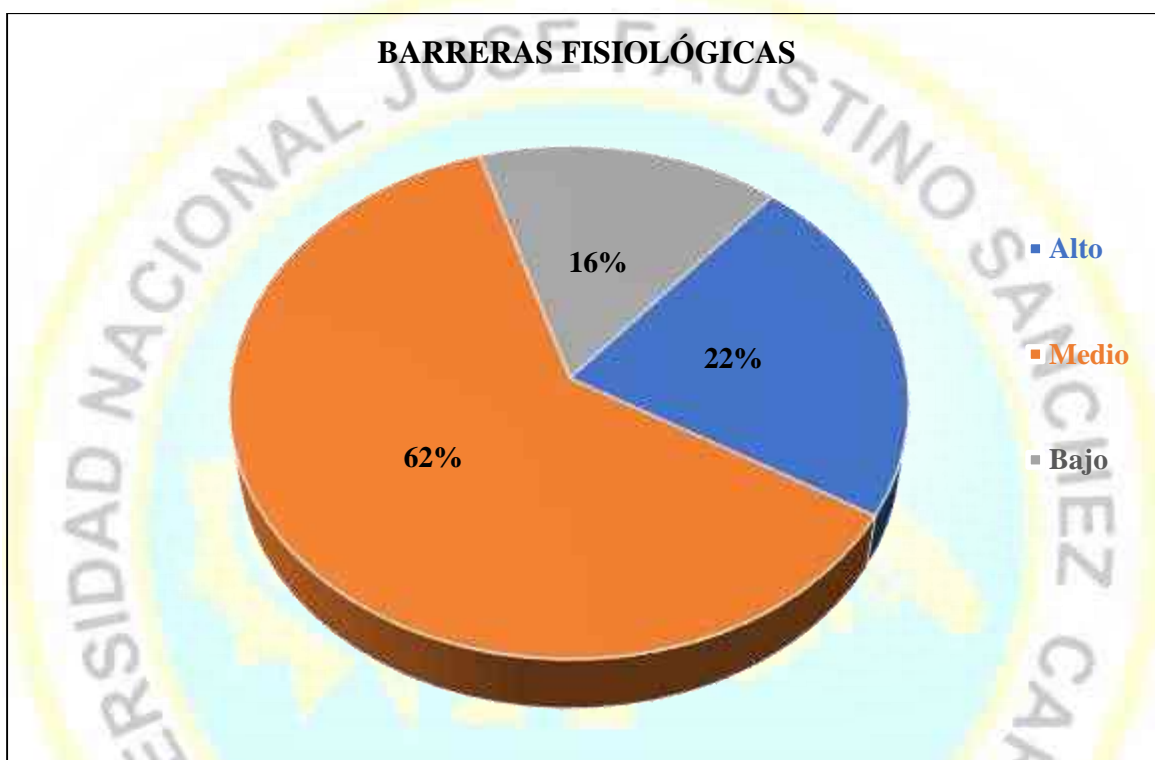


Figura 4 Distribución de frecuencias y porcentajes de la dimensión de las barreras fisiológicas sobre seguridad vial.

Interpretación:

La figura 4 muestra que el 16% de la población de estudio percibe que las barreras fisiológicas se encuentran en un nivel bajo, el 22% en un nivel alto y un 62% en un nivel medio. Es decir, la mayoría no percibe las barreras físicas como una barrera de comunicación, dado que el porcentaje más elevado pertenece al nivel medio.

4.2 Contrastación de hipótesis

Hipótesis estadística general

Hi Las barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 se encuentran en un nivel alto, en su mayoría.

Ho Las barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 no se encuentran en un nivel alto, en su mayoría.

Tabla 1. Distribución y porcentaje de la variable barreras de la comunicación sobre la seguridad vial.

