

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN ANTONIO ABAD DEL CUSCO

FACULTAD DE COMUNICACIÓN SOCIAL E IDIOMAS

ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN



TESIS

ESTRATEGIAS DE COMUNICACIÓN VISUAL Y EL CONOCIMIENTO DE REGLAS DE TRÁNSITO EN LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE TTIO LA FLORIDA DE LA CIUDAD DEL CUSCO. 2024

PRESENTADO POR:

Br: YOSSILIN JOANA QUISPE QUECCAÑO

PARA OPTAR AL TÍTULO PROFESIONAL DE LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACIÓN

ASESOR:

Dra. GLADYS GEORGINA CONCHA FLORES

CUSCO - PERÚ

2025



Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco

INFORME DE SIMILITUD

(Aprobado por Resolución Nro. CU-321-2025-UNSAAC)

El que suscribe, el **Asesor** Dra. Gladys Georgina Concha Flores.....
 quien aplica el software de detección de similitud al
 trabajo de investigación/tesis titulada: Estrategias de Comunicación visual y el Conocimien-
 to de Reglas de Tránsito en los conductores de vehículos de la empresa de transporte
 Tío la Florida de la ciudad del Cusco. 2024

Presentado por: Yossilin Joana Quispe Quevecano..... DNI N° 76988590.....
 presentado por: DNI N°:
 Para optar el título Profesional/Grado Académico de Licenciada en Ciencias de la
 Comunicación.....

Informo que el trabajo de investigación ha sido sometido a revisión por 1 veces, mediante el
 Software de Similitud, conforme al Art. 6° del **Reglamento para Uso del Sistema Detección de
 Similitud en la UNSAAC** y de la evaluación de originalidad se tiene un porcentaje de 7.....%.

Evaluación y acciones del reporte de coincidencia para trabajos de investigación conducentes a grado académico o título profesional, tesis

Porcentaje	Evaluación y Acciones	Marque con una (X)
Del 1 al 10%	No sobrepasa el porcentaje aceptado de similitud.	X
Del 11 al 30 %	Devolver al usuario para las subsanaciones.	
Mayor a 31%	El responsable de la revisión del documento emite un informe al inmediato jerárquico, conforme al reglamento, quien a su vez eleva el informe al Vicerrectorado de Investigación para que tome las acciones correspondientes; Sin perjuicio de las sanciones administrativas que correspondan de acuerdo a Ley.	

Por tanto, en mi condición de Asesor, firmo el presente informe en señal de conformidad y **adjunto** las primeras páginas del reporte del Sistema de Detección de Similitud.

Cusco, 14 de Enero..... de 20 26.....

Firma

Post firma Gladys Georgina Concha Flores

Nro. de DNI 23 80 49 77

ORCID del Asesor 0000-0003-1015-6517

Se adjunta:

1. Reporte generado por el Sistema Antiplagio.
2. Enlace del Reporte Generado por el Sistema de Detección de Similitud: **oid:** 27259:546327187

YOSSILIN JOANA QUISPE QUECCAÑO

ESTRATEGIAS DE COMUNICACIÓN VISUAL Y EL CONOCIMIENTO DE REGLAS DE TRÁNSITO EN LOS CONDUC...

 Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco

Detalles del documento

Identificador de la entrega

trn:oid:::27259:546327187

Fecha de entrega

14 ene 2026, 10:20 p.m. GMT-5

Fecha de descarga

14 ene 2026, 11:43 p.m. GMT-5

Nombre del archivo

ESTRATEGIAS DE COMUNICACIÓN VISUAL Y EL CONOCIMIENTO DE REGLAS DE TRÁNSITO EN LO....docx

Tamaño del archivo

19.8 MB

241 páginas

53.169 palabras

272.385 caracteres




7% Similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para ca...

Filtrado desde el informe

- ▶ Trabajos entregados
- ▶ Fuentes de Internet
- ▶ Base de datos de Crossref
- ▶ Base de datos de contenido publicado de Crossref

Fuentes principales

- 0%  Fuentes de Internet
- 7%  Publicaciones
- 0%  Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Marcas de integridad

N.º de alertas de integridad para revisión

No se han detectado manipulaciones de texto sospechosas.

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.

PRESENTACIÓN

Señora:

Decana de la Facultad de Comunicación Social e Idiomas de la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco.

Señores miembros del jurado:

Según estipula el reglamento de Grados y Títulos de la Escuela Profesional de Ciencias de la Comunicación de la Facultad de Comunicación Social e Idiomas de la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, ponemos a vuestra disposición el trabajo de investigación intitulado: **ESTRATEGIAS DE COMUNICACIÓN VISUAL Y EL CONOCIMIENTO DE REGLAS DE TRÁNSITO EN LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE TTIO LA FLORIDA DE LA CIUDAD DEL CUSCO. 2024**, para optar al título profesional de licenciada en Ciencias de la Comunicación.

La presente investigación expone las estrategias de comunicación visual identificado en el transporte público y en particular descritas en la Empresa de Transporte Ttio la Florida, así también, su relación con el conocimiento en reglas de tránsito de los conductores. Tomando en cuenta que en la ciudad del Cusco se evidencia la problemática en el transporte urbano, entre incumplimiento de reglas de tránsito, falta de señalización vial, embotellamiento, falta del uso de luces vehiculares por parte de los conductores, además de haberse superado la capacidad de aforo de pasajeros, superando la oferta de usuarios y la demanda del transporte urbano, siendo el principal medio de transporte para escolares y la población en general. Por tanto, la presente investigación tiene como objetivo general: establecer la relación de las estrategias de comunicación visual con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

Bach. Yossilin Joana Quispe Queccaño

DEDICATORIA

A Dios, por ser mi refugio en los momentos difíciles, mi luz en la incertidumbre y mi guía en este camino. Gracias por darme la fuerza para seguir adelante, la sabiduría para aprender y las bendiciones que han hecho posible este logro. A Ti dedico este esfuerzo.

A mis padres, Julián y Blanca Nieves, por ser mi mayor apoyo y mi inspiración, pero, sobre todo, a ti, mamá. Por tu amor incondicional, por cada sacrificio silencioso, por tus noches en vela preocupándote por mí y por cada palabra de aliento cuando más lo necesité. Eres mi mayor ejemplo de fuerza y dedicación. Todo lo que soy y todo lo que he logrado es gracias a ti.

A mis hermanos, Erica, Yessica y Javier, por sus palabras de aliento cuando sentí que no podía más, por las risas que aliviaron mis días difíciles y por demostrarme que, pase lo que pase, nunca estaré sola y a mi hermano Josué que desde el cielo siempre guía mis pasos.

A mis sobrinos, Gania y Josué, porque sin su apoyo y sus risas, este camino habría sido mucho más difícil. Gracias por ser mi inspiración constante.

A mi mejor amiga, Alicione, por cada abrazo que me devolvió la fuerza cuando sentía que no podía más, por ser mi luz en los momentos oscuros, por confiar en mí incluso cuando yo dudaba, por celebrar cada pequeño logro como si fuera tuyo y por nunca soltar mi mano.

A mis tíos y primos, por cada muestra de amor, por su confianza en mí y por estar siempre presentes, en la distancia o cerca, dándome fuerzas cuando más las necesitaba

Bach. Yossilin Joana Quispe Qqueccaño

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco, por haberme brindado la oportunidad de formarme en sus aulas. Agradezco a todos los docentes y al personal administrativo por su dedicación y apoyo constante, los cuales fueron fundamentales en el desarrollo de este trabajo. Gracias por su compromiso con la excelencia académica, que ha sido clave en mi formación profesional y personal.

A las diferentes instituciones que han sido fundamentales para complementar mi formación integral, proporcionándome herramientas valiosas para el desarrollo de este trabajo y para mi crecimiento profesional.

A la Doctora Gladys Georgina Concha Flores, por su invaluable orientación y apoyo durante el desarrollo de esta tesis. Su profesionalismo, dedicación y conocimiento fueron fundamentales para la realización de este trabajo.

Al gerente de la Empresa de Transporte Ttio la Florida y conductores, por su colaboración en la realización de esta investigación. Su disposición para participar en la encuesta y compartir sus experiencias fue fundamental para el desarrollo de este trabajo.

Bach. Yossilin Joana Quispe Queccaño

ÍNDICE GENERAL

PRESENTACIÓN.....	ii
DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
ÍNDICE GENERAL.....	v
ÍNDICE DE TABLAS	xi
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xvii
RESUMEN.....	xxiv
ABSTRACT.....	xxv
INTRODUCCIÓN	xxvi
CAPÍTULO I.....	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.1 Situación problemática.....	1
1.2 Formulación del Problema.....	2
1.2.1 Problema General.....	2
1.2.2 Problemas Específicos	2
1.3 Justificación.....	3
1.3.1 Justificación Teórica.....	3
1.3.2 Justificación Social	3
1.3.3 Justificación Metodológica.....	4
1.3.4 Justificación Práctica.....	4
1.4 Objetivos de la Investigación	4

1.4.1 Objetivo General.....	4
1.4.2 Objetivos Específicos	4
CAPÍTULO II	5
MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL.....	5
2.1 Bases teóricas.....	5
2.1.1 Teorías de la información.....	5
2.1.1.1 La semiótica o semiología.....	6
2.1.1.2 Teoría de la Gestalt.....	8
2.1.1.3 Teoría del color	12
2.1.2 La Comunicación visual	14
2.1.2.1 Componentes de la comunicación visual	15
2.1.3 Estrategia de comunicación visual.....	18
2.1.3.1 Definición.....	18
2.1.3.2 Características de las estrategias de comunicación visual.....	18
2.1.3.3 Tipos de estrategias de comunicación visual.....	19
2.1.3.4 Dimensiones de las estrategias de comunicación visual	20
2.1.4 Conocimiento.....	27
2.1.5 Conocimiento de reglas de tránsito.....	28
2.1.6 Dimensiones.....	29
2.1.6.1 Conocimiento sobre dispositivos de control: comprensión de los elementos visuales que regulan el transporte público. Así como los semáforos, barreras y reflectores (D.S. N° 016-2019). Entre sus indicadores se tiene	29

2.1.6.2 Conocimiento sobre normas de circulación: comprensión sobre la circulación o movimiento de los vehículos en las vías públicas, las normas y regulaciones que rigen este movimiento (D.S. N° 016-2019). Entre sus indicadores se señala:.....	29
2.1.6.3 Conocimiento sobre accidentes de tránsito: comprensión sobre los eventos imprevistos que ocurren en las vías públicas y que involucran vehículos, peatones u otros usuarios de la carretera (D.S. N° 016-2019). Entre sus indicadores se tiene.....	30
2.1.6.4 Conocimiento sobre la circulación: comprensión sobre las violaciones de las normas y regulaciones establecidas para el uso de las vías públicas y la seguridad vial (D.S. N° 016-2019). Como indicadores se tiene.....	30
2.1.6.5 Base legal	30
Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo N.° 016-2009-MTC)	30
2.1.6.6 Ordenanzas municipales en la ciudad del Cusco	31
2.1.6.7 Las señales de tránsito	32
2.1.6.8 Dispositivos de control.....	41
2.1.6.9 La circulación	41
2.1.6.10 Luces vehiculares	44
2.1.7 El transporte urbano.....	45
2.1.7.1 Características del transporte urbano	45
2.1.7.2 Transporte urbano en la ciudad del Cusco	47
2.2 Marco conceptual.....	48
2.3 Antecedentes empíricos de la investigación	49
2.3.1 Antecedentes Internacionales.....	49
2.3.2 Antecedentes Nacionales	52

2.3.3 Antecedentes Locales	55
CAPÍTULO III	58
HIPÓTESIS Y VARIABLES	58
3.1 Hipótesis	58
3.2 Hipótesis General.....	58
3.3 Hipótesis Específicas	58
3.4 Identificación de variables e indicadores	59
3.5 Matriz de operacionalización de variables.....	60
CAPÍTULO IV	61
METODOLOGÍA	61
4.1 Ámbito de estudio.....	61
4.2 Enfoque, tipo y nivel de investigación.....	64
4.2.1 Enfoque de investigación.....	64
4.2.2 Tipo de investigación	64
4.2.3 Alcance o nivel de investigación	64
4.3 Método Hipotético – Deductivo	65
4.4 Diseño de investigación	65
4.5 Unidad de análisis.....	66
4.6 Población de estudio	66
4.7 Tamaño de muestra	66
4.8 Técnica de selección de la muestra.....	66
4.9 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	66

4.9.1 Técnica de investigación.....	66
4.9.2 Instrumentos de investigación.....	67
4.9.2.1 Análisis de confiabilidad de los instrumentos	68
4.10 Técnicas de análisis e interpretación de información	69
4.11 Técnicas para demostrar las hipótesis planteadas.....	70
CAPÍTULO V.....	72
RESULTADOS Y DISCUSIÓN	72
5.1 Procesamiento, análisis, interpretación y discusión de resultados.....	72
5.1.1 Resultados de los datos generales	72
5.1.2 Resultados descriptivos de la variable estrategias de comunicación visual y sus dimensiones	73
5.1.3 Resultados descriptivos de la variable conocimiento de reglas de tránsito	110
5.1.4 Resultados cualitativos de la observación de estrategias de comunicación visual	156
5.1.5 Volante informativo	157
5.2 Prueba de hipótesis	161
5.2.1 Prueba de Normalidad	161
5.2.2 Contrastación de la hipótesis General.....	162
5.2.3 Hipótesis Específicas	165
5.3 Discusión de resultados	173
CONCLUSIONES	175
RECOMENDACIONES	177
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	178

Anexos	184
ANEXO 1: Matriz de consistencia	184
ANEXO 2: Matriz de operacionalización de variables	186
ANEXO 3: Matriz de recolección de datos	187
ANEXO 4: Instrumentos de recolección de datos	198
ANEXO 5: Base de datos	206
ANEXO 6: Evidencia fotográfica.....	210

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Leyes generales o principios de la Gestalt.....	9
Tabla 2. Técnicas e instrumentos de recolección se describen a continuación.....	67
Tabla 3. Valores e los niveles de confiabilidad de Alfa de Cronbach.....	68
<i>Tabla 4. Nivel de confiabilidad para la variable estrategias de comunicación visual .</i>	<i>69</i>
<i>Tabla 5. Nivel de confiabilidad para la variable conocimiento en reglas de tránsito...</i>	<i>69</i>
Tabla 6. ¿Cuántos años trabaja como conductor?	72
Tabla 7. Años de experiencia como conductor y estrategias de comunicación visual.	73
Tabla 8. Años de experiencia como conductor y uso de señales visuales	74
Tabla 9. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces largas y cortas de su vehículo	76
Tabla 10. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces intermitentes	77
Tabla 11. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces diurnas	79
Tabla 12. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces en su placa vehicular.....	80
Tabla 13. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces delanteras.....	81
Tabla 14. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces de freno	83
Tabla 15. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces intermitentes	84
Tabla 16. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces diurnas	85