BARRERAS DE LA COMUNICACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL

	Frecuencia	Porcentaje
Medio	20	17%
Bajo	100	83%
Total	120	100%

Elaboración: Propia

Fuente: Cuestionario de Tesis

Interpretación:

La tabla 1 demuestra que el porcentaje mayor, según los resultados, es de 83% que corresponde al nivel bajo, por lo cual, aceptamos la hipótesis nula y rechazamos la hipótesis alterna, es decir, las barreras de la comunicación en los conductores de la ruta – Huacho – Andahuasi – Sayán no se encuentran en un nivel alto, en su mayoría.

Hipótesis Estadística Específica 1

Hi Las barreras semánticas sobre la seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta – Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 se encuentran en un nivel alto, en su mayoría.

Ho Las barreras semánticas sobre la seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta – Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 no se encuentran en un nivel alto, en su mayoría.

Tabla 2 Distribución y porcentaje de la dimensión de las barreras semánticas sobre la seguridad vial.

BARRERAS SEMÁNTICAS

	Frecuencia	Porcentaje
Medio	9	7%
Bajo	111	93%
Total	120	100%

Elaboración: Propia

Fuente: Cuestionario de Tesis

Interpretación:

La tabla 2 demuestra que el porcentaje mayor, según los resultados, es de 93% que corresponde al nivel bajo, por lo cual, aceptamos la hipótesis nula y rechazamos la hipótesis alterna, es decir, las barreras semánticas en los conductores de la ruta – Huacho – Andahuasi – Sayán no se encuentran en un nivel alto, en su mayoría.

Hipótesis Estadística Específica 2

Hi Las barreras físicas sobre la seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta – Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 se encuentran en un nivel alto, en su mayoría.

Ho Las barreras físicas sobre la seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta – Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 no se encuentran en un nivel alto, en su mayoría.

Tabla 3 Distribución y porcentaje de la dimensión de las barreras físicas sobre la seguridad vial.

BARRERAS FÍSICAS

	Frecuencia	Porcentaje
Alto	106	88%
Medio	13	11%
Bajo	1	1%
Total	120	100

Elaboración: Propia

Fuente: Cuestionario de Tesis

Interpretación:

Las barreras físicas en los conductores de la ruta – Huacho – Andahuasi – Sayán se encuentran en un nivel alto, en su mayoría. Ya que la tabla 3 demuestra que el porcentaje mayor, según los resultados, es del 88% que corresponde al nivel alto, por lo tanto, aceptamos la hipótesis alterna y rechazamos la hipótesis nula.

Hipótesis Estadística Específica 3

Hi Las barreras fisiológicas sobre la seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho- Andahuasi – Sayán 2021 se encuentran en nivel alto, en su mayoría.

Ho Las barreras fisiológicas sobre la seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho- Andahuasi – Sayán 2021 no se encuentran en nivel alto, en su mayoría.

Tabla 4 Distribución y porcentaje de la dimensión de las barreras fisiológicas sobre seguridad vial.

BARRERAS FISIOLÓGICAS

	Frecuencia	Porcentaje
Alto	27	23%
Medio	74	62%
Bajo	19	16%
Total	120	100%

Elaboración: Propia

Fuente: Cuestionario de Tesis

Interpretación:

La tabla 4 demuestra que el porcentaje mayor, según los resultados, es de 62% que corresponde al nivel moderado, por lo cual, se acepta la hipótesis nula y rechazamos la hipótesis alterna, es decir, las barreras fisiológicas en los conductores de la ruta – Huacho – Andahuasi – Sayán no se encuentran en un nivel alto, en su mayoría.

Capítulo V DISCUSIÓN

5.1 Discusión

Describir cuáles son las barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 fue nuestro objetivo principal de nuestra investigación.

Al inicio de nuestra investigación se presumía que, las barreras de la comunicación sobre seguridad vial se encontraban en un nivel alto en los conductores de transporte público de la ruta – Huacho – Andahuasi – Sayán 2021. Sin embargo, las encuestas realizadas a nuestra población de estudio, nos dio un resultado distinto.