Tabla 17. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces traseras.....	86
Tabla 18. Años de experiencia como conductor y medios de comunicación visuales.	88
Tabla 19. Años de experiencia como conductor y las señales informativas son fáciles de identificar.....	89
Tabla 20. Años de experiencia como conductor y considera que las señales informativas están ubicadas correctamente	90
Tabla 21. Años de experiencia como conductor y uso de afiches informativos dentro del vehículo que comuniquen reglas de tránsito	92
Tabla 22. Años de experiencia como conductor y uso de afiches informativos dentro del vehículo con símbolos informativos.....	93
Tabla 23. Años de experiencia como conductor y uso de afiche de la ruta.....	95
Tabla 24. Años de experiencia como conductor y tipo de letra y colores del nombre de la ruta.....	96
Tabla 25. Años de experiencia como conductor y tipo y tamaño de letra de las señales informativas que tienen su vehículo	97
Tabla 26. Años de experiencia como conductor y señalización visual.....	99
Tabla 27. Años de experiencia como conductor y en su ruta los semáforos están ubicados de manera estratégica.....	100
Tabla 28. Años de experiencia como conductor y considera que la cantidad de semáforos en su ruta es la adecuada	101
Tabla 29. Años de experiencia como conductor y considera que los semáforos están en buenas condiciones.....	103
Tabla 30. Años de experiencia como conductor y considera las señales en las vías del pavimento están en buenas condiciones	104

Tabla 31. Años de experiencia como conductor y considera que las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias están en buenas condiciones	106
Tabla 32. Años de experiencia como conductor y considera que las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias están ubicados de manera estratégica	107
Tabla 33. Años de experiencia como conductor y cuando ve un automóvil con carga identifica que este tiene una señal preventiva.....	109
Tabla 34. Años de experiencia como conductor y conocimiento de reglas de tránsito	110
Tabla 35. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre dispositivos de control	112
Tabla 36. Años de experiencia como conductor y ¿cuál es un elemento, característica o dispositivo considerados como requisito técnico general?	113
Tabla 37. Años de experiencia como conductor y la señal vertical reglamentaria R-6 “prohibido voltear a la izquierda.....	115
Tabla 38. Años de experiencia como conductor y los colores del semáforo tienen el siguiente significado: rojo, ámbar o amarillo; verde	116
Tabla 39. Años de experiencia como conductor y el color ámbar o amarillo del semáforo significa	118
Tabla 40. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre circulación...	119
Tabla 41. Años de experiencia como conductor y si la licencia de conducir no se encuentra vigente, los vehículos que autoriza a conducir dicha licencia	120
Tabla 42. Años de experiencia como conductor y de acuerdo con el sistema de control de licencias de conducir por puntos	122

Tabla 43. Años de experiencia como conductor y ¿Qué debe hacer si se aproxima a una intersección sin semáforo y sin presencia de la Policía de Tránsito, y si observa que un peatón está cruzando por el paso peatonal?	123
Tabla 44. Años de experiencia como conductor y las marcas en el pavimento constituyen un elemento indispensable para la operación vehicular, pues su función es:.....	125
Tabla 45. Años de experiencia como conductor y siempre que no exista una señal de límite de velocidad, en zonas urbanas el límite máximo de velocidad en calles y jirones es de:	127
Tabla 46. Años de experiencia como conductor y siempre que no exista una señal de límite de velocidad, en zonas urbanas el límite máximo de velocidad en vías expresas es de	128
Tabla 47. Años de experiencia como conductor y ¿que indica una flecha verde en un semáforo vehicular?	130
Tabla 48. Años de experiencia como conductor y si llega a una intersección y visualiza el semáforo con una flecha roja hacia la izquierda y la luz circular verde prendidas al mismo tiempo, la acción correcta es:	131
Tabla 49. Años de experiencia como conductor y al aproximarse a una intersección con giro permitido a la izquierda, la conducta correcta es:.....	133
Tabla 50. Años de experiencia como conductor y ¿Al cambiar de carril en una vía de un solo sentido con múltiples carriles, cuál es la conducta correcta?	134
Tabla 51. Años de experiencia como conductor y si su vehículo deja de funcionar o comienza a tener problemas y usted trata de moverlo al costado de la autopista, debe.....	136
Tabla 52. Años de experiencia como conductor y ¿Está permitido usar la bocina de su vehículo para advertir al conductor del vehículo que circula delante, ¿que será adelantado?	137

Tabla 53. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre accidentes de tránsito.....	139
Tabla 54. Años de experiencia como conductor y en caso de un accidente de tránsito con daños personales y/o materiales los participantes deben:	140
Tabla 55. Años de experiencia como conductor y si ocurre un accidente de tránsito ¿Qué obligación tiene el conductor, el propietario del vehículo o el prestador de servicio de transporte?	142
Tabla 56. Años de experiencia como conductor y el vehículo que presta el servicio de transporte de ámbito nacional o regional debe contar con el siguiente seguro.....	143
Tabla 57. Años de experiencia como conductor y en caso de accidentes, el SOAT cubre los daños que sufren:.....	145
Tabla 58. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre infracciones y sanciones	146
Tabla 59. Años de experiencia como conductor y ¿constituye una infracción tramitar el duplicado de una licencia de conducir que se encuentra retenida?	148
Tabla 60. Años de experiencia como conductor y ¿Qué debe hacer el conductor al acercarse a una señal de “ceda el paso” en una intersección?	149
Tabla 61. Años de experiencia como conductor y ¿Cuál es una medida preventiva que puede aplicar la autoridad competente, según en el Reglamento Nacional de Vehículos?	150
Tabla 62. Años de experiencia como conductor y ¿Cuál es la sanción por conducir por presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobados por el examen respectivo, o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito?	151

Tabla 63. Años de experiencia como conductor y ¿Qué sanción pecuniaria le corresponde al conductor que presta el servicio sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente o en una modalidad o ámbito diferente al autorizado?	154
Tabla 64. Resultados cualitativos de las observaciones realizadas	156
Tabla 65. Prueba de Normalidad	161
Tabla 66. Cruce entre las estrategias de comunicación visual y el conocimiento de reglas de tránsito	162
Tabla 67. Correlación de Pearson entre estrategias de comunicación visual y el conocimiento de reglas de tránsito.....	164
Tabla 68. Cruce entre uso de señales visuales y el conocimiento de reglas de tránsito	165
Tabla 69. Prueba de relación entre el uso de señales visuales y el conocimiento de reglas de tránsito	167
Tabla 70. Cruce entre uso de medios de comunicación visuales y el conocimiento de reglas de tránsito	168
Tabla 71. Prueba de relación entre los medios de comunicación visuales y el conocimiento de reglas de tránsito.....	169
Tabla 72. Cruce entre uso de señales visuales y el conocimiento de reglas de tránsito	170
Tabla 73. Prueba de relación entre las señales visuales comunicativas y el conocimiento de reglas de tránsito.....	172