Se aplicó la técnica de recojo de información y habiendo realizado satisfactoriamente el proceso estadístico por cada dimensión, en las barreras semánticas el porcentaje mayor, según los resultados, es de 93% que corresponde al nivel bajo, es decir, las barreras semánticas sobre la seguridad vial no se encuentran en un nivel alto en su mayoría. Ocasión parecida se refleja en los resultados de Loyola, E. (2015), quien menciona que las principales barreras que interfieren para una comunicación una eficaz en la institución, son las barreras semánticas, donde el significado del término usado por el emisor para la comunicación con el receptor, dificulta la receptación clara del mensaje.

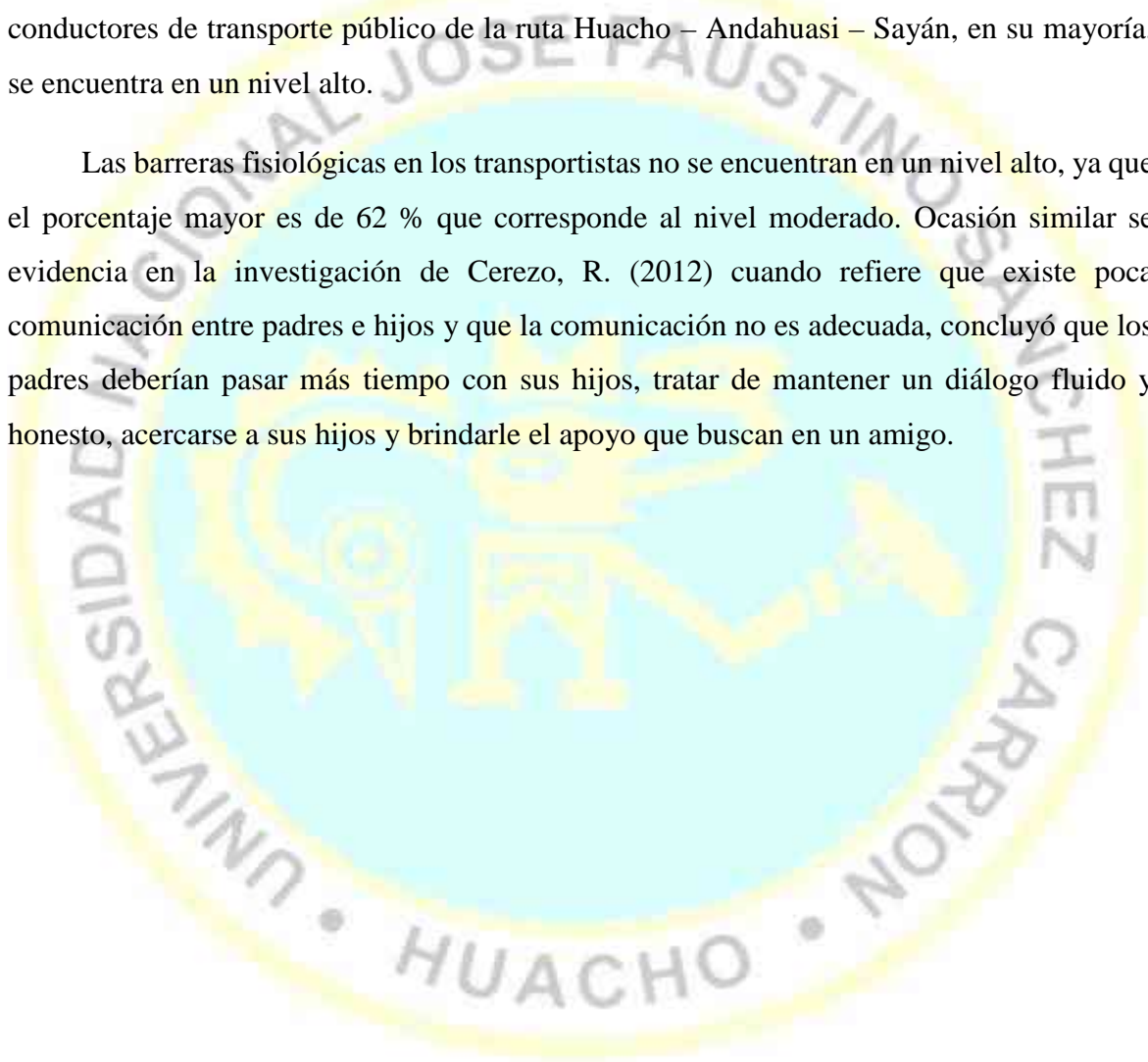
Para Johnson, Blanchard y Hersey (1999), afirman que una correcta comunicación es “ser capaz de transmitir los mensajes de modo que la gente los entienda y acepte con facilidad” (pp. 336). En este caso podemos decir que las barreras semánticas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta – Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 no son evidentes dado que el mayor porcentaje pertenece al nivel bajo.

En cuanto a las barreras físicas, el porcentaje mayor es de 88% que corresponde al nivel alto, es decir, las barreras físicas sobre la seguridad vial se encuentran en un nivel alto en su mayoría. Para Pumachagua, P. y Toledo, S. (2019), cuando refieren que el 52% del

personal administrativo de la M.D.H aseguraron que “a veces” existe una correcta comunicación, tanto dentro como fuera del Municipalidad, esto indica que la comunicación es afectada por la infraestructura de las oficinas que no son adecuadas para entablar una comunicación fluyente.

Para Chiavenato (2004), refiere que: “las barreras físicas son interferencias que se presentan en el ambiente donde ocurre la comunicación” (pp. 92). En torno a ello, podemos decir que existe una ligera relación dado que las barreras físicas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán, en su mayoría, se encuentra en un nivel alto.

Las barreras fisiológicas en los transportistas no se encuentran en un nivel alto, ya que el porcentaje mayor es de 62 % que corresponde al nivel moderado. Ocasión similar se evidencia en la investigación de Cerezo, R. (2012) cuando refiere que existe poca comunicación entre padres e hijos y que la comunicación no es adecuada, concluyó que los padres deberían pasar más tiempo con sus hijos, tratar de mantener un diálogo fluido y honesto, acercarse a sus hijos y brindarle el apoyo que buscan en un amigo.



Capítulo VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 Conclusiones

Durante el desarrollo de la investigación se cumplió con nuestro objetivo general que fue describir las barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021.

Primera

Los resultados obtenidos nos indican que las barreras de comunicación sobre seguridad vial se encuentran en un nivel bajo, ya que los conductores encuestados perciben que estas barreras no son impedimentos, en su mayoría, para hacer un buen uso de la vía pública sin perjudicar derechos de otros ciudadanos.

Segunda

Respecto a la primera dimensión, barreras semánticas sobre la seguridad vial en los conductores de transporte público, hemos llegado a la conclusión que las barreras semánticas se encuentran en un nivel bajo, dado a la exigencia de la empresa de transporte y al profesionalismo de cada conductor, los resultados refieren que las barreras semánticas (los términos, los significados) no son impedimentos para mantener una buena seguridad vial.

Tercera

Sobre la dimensión “barreras físicas” sobre seguridad vial, (el ruido, la iluminación) llegamos a la conclusión que estas barreras se encuentran en un nivel alto, en su mayoría, puesto que los conductores manifiestan que son impedimentos ya que las infraestructuras de la vía pública y la falta de mantenimiento del pintado de las señales de tránsito dificultan la correcta conducción.

Cuarta

Y respecto a la dimensión “barreras fisiológicas” (la incapacidad visual, la deficiencia del habla) sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021, representan un nivel medio, ya que en ciertas ocasiones el transportista manifiesta que “casi siempre” no se expresa correctamente ante un policía de tránsito o alguna autoridad competente.