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. El círculo de representación cromática	13
Figura 2. Afiches informativos	24
Figura 3. Estrategia de marketing visual en el transporte público ciudad de México .	26
Figura 4. Estrategia de marketing visual en el transporte público ciudad de México II	26
Figura 5. Estrategia de marketing visual España	26
Figura 6. Estrategia de marketing visual México III.....	27
Figura 7. Estrategia de marketing visual México IV	27
Figura 8. Señales reglamentarias parte I	33
Figura 9. Señales reglamentarias parte II	34
Figura 10. Señales reglamentarias parte III.....	35
Figura 11. Señales de advertencia parte I.....	36
Figura 12. Señales de advertencia parte II	37
Figura 13. Señales informativas	38
Figura 14. Señales transitorias.....	39
Figura 15. Años de experiencia como conductor y conocimiento de reglas de tránsito	45
Figura 16. Mapa del departamento del Cusco.....	61
Figura 17. Ruta – 17 Empresa de Transporte Ttio la Florida.....	62
Figura 18. Ruta de la Empresa de Transporte Ttio la Florida y paraderos principales	63
Figura 19. Paradero de inicio y final de la ruta de la Empresa de Transporte Ttio la Florida	64
Figura 20. Interpretación del coeficiente de correlación Pearson	71
Figura 21. Género de los conductores de la Empresa de Transporte Ttio la Florida ...	72

Figura 22. Años de experiencia como conductor y estrategias de comunicación visual	73
Figura 23. Años de experiencia como conductor y uso de señales visuales.....	75
Figura 24. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces largas y cortas de su vehículo	76
Figura 25. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces intermitentes	78
Figura 26 Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces diurnas.....	79
Figura 27. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces en su placa vehicular.....	80
Figura 28. Género de los conductores de la Empresa de Transporte Ttio la Florida ...	82
Figura 29 Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces de freno	83
Figura 30. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces intermitentes	84
Figura 31 Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces diurnas.....	85
Figura 32 Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces traseras.....	87
Figura 33. Años de experiencia como conductor y medios de comunicación visuales	88
Figura 34. Años de experiencia como conductor y las señales informativas son fáciles de identificar.....	89
Figura 35. Género de los conductores de la Empresa de Transporte Ttio la Florida ...	91

Figura 36. Años de experiencia como conductor y uso de afiches informativos dentro del vehículo que comuniquen reglas de tránsito	92
Figura 37. Años de experiencia como conductor y uso de afiches informativos dentro del vehículo con símbolos informativos.....	94
Figura 38. Años de experiencia como conductor y uso de afiche de la ruta	95
Figura 39. Años de experiencia como conductor y tipo de letra y colores del nombre de la ruta.....	96
Figura 40. Años de experiencia como conductor y tipo y tamaño de letra de las señales informativas que tienen su vehículo.....	98
Figura 41. Años de experiencia como conductor y señalización visual.....	99
Figura 42. Años de experiencia como conductor y en su ruta los semáforos están ubicados de manera estratégica.....	100
Figura 43. Años de experiencia como conductor y considera que la cantidad de semáforos en su ruta es la adecuada	102
Figura 44. Años de experiencia como conductor y considera que los semáforos están en buenas condiciones.....	103
Figura 45. Años de experiencia como conductor y considera las señales en las vías del pavimento están en buenas condiciones.....	105
Figura 46. Años de experiencia como conductor y considera que las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias están en buenas condiciones	106
Figura 47. Años de experiencia como conductor y considera que las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias están ubicados de manera estratégica	108
Figura 48. Años de experiencia como conductor y cuando ve un automóvil con carga identifica que este tiene una señal preventiva.....	109

Figura 49. Años de experiencia como conductor y conocimiento de reglas de tránsito	111
Figura 50. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre dispositivos de control	112
Figura 51. Años de experiencia como conductor y ¿cuál es un elemento, característica o dispositivo considerados como requisito técnico general?	114
Figura 52. Años de experiencia como conductor y la señal vertical reglamentaria R-6 “prohibido voltear a la izquierda.....”	115
Figura 53. Años de experiencia como conductor y los colores del semáforo tienen el siguiente significado: rojo, ámbar o amarillo; verde	117
Figura 54. Años de experiencia como conductor y el color ámbar o amarillo del semáforo significa	118
Figura 55. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre circulación.	119
Figura 56. Años de experiencia como conductor y si la licencia de conducir no se encuentra vigente, los vehículos que autoriza a conducir dicha licencia	121
Figura 57. Años de experiencia como conductor y de acuerdo con el sistema de control de licencias de conducir por puntos.....	122
Figura 58. Años de experiencia como conductor y ¿Qué debe hacer si se aproxima a una intersección sin semáforo y sin presencia de la Policía de Tránsito, y si observa que un peatón está cruzando por el paso peatonal?	124
Figura 59. Años de experiencia como conductor y las marcas en el pavimento constituyen un elemento indispensable para la operación vehicular, pues su función es:	125
Figura 60. Años de experiencia como conductor y siempre que no exista una señal de límite de velocidad, en zonas urbanas el límite máximo de velocidad en calles y jirones es de:	127

Figura 61. Años de experiencia como conductor y siempre que no exista una señal de límite de velocidad, en zonas urbanas el límite máximo de velocidad en vías expresas es de	129
Figura 62. Años de experiencia como conductor y ¿que indica una flecha verde en un semáforo vehicular?	130
Figura 63. Años de experiencia como conductor y si llega a una intersección y visualiza el semáforo con una flecha roja hacia la izquierda y la luz circular verde prendidas al mismo tiempo, la acción correcta es:	132
Figura 64. Años de experiencia como conductor y al aproximarse a una intersección con giro permitido a la izquierda, la conducta correcta es:	133
Figura 65. Años de experiencia como conductor y ¿Al cambiar de carril en una vía de un solo sentido con múltiples carriles, cuál es la conducta correcta?	135
Figura 66. Años de experiencia como conductor y si su vehículo deja de funcionar o comienza a tener problemas y usted trata de moverlo al costado de la autopista, debe	136
Figura 67. Años de experiencia como conductor y ¿Está permitido usar la bocina de su vehículo para advertir al conductor del vehículo que circula delante, ¿que será adelantado?	138
Figura 68. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre accidentes de tránsito	139
Figura 69. Años de experiencia como conductor y en caso de un accidente de tránsito con daños personales y/o materiales los participantes deben:	141
Figura 70. Años de experiencia como conductor y si ocurre un accidente de tránsito ¿Qué obligación tiene el conductor, el propietario del vehículo o el prestador de servicio de transporte?	142

Figura 71. Años de experiencia como conductor y el vehículo que presta el servicio de transporte de ámbito nacional o regional debe contar con el siguiente seguro	144
Figura 72. Años de experiencia como conductor y en caso de accidentes, el SOAT cubre los daños que sufren.....	145
Figura 73. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre infracciones y sanciones	147
Figura 74. Años de experiencia como conductor y ¿constituye una infracción tramitar el duplicado de una licencia de conducir que se encuentra retenida?	148
Figura 75. Años de experiencia como conductor y ¿Qué debe hacer el conductor al acercarse a una señal de “ceda el paso” en una intersección?	150
Figura 76. Años de experiencia como conductor y ¿Cuál es una medida preventiva que puede aplicar la autoridad competente, según en el Reglamento Nacional de Vehículos?	151
Figura 77. Años de experiencia como conductor y ¿Cuál es la sanción por conducir por presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobados por el examen respectivo, o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito?	153
Figura 78. Años de experiencia como conductor y ¿Qué sanción pecuniaria le corresponde al conductor que presta el servicio sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente o en una modalidad o ámbito diferente al autorizado?.....	155
Figura 79. Cruce entre las estrategias de comunicación visual y el conocimiento de reglas de tránsito.....	162
Figura 80. Cruce entre uso de señales visuales y el conocimiento de reglas de tránsito	165

Figura 81. Cruce entre medios de comunicación visuales y el conocimiento de reglas de tránsito 168

Figura 82. Cruce entre uso de señales visuales y el conocimiento de reglas de tránsito 171