6.2 Recomendaciones

Primera

A los futuros investigadores se le recomienda que opten por el estudio de las barreras de comunicación y tengan en cuenta otras barreras como: psicológicas, personales y culturales, en donde se indague con mayor profundidad un hecho.

Segunda

Así mismo, recomendamos incentivar a los conductores que ofrecen el servicio de transporte público para la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán a la participación en capacitaciones gratuitas sobre seguridad vial que emite la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) a través de su página web oficial: <https://escuela.sutran.gob.pe>. Donde se podrá compartir el enlace en un grupo de WhatsApp en horarios muy flexibles para que sirva como reforzamiento al conductor a fin de prevenir algún tipo de siniestro vial al momento de circular por una vía terrestre.

Tercera

Creemos conveniente también, la realización de campañas que promuevan la concienciación mediante material visual didáctico sobre seguridad vial, diseñados por expertos en el lenguaje gráfico. De esta forma fomentaremos en el conductor de transporte público el uso correcto de la vía terrestre.

Cuarta

Finalmente, recomendamos la implementación de talleres de expresión corporal y de oratoria, para que los conductores se desempeñen con fluidez al momento de expresarse ante el público usuario o alguna autoridad de turno.

REFERENCIAS

7.1 Fuentes documentales

- Azurdia, I. (2014) *Barreras de la comunicación en los grupos de trabajo de estudiantes de licenciatura de la escuela de Ciencias de la Comunicación, Universidad de San Carlos de Guatemala*, tesis para optar el título de Licenciada en Ciencias de la Comunicación de la universidad de San Carlos de Guatemala.
- Cerezo, R. (2012) *Las Barreras Comunicacionales de la familia y su Incidencia en la formación de los adolescentes del Cantón Babahoyo, provincia de “Los Ríos”*, en el año 2012, tesis para optar el título de Licenciada en Comunicación Social de la universidad técnica de Babahoyo (Ecuador).
- Girón, N. (2010) *Barreras de comunicación intercultural entre integrantes del VI Contingente de Operaciones de Mantenimiento de Paz y habitantes de Puerto Príncipe, Haití*, tesis para optar el título de Licenciada en Ciencias de la Comunicación de la Universidad de San Carlos de Guatemala
- Loyola, E. (2015) *Barreras de la comunicación y Desarrollo Educativo de los alumnos de la I.E “Antenor Rizo Patrón Lequerica” Cerro de Pasco*, tesis para optar el título profesional de Licenciado en Educación de la Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión de Cerro de Pasco.
- Maquera, J. (2017) *Barreras Culturales de Comunicación entre los trabajadores y los usuarios en el Poder Judicial Sede-Ilave*, tesis para optar el título profesional de Licenciado en Ciencias de la Comunicación Social de la Universidad Nacional del Altiplano Puno.
- Ortega, E. (2019) en su aporte a la sociedad con su tema de investigación titulada *Barreras de la comunicación interpersonal entre padres y estudiantes del Emblemático Colegio Nacional de San José de Chiclayo, año 2018*, sustentado ante la Universidad

Nacional José Faustino Sánchez Carrión – Huacho, tesis para optar el título profesional en Licenciada en Ciencias de la Comunicación.

Pumachagua, P. y Toledo, S. (2019). *Barreras de la Comunicación en el personal administrativo de la Municipalidad Distrital de Huaura – 2018*, presentado ante la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión – Huacho, tesis para optar el título de Licenciado en Ciencias de la Comunicación.

7.2 Fuentes bibliográficas

Constumero E. (2007) *Relaciones en el entorno de trabajo*. Thomson Ediciones Spain Paraninfo, S.A.

Chiavenato, I, (2000). *Administración de recursos humanos*. McGraw Hill interamericana de México.

Lomov, B. (1989). *El Problema de la Comunicación en Psicología*. Editorial de Ciencias sociales. La Habana.

Robbins S. (1998). *Fundamentos de comportamiento Organizacional*. Prentice Hill De México.

Tamayo, M (1997). *El proceso de la investigación científica*. Editorial limusa de México.

7.3 Fuentes hemerográficas

Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2020). *Boletín estadístico de siniestralidad Vial*. Dirección de Seguridad Vial – MTC. Perú.

Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (2021). *Boletín estadístico de siniestralidad Vial*. Dirección de Seguridad Vial – MTC. Perú.

Ministerio de Salud (2005). *Políticas municipales para la promoción de la seguridad vial*. Perú.

7.4 Fuentes electrónicas

Adrián, Yirda. (Última edición: 16 de marzo del 2021). Definición de Comunicación. Recuperado de: <https://conceptodefinicion.de/comunicacion/>. Consultado el 16 de octubre del 2021.

Cortez, L. (2014). Conocimiento. Poder, Comunicación y su Relación con el Ordenamiento Territorial. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/709/70930408008.pdf>.

CONASET. (2016). Antecedentes por exceso de velocidad ficha N°15 recuperado de: <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.camarara.cl%2FverDoc.aspx%3FprmID%3D11292%26prmTIPO%3DINICIATIVA&wdOrigin=BROWSELINK>.

Marta R. (2012). La comunicación: Ciencia, objeto de estudio y campo profesional. Posibilidades para la construcción de la comunicología en un entorno confuso. Recuperado de: <https://revistametacomunicacion.files.wordpress.com/2011/10/articulo-2.pdf>.

Sánchez, M. y Nava, M. (2007). Sistemas y barreras de la comunicación en institutos universitarios tecnológicos del municipio Cabimas, Estado Zulia, Venezuela. Recuperado de: http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1690-75152007000300006



ANEXOS

01 MATRIZ DE CONSISTENCIA

BARRERAS DE LA COMUNICACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL EN LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA RUTA HUACHO – ANDAHUASI – SAYÁN 2021					
PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	VARIABLE	DIMENSIONES E INDICADORES	METODOLOGÍA
<p>P. GENERAL: ¿Cuáles son las barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021?</p> <p>P. ESPECÍFICOS: ¿Cuáles son las barreras semánticas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021?</p> <p>¿Cuáles son las barreras físicas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021?</p> <p>¿Cuáles son las barreras fisiológicas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021?</p>	<p>O. GENERAL: Describir cuáles son las barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021.</p> <p>P. ESPECÍFICOS: Describir cuáles son las barreras semánticas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021.</p> <p>Describir cuáles son las barreras físicas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021.</p> <p>Describir cuáles son las barreras fisiológicas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021.</p>	<p>H. GENERAL: Las barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 se encuentran en un nivel alto.</p> <p>P. ESPECÍFICOS: Las barreras semánticas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 se encuentran en un nivel alto.</p> <p>Las barreras físicas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 se encuentran en un nivel alto.</p> <p>Las barreras fisiológicas sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021 se encuentran en un nivel alto.</p>	<p>Las barreras de la comunicación sobre seguridad vial.</p>	<p>DIMENSIONES: a) Barreras semánticas. b) Barreras físicas. c) Barreras fisiológicas.</p> <p>INDICADORES: a) B. Semánticas: Terminologías. Significados de símbolos.</p> <p>b) B. Físicas: Ruido. Iluminación. El teléfono. El periódico.</p> <p>c) B. Fisiológicas Deficiencia auditiva. Incapacidad Visual. Deficiencia del habla.</p>	<p>DISEÑO DE INVESTIGACIÓN Tipo: básico Nivel: Descriptivo Diseño: No experimental – Transversal Enfoque: Cuantitativo.</p> <p>POBLACIÓN Y MUESTRA Población: 120 conductores.</p> <p>TÉCNICAS Y RECOJO DE DATOS: Encuesta.</p> <p>TÉCNICAS PARA EL PROCEDIMIENTO DE LA INFORMACIÓN: Programa informático SPSS.</p>

02 INSTRUMENTOS PARA LA TOMA DE DATOS

ENCUESTA

El presente cuestionario tiene como finalidad recaudar la información necesaria para el proyecto de tesis titulada “Barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021”. Por favor responder con sinceridad.