RESUMEN

El transporte urbano en la ciudad del Cusco actualmente es el principal medio de transporte para la población dentro de la zona urbana, de ahí radica la prioridad para el desarrollo de investigaciones, en este aspecto social, el presente estudio tomó como variables el uso de estrategias de comunicación visual y el conocimiento de reglas de tránsito. En este contexto se planteó como objetivo general, establecer la relación de las estrategias de comunicación visual con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos por la ruta de la Empresa de transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco, 2024. Como metodología utilizó el enfoque cuantitativo, de tipo aplicada, de alcance descriptivo correlacional y diseño no experimental. La población estuvo conformada por 30 conductores de la Empresa de Transporte “Ttio la Florida”, los cuales participaron en la resolución del cuestionario y la prueba de conocimiento sobre reglas de tránsito. A partir de los resultados se evidenció el uso adecuado de estrategias de comunicación visual, en cuanto al nivel de conocimiento en su mayoría es eficiente, sin embargo, existe conductores con un nivel regular (35.0%) a pesar de contar con licencia AIII. A partir de la contratación de hipótesis se determinó que las estrategias de comunicación visual se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco, en el año 2024; siendo una relación moderada ($R^2 = 0.430$).

Palabras clave:

Estrategias de comunicación visual, Conocimiento de reglas de tránsito, Conductores, Transporte urbano y Seguridad vial.

ABSTRACT

Urban transportation in the city of Cusco is currently the main means of transit for the population within the urban area. This highlights the importance of research focused on this social aspect. The present study considered two variables: the use of visual communication strategies and the knowledge of traffic rules. In this context, the general objective was to establish the relationship between visual communication strategies and the knowledge of traffic regulations among vehicle drivers along the route serviced by the Ttio la Florida transportation company in Cusco, in the year 2024. The study adopted a quantitative approach, categorized as applied research, with a descriptive-correlational level and a non-experimental design. The target population consisted of 30 drivers from the “Ttio la Florida” transportation company, all of whom participated in completing the questionnaire and taking the traffic rules knowledge test. Results showed an appropriate use of visual communication strategies. Regarding traffic knowledge levels, the majority were efficient; however, a portion of drivers (35.0%) demonstrated a regular level of understanding, despite holding an AIII driving license. Based on hypothesis testing, it was determined that visual communication strategies are positively and significantly related to knowledge of traffic rules among the drivers of the Ttio la Florida transportation company in Cusco, in 2024; indicating a moderate relationship ($R^2 = 0.430$).

Keywords:

Visual communication strategies, Knowledge of traffic rules, Drivers, Urban transportation and Road safety.

INTRODUCCIÓN

El estudio aborda la investigación titulada **“Estrategias de comunicación visual y el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024”**, muestra la problemática del transporte urbano en la ciudad del Cusco a partir del uso de estrategias de comunicación visual y el conocimiento en reglas de tránsito de los conductores. En un panorama donde se evidencia la falta de oferta de transporte urbano para cubrir la demanda de pasajeros, la generación de tráfico en varios sectores de la ciudad del Cusco por la construcción de obras, además del incumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores del transporte urbano.

Se entiende como estrategias de comunicación visual a aquellos elementos que transmiten un concepto y mensaje a través de códigos visuales, lingüísticos, recursos estéticos entre otros. En el transporte urbano de la ciudad del Cusco se ha identificado tres tipos de estrategias, el primero, el uso de señales visuales, el segundo, medios de comunicación visuales y el tercero las señales visuales comunicativas. Mientras que el conocimiento en reglas de tránsito se entiende como la comprensión sobre el conjunto de normas, señales y comportamientos que regulan la circulación de vehículos y peatones en las vías públicas. Por tanto, el estudio pretendió describir cada una de las variables como también comprobar la existencia de correlación.

En el aspecto metodológico el estudio siguió el enfoque cuantitativo, el método hipotético-deductivo, de tipo aplicada, alcance descriptivo correlacional y diseño no experimental, tomó como población a los conductores de la ruta N°17 de la Empresa “Ttio la Florida”, con un total de 30 conductores, los que participaron en la resolución del cuestionario y la prueba de conocimiento.

La estructura del documento está compuesta por cinco capítulos que abarcan desde el planteamiento del problema hasta las conclusiones y recomendaciones del estudio. Además, se

incluye un apartado de anexos que reúne las matrices de análisis, los instrumentos utilizados y las evidencias fotográficas.

En el **Capítulo I: Planteamiento del Problema**, se describe la situación problemática sobre el uso de estrategias visuales en la ruta de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco, además del conocimiento que tienen los conductores sobre reglas de tránsito, puesto que se evidencia la falta de uso de señales visuales, no avisan al otro conductor sobre la dirección que seguirán con las luces vehiculares, transgreden reglas de tránsito, como pasar el semáforo en rojo, recoger pasajeros en paraderos no autorizados y no respetar el aforo. En este apartado también se describe las preguntas, objetivos y la justificación del estudio desde la perspectiva teórica, social, metodológica y práctica.

El **Capítulo II: Marco Teórico Conceptual** describe las bases teóricas relacionadas a las dos variables del estudio, la primera parte está orientada a describir las teorías de la información relacionadas a la comunicación visual, entre ellas la semiótica o semiología, la teoría de Gestalt, la teoría del color, semiología, teoría de la percepción, teoría de la información y la teoría del diseño. En la segunda parte se describe la comunicación visual y sus componentes. La tercera parte describe las estrategias de comunicación visual, definiciones, características, tipos y estrategias. La cuarta parte define el conocimiento, la quinta parte detalla las reglas de tránsito, la sexta parte describe el transporte urbano, en la séptima parte se precisa el marco de conceptos, por último se presentan los antecedentes de investigación.

En el **Capítulo III: Hipótesis y Variables**, se precisan las hipótesis de estudio, además se identifica las variables, las dimensiones e indicadores, siendo la estructura clave para el desarrollo de los instrumentos y obtención de resultados.

El **Capítulo IV: Metodología**, describe los pasos seguidos para el desarrollo de la investigación científica, precisa el ámbito de estudio, el enfoque, tipo, nivel y diseño de investigación, la unidad de análisis, población y muestra. Además de las técnicas e instrumentos de recolección de datos, las técnicas de análisis y para demostrar las hipótesis.

El **Capítulo V: Resultados y Discusión**, precisan los resultados de la investigación organizado en tablas y figuras. Además, se desarrolló la discusión con antecedentes relacionados a la investigación.

Como páginas complementarias se presenta las conclusiones, recomendaciones, referencias bibliográficas y anexos con información complementaria sobre el desarrollo de la investigación.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Situación problemática

Las ciudades en todo el mundo han experimentado un gran crecimiento urbano, lo que ha traído consecuencias positivas y negativas; una de las consecuencias negativas ha sido el incremento de automóviles lo que ha perjudicado la transitabilidad entre los automóviles y peatones. Desde épocas pasadas este ha sido un problema en las grandes ciudades y en aquellas con crecimiento de población urbana, puesto que muchos ciudadanos empezaron a utilizar de forma indiscriminada los vehículos accediendo rápidamente a una licencia de conducir, pero en la práctica se empezó a observar la falta de conocimiento de las señales de tránsito, además del mal uso de la comunicación visual entre los propios conductores (Gakenheimer 1998).

Un caso que se puede mencionar es la ciudad de Maracaibo en Venezuela, el problema del transporte público provocó la creación de embudos debido a la desorganización en el crecimiento de la ciudad y la mala comunicación visual, falta de señaléticas, paradas sin ninguna información, esta situación mejoró desde el año 2012 con la organización urbana a partir de la creación de un plano de señalización pero con deficiencias como la falta de señalización de avenidas y fuentes tipográficas que dificultan la lectura (González 2021).