Escriba con una (X) en el casillero según la alternativa, considerando la siguiente escala:

1	2	3	4	5
Siempre	Casi siempre	A veces	Casi nunca	Nunca

	ÍTEM	1 Siempre	2 Casi siempre	3 A veces	4 Casi nunca	5 Nunca
1. BARRERAS SEMÁNTICAS DE LA COMUNICACIÓN						
A) TERMINOLOGÍAS						
01	Las palabras que acompañan las señales de tránsito son de fácil interpretación.					
02	Las normas de tránsito son de fácil entendimiento.					
B) SIGNIFICADOS DE SÍMBOLOS						
03	Los símbolos de las señales de tránsito son de fácil interpretación.					
04	Los colores de las señales de tránsito son de fácil interpretación.					
2. BARRERAS FÍSICAS DE LA COMUNICACIÓN						
A) RUIDO						
05	Al escuchar una emisora de radio me distrae cuando conduzco.					
06	La infraestructura de la vía pública impide la correcta circulación.					
07	El mal pintado de una señal de tránsito impide una correcta circulación.					
08	Las lunas del vehículo impiden la correcta lectura de las señales de tránsito.					
B) ILUMINACIÓN						
09	El exceso de iluminación bloquea la visibilidad de las señales de tránsito.					
10	La neblina impide la visibilidad de las señales de tránsito.					
11	La lluvia sobre el asfalto impide la correcta conducción					
C) EL TELÉFONO						
12	Contestar una llamada en el celular impide la buena conducción.					
13	Enviar mensajes de texto impide la correcta conducción.					
D) EL PERIÓDICO						
14	Leer una noticia en el diario dificulta la correcta conducción.					
15	Resolver un crucigrama interfiere con la correcta conducción.					

3. BARRERAS FISIOLÓGICAS DE LA COMUNICACIÓN						
A) DEFICIENCIA AUDITIVA						
16	Me cuesta escuchar con claridad algún silbato de policía u otras bocinas.					
17	Los ruidos ambientales de la calle impiden la circulación correcta.					
B) INCAPACIDAD VISUAL						
18	Me cuesta ver con claridad alguna señal de tránsito.					
19	Mis anteojos no me ayudan a distinguir con claridad las señales de tránsito.					
C) DEFICIENCIA DEL HABLA						
20	Me expreso correctamente ante un policía de tránsito.					



03 TRABAJO ESTADÍSTICO DESARROLLADO

	O1	O2	O3	O4	O5	O6	O7	O8	O9	O10	O11	O12	O13	O14	O15
1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2	3	2	2	3	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	3	1	1	1	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
4	5	1	1	1	5	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5	2	2	4	4	2	2	4	4	2	2	4	2	2	4	2
6	3	2	2	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1
7	4	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
8	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
15	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
16	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
17	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
18	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
19	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
21	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
22	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
23	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
24	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

	Nombre	Tip	Anchura	Decimales	Display	Valores	Perdidas	Columnas	Allocadas	Móviles	ID
1	REM1	Nomérico	8	0	ken 1	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
2	REM2	Nomérico	8	0	ken 2	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
3	REM3	Nomérico	8	0	ken 3	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
4	REM4	Nomérico	8	0	ken 4	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
5	REM5	Nomérico	8	0	ken 5	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
6	REM6	Nomérico	8	0	ken 6	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
7	REM7	Nomérico	8	0	ken 7	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
8	REM8	Nomérico	8	0	ken 8	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
9	REM9	Nomérico	8	0	ken 9	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
10	REM10	Nomérico	8	0	ken 10	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
11	REM11	Nomérico	8	0	ken 11	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
12	REM12	Nomérico	8	0	ken 12	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
13	REM13	Nomérico	8	0	ken 13	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
14	REM14	Nomérico	8	0	ken 14	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
15	REM15	Nomérico	8	0	ken 15	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
16	REM16	Nomérico	8	0	ken 16	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
17	REM17	Nomérico	8	0	ken 17	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
18	REM18	Nomérico	8	0	ken 18	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
19	REM19	Nomérico	8	0	ken 19	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
20	REM20	Nomérico	8	0	ken 20	(1 Siempre) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
21	BARRERAS	Nomérico	8	0	BARRERAS D.	(1 Abs.) Ninguna	11	0	Derecha	Ordinal	Entrada
22	SEMANTIC	Nomérico	8	0	BARRERAS S.	(1 Abs.) Ninguna	12	0	Derecha	Ordinal	Entrada
23	POICAS	Nomérico	8	0	BARRERAS F.	(1 Abs.) Ninguna	0	0	Derecha	Ordinal	Entrada
24	PSICOLOG	Nomérico	8	0	BARRERAS P.	(1 Abs.) Ninguna	12	0	Derecha	Ordinal	Entrada

04 EVIDENCIAS FOTOGRÁFICAS



Realizando la encuesta a los conductores del terminal terrestre de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán.



Realizando la encuesta a los conductores del terminal terrestre de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán.



Orientando al conductor sobre el llenado de la encuesta en el terminal terrestre de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán.



Orientando al conductor sobre el llenado de la encuesta en el terminal terrestre de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán.



Indicando al conductor como marcar correctamente la encuesta



Indicando al conductor como marcar correctamente la encuesta

05 EVIDENCIA DE ENCUESTAS

CONSTANCIA

Por medio de la presente dejamos constancia que el Sr. Castañeda Rodríguez Cesar Guillermo identificado con número de DNI: 48143893

Bachiller en CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN de la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, aplicó sus encuestas para obtener el grado académico de Licenciado con su tesis titulada: **BARRERAS DE LA COMUNICACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL EN LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA RUTA HUACHO – ANDAHUASI – SAYÁN 2021**, en nuestra Empresa de Transporte EMPRESAS UNIFICADAS terminal terrestre que presta el servicio de transporte público de personas y/o mercancías, ubicado en Calle Ausejo Salas #344 – Huacho.

El Sr. Castañeda Rodríguez Cesar Guillermo realizó sus encuestas el día de hoy 26/10/21 desde las 06:00 hrs. hasta las 16:00 hrs. mostrando puntualidad, responsabilidad y buena formación académica.

Se otorga la presente constancia para los fines que el interesado considere conveniente.



EMPRESA DE TRANSPORTES
"SANTA FE" REAL SOCIEDAD S.A.
GENGIS KAN TRUJILLO MEZA
GERENTE GENERAL

TRUJILLO MEZA GENGIS KAN
DNI: 15744917
(Gerente General)

CONSTANCIA

Por medio de la presente dejamos constancia que el Sr. GILSON FLORES RUBEN FLORES identificado con número de DNI: 77533324 Bachiller en CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN de la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, aplicó sus encuestas para obtener el grado académico de Licenciado con su tesis titulada: **BARRERAS DE LA COMUNICACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL EN LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA RUTA HUACHO – ANDAHUASI – SAYÁN 2021**, en nuestra Empresa de Transporte EMPRESAS UNIFICADAS terminal terrestre que presta el servicio de transporte público de personas y/o mercancías, ubicado en Calle Ausejo Salas #344 – Huacho.

El Sr. GILSON FLORES RUBEN FLORES realizó sus encuestas el día de hoy 26/10/21 desde las 06:00 hrs. hasta las 16:00 hrs. mostrando puntualidad, responsabilidad y buena formación académica.

Se otorga la presente constancia para los fines que el interesado considere conveniente.


 EMPRESA DE TRANSPORTES
 "SALTE VIVA" S.P.A. SOCIEDAD S.A.
 GENGIS KAN TRUJILLO MEZA
 GERENTE GENERAL
 TRUJILLO MEZA GENGIS KAN
 DNI: 15744917
 (Gerente General)