A nivel nacional la falta de señalización y sobre todo el desconocimiento de las normas de tránsito ha provocado problemas de congestión pudiendo estar más de una hora en una sola avenida, un caso en particular se observó en la ciudad de Trujillo, según Cruz y Oropeza (2019) los vehículos pueden demorarse hasta dos minutos para pasar solo de intersección semafórica, debido principalmente a la limitada señalización vial, carencia de señalización horizontal y vertical, lo que dio como resultado un nivel de servicio vehicular de nivel muy bajo.

Por su parte Palomino (2020), quien desarrolló su investigación en Andahuaylas, determinó que la mayoría de problemas por el flujo vehicular y la movilidad son ocasionados por la mala señalización, la falta de comunicación visual entre conductores y el poco conocimiento en reglas de tránsito.

En la ciudad del Cusco se evidencia una situación similar, el tráfico vehicular ha hecho que la población pase mucho tiempo en el transporte público y privado, se evidenció la falta de comunicación visual entre transportistas, no utilizan y/o utilizan incorrectamente las luces vehiculares para avisar al otro conductor la ruta que seguirá (derecha, izquierda o se detendrá), se pasan la luz roja siendo una falta muy grave, pasan a los demás vehículos sin avisar antes al otro conductor, no se cuadran correctamente en los paraderos lo que dificulta que otros vehículos pasen por el carril, además de otras acciones que hacen pensar que existe una falta de conocimiento de las reglas de tránsito. A raíz de esta situación se planteó la siguiente interrogante: ¿Cuál es la relación de las estrategias de comunicación visual con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024?

1.2 Formulación del Problema

1.2.1 Problema General

¿Cuál es la relación de las estrategias de comunicación visual con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024?

1.2.2 Problemas Específicos

PE1. ¿Cuál es la relación del uso de señales visuales con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024?

PE2. ¿Cuál es la relación de los medios de comunicación visual con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024?

PE3. ¿Cuál es la relación de las señales visuales comunicativas con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024?

1.3 Justificación

1.3.1 Justificación Teórica

La investigación se justifica desde la perspectiva teórica puesto que actualmente no se cuenta con estudios en la región del Cusco sobre las estrategias de comunicación visual en el transporte urbano, además la información obtenida sobre el conocimiento que tienen los conductores en reglas de tránsito permitió la obtención de información a fin de mejorar esta situación a través de acciones a desarrollar por la municipalidad y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

1.3.2 Justificación Social

El transporte urbano es el más utilizado por la población de la ciudad del Cusco para el traslado a los centros de trabajo, colegios y el desarrollo de actividades económicas, sin embargo, en la actualidad se puede observar que los conductores cometen muchas faltas en el transporte público ocasionando accidentes y congestión vehicular, esta situación perjudica a toda la población cusqueña sobre todo ahora que existen muchas obras de construcción vehicular en ejecución. Además, pone en evidencia que el examen de conocimiento de reglas de tránsito no es el adecuado por las constantes faltas que cometen los conductores o no estaría utilizando una buena estrategia de comunicación visual.

1.3.3 Justificación Metodológica

El estudio se justifica desde la perspectiva metodológica puesto que siguió el proceso de la investigación científica para el recojo de la información, con el uso de teoría ya existente para cada variable, además utilizará métodos y técnicas aprobadas por la investigación científica para la obtención de resultados.

1.3.4 Justificación Práctica

El estudio además de servir para la obtención del título profesional, permitió a la investigadora adentrarse en el conocimiento de la comunicación visual que actualmente es de suma importancia por el crecimiento y desarrollo de las grandes urbes.

1.4 Objetivos de la Investigación

1.4.1 Objetivo General

Establecer la relación de las estrategias de comunicación visual con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

1.4.2 Objetivos Específicos

- **OE1.** Identificar la relación del uso de señales visuales con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.
- **OE2.** Identificar la relación de los medios de comunicación visual con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.
- **OE3.** Identificar la relación de las señales visuales comunicativas con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

2.1 Bases teóricas

2.1.1 Teorías de la información

Las teorías de la información constituyen una disciplina que “se ocupa de la transmisión de mensajes y abarca diversas escuelas y tendencias, las cuales se apoyan en otros campos, como la semiología (análisis de los signos), la realidad social (incluyendo sociología y psicología), la lingüística y otras ciencias” (p. 9). En términos generales, se fundamentan en dos conceptos: la información y comunicación, así como en la forma en que se interrelacionan y funcionan (Ferrer y Gómez, s.f., p.10).

Por tanto, se puede afirmar que analizan el acto comunicativo como un intercambio de información entre dos entidades, independientemente de su naturaleza. Por un lado, se encuentra la información (contenido o mensaje) y por otro lado, la comunicación, siendo la acción de transmitir ese contenido o mensaje. Los componentes esenciales que intervienen en un acto comunicativo son:

- Emisor: quien emite el mensaje, puede ser una persona o no.
- Receptor: quien recibe la información.
- Canal: medio físico a través del que se transmite el mensaje.
- Código: forma que adopta la información transmitida para que se pueda intercambiar entre la fuente y el destinatario. Implica la comprensión o descodificación de la información.
- Mensaje: lo que se quiere transmitir.
- Situación o contexto: la situación o el entorno donde se lleva a cabo el acto comunicativo (Ferrer y Gómez, s.f.).

Sin embargo, el presente estudio que se enmarca en la comunicación visual específica teorías en las que se sustenta y respalda

2.1.1.1 La semiótica o semiología

La semiótica proviene de las palabras *semio* (signo) + *ótica* (ciencia de...), mientras que la semiología, deriva de las palabras *semio* (signo) + *logia* (estudio de...); son dos términos que a veces se pueden encontrar intercambiados, aunque en ocasiones también se les considera como sinónimos. El término semiótica se utiliza más en las culturas anglosajonas como Estados Unidos e Inglaterra y semiología, en países europeos como Alemania, Francia, Bélgica, Países Bajos, España y Portugal; estos dos términos son dos palabras compuestas derivadas de una sola raíz con una variación dialectal, pero tienen la misma semántica.

Según Ferrer y Gómez, la distinción más común considera la semiótica como “el análisis de los signos, su estructura y las relaciones entre el significante y el significado” (p. 11). Mientras que, la semiología se percibe como “un estudio más amplio de todos los signos” (p. 11), sin embargo, en este contexto, utilizaremos ambos términos como sinónimos.

Por lo tanto, se define la semiótica o semiología como “la ciencia y/o disciplina que se ocupa de los diversos sistemas de signos, que incluyen lenguas, códigos y señalizaciones (Ferrer y Gómez, s.f. p. 12). Esta ciencia abarca tanto la comunicación escrita y oral como la visual, siendo especialmente relevante el estudio del signo gráfico, que es nuestro enfoque principal.

El filósofo estadounidense Charles Sanders Peirce (1839-1914), conocido como el "padre de la semiótica moderna", inauguró una línea de investigación semiótica que enfatizaba la figura del interpretante en el proceso de significación, con su concepción triádica del signo, conceptualiza la semiótica “como una ciencia del pensamiento que se ocupa de cómo el ser humano comprende e interpreta el mundo que lo rodea, además de cómo genera y comunica conocimiento” (Everaert-Desmedt, 2004, p. 5). Toma en cuenta la triada:

- a. el signo o, como él dice
- b. el objeto
- c. el interpretante

Para Peirce, todo lo que existe es signo, en cuanto tiene la capacidad de ser representado, de dar a la mente una idea, en este sentido, la semiótica se convierte en el estudio más universal de todos (Everaert-Desmedt, 2004).

Por otro lado, Charles William Morris (1985), influenciado por la obra de Peirce, va más allá en el desarrollo de su teoría triádica del signo. Morris se plantea entender el signo lingüístico en tres dimensiones:

- a. vehículo signico,
- b. *designatum* (aquello a lo que el signo alude o representa)
- c. interpretante

Morris muestra una voluntad de unir la lógica positivista, el estudio del comportamiento humano y el pragmatismo, que le lleva a afirmar que los signos tienen tres tipos de relaciones: con las personas, con los objetos y con otros signos.

Por su parte, Peirce entiende la semiótica como una filosofía universal de la percepción y asumiendo el hecho de que "cada pensamiento es un signo", pero la intención de Morris (1985), es crear una ciencia de los signos, con una base puramente científica, dentro del estudio del comportamiento humano, ya que cree que el ser humano es esencialmente un animal simbólico.

Otro teórico notable en el ámbito de la semiótica es Ronald Barthes (1993), quien realizó una afirmación reveladora sobre el objeto de estudio de la semiótica, en la que propone una disciplina semiológica que investigar en la que las personas atribuyen un significado a los objetos.

2.1.1.2 Teoría de la Gestalt

El movimiento Gestalt surgió en Alemania, liderado por Wertheimer, Koffka y Köhler, en las primeras décadas del siglo XX. El origen de la Gestalt está relacionado a la percepción como un proceso clave de la actividad mental, por tanto, según dicha teoría, el aprendizaje y la memoria, dependen de la correcta organización perceptual. El contexto histórico de la época es crucial para entender sus contribuciones, puesto que en esa época se creía que los fenómenos psíquicos estaban relacionados con actividades orgánicas específicas, y la percepción se veía como el resultado de procesos corporales vinculados a los sentidos. La psicofisiología describía la percepción como una actividad cerebral que se concretiza a partir de la información de un órgano sensorial particular, como la vista o el tacto (Oviedo 2004).

Es así que, la Gestalt sostiene que la actividad mental no es una simple reproducción del mundo percibido, sino un proceso que selecciona y organiza información relevante para lograr claridad y coherencia en la percepción. De la gran cantidad de datos sensoriales, las personas solo retienen aquella información que pueden agrupar en su conciencia para formar representaciones mentales. Por tanto, según esta teoría la percepción no solo depende de los sentidos, sino que también regula la forma en que los estímulos son procesados. Esto es crucial, puesto que, sin este orden, el individuo se vería abrumado por la cantidad de estímulos del entorno. Así entonces según Oviedo (2004) “la percepción se caracteriza por una tendencia a organizar mentalmente la información, facilitando la creación de juicios y conceptos a partir de lo que se observa (p. 91).


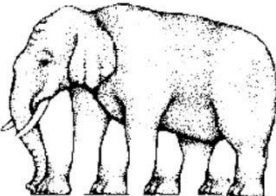

2.1.1.2.1 Los Principios Gestálticos: las leyes de la percepción


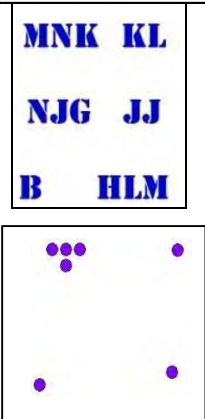

En 1912, Max Wertheimer llevó a cabo una investigación que evidenció cómo la percepción tiende a abstraer información a través del movimiento denominado “estroboscópico”, conocido como el fenómeno Phi. En su estudio, Wertheimer presentó a los participantes dos barras de luz que se encendían de manera intermitente en intervalos de tiempo

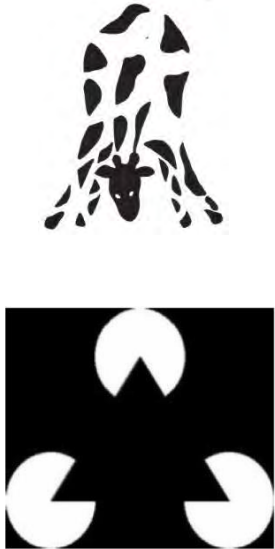

diferentes. Cuando el intervalo entre estas luces oscilaba entre 40 y 200 milisegundos, los sujetos experimentaban la ilusión de un movimiento continuo entre ellas, similar a ciertos anuncios luminosos (Gurevich y Toro, 2010).


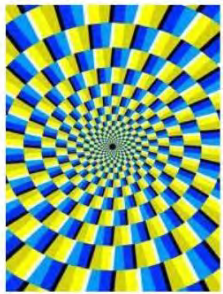
Este fenómeno sugiere que la percepción humana busca establecer relaciones entre estímulos, permitiendo que la mente agregue cualidades como el movimiento a los datos objetivos. Así, Wertheimer destacó la relevancia de estudiar las ilusiones perceptuales, que reflejan cómo la actividad mental puede ir más allá de la información material para construir representaciones mentales. La ilusión de movimiento ha sido un tema de debate en la investigación sobre la percepción, lo que ha llevado a otros investigadores a seguir estudiándolo (Leone, 2011). Por otro lado, los principios gestálticos toman en cuenta la forma, la pregnancia, la proximidad, la semejanza o igualdad, la tendencia al cierre, la relación figura-fondo.

Tabla 1. Leyes generales o principios de la Gestalt

Leyes	Concepto	Representación	Explicación
La buena forma	Los elementos son organizados en figuras lo más simples que sea posible, (simétricas, regulares y estables)	  	<p>La ley de la buena forma sugiere que el cerebro tiende a organizar la información visual de manera que resulte simple y coherente, priorizando formas integradas, completas y estables. Esta ley se relaciona con otras, como la del cierre y la continuidad, ya que el cerebro también favorece las figuras cerradas, continuas y simétricas, además de aquellas que presentan un buen contraste entre figura y fondo, es decir, que sean claras y definidas. Por tanto, la percepción intenta unir trazos conocidos para la mente humana como un elefante o unas columnas, aunque no lo son. Así en la</p>

			<p>última figura solo tiene sentido si miramos una parte de la figura, la inferior o la superior, pero cuando tratamos de ensamblar como un "todo" entonces aparece el error, la dificultad.</p>
Ley del contraste	<p>La posición relativa de los diferentes elementos incide sobre la atribución de cualidades (como ser el tamaño) de los mismos.</p>		<p>Sin contraste la mente humana no lograría percibir. Por tanto, al comparar dos imágenes que tienen las mismas, pero el contraste cambia puede hacer que un cobre más valor.</p>
Proximidad	<p>Los elementos tienen a agruparse con los que se encuentran a menor distancia.</p>		<p>Tendemos a considerar como "un todo" a aquellos elementos que están más próximos. Se tiende a unir y agrupar la información.</p>
Similaridad	<p>Los elementos que son similares tienen a ser agrupados.</p>		<p>Los elementos similares tienden a verse como parte del mismo conjunto o bloque y se pueden separar claramente del resto.</p> <p>Esta ley desempeña un papel crucial al ayudar a familiarizarnos con lo desconocido. Por ejemplo, un objeto grande con ruedas que no hemos visto antes se clasifica como un tipo de vehículo. Esta generalización, que también se observa en los rótulos, puede ser problemática, ya que a menudo se toma un rasgo particular para juzgar en su</p>

			<p>totalidad, lo que se relaciona con la formación de prejuicios.</p>
<p>Tendencia al cierre o de la completud.</p>	<p>Las formas cerradas y acabadas son más estables. Tendemos a cerrar y a completar con la imaginación las partes faltantes.</p>		<p>Las formas abiertas o faltantes provocan incomodidad y por lo que existe una tendencia a completar con la imaginación aquello que falta. La psiquis percibe una jirafa o un triángulo, aunque no esté allí del todo.</p>
<p>Relación figura-fondo</p>	<p>Figura “es un elemento que existe en un espacio o “campo” destacándose en su interrelación con otros elementos” (Leone, 2011, p. 3). Fondo “Todo lo que no es figura” (Leone, 2011, p. 3).</p>		<p>El ojo humano percibe el rostro de una mujer, considera la mariposa y flores partes del rostro de la mujer llamándolo centro de atención. Por tanto, según la teoría Gestalt no existe figura sin un fondo. Así mismo según el lugar donde enfoquemos la atención pueden emerger diversas figuras de lo que antes era el “fondo” una imagen característica es la figura del cáliz y los dos perfiles de personas. En imágenes no tan precisas y difusas donde no se puede aislar un componente, la psiquis se confunde puesto que la mente quiere figuras claras producto de la percepción.</p>

Ley de la continuidad	Los elementos son conectados a través de líneas imaginarias en lugar de ver puntos o grupos de puntos.		Esta ley se manifiesta en la tendencia a conectar elementos aislados para formar continuidades. Similar a la ley de cierre, se trata de completar lo que falta.
Ley del movimiento común o destino común	Los elementos que se desplazan en la misma dirección tienden a ser vistos como un grupo o conjunto.		Los elementos similares, simulan un movimiento hacia una misma dirección.

Nota. Adaptado de Oviedo, 2004 y Leone, 2011.

2.1.1.3 Teoría del color

En primer lugar, es esencial entender que la luz y la materia en sí mismas no poseen colores; estos son el resultado de la percepción del observador. Según Harald Küppers (2005) en su libro "Fundamento de los colores", el color es una impresión sensorial generada en el cerebro, donde cada punto de la retina produce un código que desencadena una sensación de color. Para comprender la cualidad de la luz, es esencial analizar su aspecto físico. La materia y la estructura molecular están influenciadas por la capacidad de absorción de la luz; por tanto, lo que no se absorbe se refleja.

La luz que entra en el ojo del observador se llama estímulo, el cual es incoloro, pero los colores que percibimos dependen de la composición espectral de la luz. Küppers (2005) precisa que “esta percepción se basa en la distribución del estímulo, representado por diversas longitudes de onda en el espectro visible, que varían en intensidad y tonalidad” (p. 17).

Según Sánchez y Caldera (2016), la luz es una radiación electromagnética visible entre 400 y 800 nanómetros, con la luz infrarroja en longitudes de onda más largas y la ultravioleta en las más cortas. Es decir, la luz permite la visión: los bastones en el ojo detectan la intensidad,

mientras que los conos analizan el color a partir de combinaciones de rojo, amarillo y azul (p. 549).

Gráficamente el proceso mediante el cual la luz se transforma en color de la siguiente manera:

1. La luz ilumina un objeto
2. Parte de la luz es absorbida, lo que aumenta la temperatura del objeto.
3. La luz no absorbida se refleja y actúa como un estímulo para los ojos del observador.
4. El ojo se ajusta a la intensidad, color y contraste de la luz, generando un código eléctrico para cada punto de la retina.
5. Este código es enviado al cerebro.
6. A partir de estos datos sin color, se forma la imagen multicolor y tridimensional que percibe el observador.

Figura 1. El círculo de representación cromática



Nota. Recuperado de Teoría y Psicología del color Studio Girona (2025)

2.1.1.3.1 El círculo cromático

Es una herramienta fundamental para la comprensión y aplicación del color en el ámbito del diseño. Este concepto visual organiza los colores de manera que se puedan identificar sus relaciones y combinaciones. Se compone de tres categorías principales:

- **Colores primarios:** Estos son los colores esenciales de los que se derivan todos los demás. En el modelo tradicional, los colores primarios son el rojo, el azul y el amarillo. Estos colores son la base sobre la cual se construyen los esquemas de color en cualquier proyecto de diseño, ya que no pueden ser creados mediante la mezcla de otros colores. Su importancia radica en que son los bloques de construcción del color, proporcionando el fundamento para la creación de una amplia gama de tonalidades (Del Olmo 2006).
- **Colores secundarios:** Surgen de la mezcla de dos colores primarios. Por ejemplo, al combinar el amarillo y el azul se obtiene el verde, mientras que la mezcla del amarillo con el rojo produce el naranja, y la combinación del rojo con el azul genera el violeta. Estos colores secundarios son cruciales para establecer armonías cromáticas en el diseño, ya que ofrecen nuevas posibilidades de combinación y contrastes que enriquecen la estética visual (Del Olmo 2006).
- **Colores terciarios:** Se forman al mezclar un color primario con un color secundario que se encuentra adyacente en el círculo cromático. Esta mezcla da lugar a matices más sutiles y complejos que pueden aportar una mayor profundidad y riqueza a una paleta de colores. Los colores terciarios, como el amarillo verdoso o el rojo anaranjado, permiten a los diseñadores experimentar con una mayor variedad de combinaciones, lo que resulta en un diseño más dinámico y atractivo (Del Olmo 2006).

2.1.2 La Comunicación visual

Según Arias Villamar y Pezo Cunalata (2018), la comunicación visual “es el proceso mediante el cual se transmiten ideas, emociones o información a través de elementos que se perciben con

la vista, como imágenes, colores, formas, tipografías y símbolos” (p. 290). Su objetivo es facilitar la comprensión del mensaje de manera rápida, directa y muchas veces universal, sin necesidad de palabras. La comunicación visual es fundamental en campos como el diseño gráfico, la publicidad, la educación, el arte y la señalética, ya que permite conectar con el receptor de forma emocional, estética o funcional. Mientras que Munari (2016) precisa:

La comunicación visual es el conjunto de procesos mediante los cuales se transmite información, emociones o ideas a través de elementos perceptibles por la vista—como formas, colores, imágenes, letras y composición gráfica—de manera que el receptor pueda interpretarlos de forma clara y eficaz. Se extiende desde campos como el diseño gráfico, la fotografía, la plástica y el cine, hasta fenómenos de percepción visual como la figura-fondo, ilusiones ópticas (p. 17).

Por tanto, la comunicación visual tiene un principio fundamental: la objetividad. Para que una imagen sea verdaderamente comunicativa, debe ser legible y comprensible de forma universal; de lo contrario, se genera confusión visual. Esto implica no solo claridad en la forma, sino también adecuación en el contexto, en la intención y en la codificación visual del mensaje.

2.1.2.1 Componentes de la comunicación visual

a. El signo grafico (elementos gráficos)

Esquisabel y Sautter (2013), a partir de la teoría de Peirce define el signo como “una representación, es algo que está en lugar de algo para alguien en algún respecto o capacidad” (p. 53).

En el proceso de semiosis, se establece una relación triádica donde un signo actúa como mediador entre un objeto y un interpretante, entendido como un sistema semiótico capaz de otorgar sentido. Esta conexión se fundamenta en ciertas características que hacen que el signo represente al objeto de manera significativa. Por ejemplo, un diagrama de compuertas simboliza un circuito lógico al reflejar, mediante su estructura visual, las operaciones booleanas

que lo sustentan. Es a través de este vínculo interpretativo que el signo adquiere su condición como tal.

Así también, es la materia prima del pensamiento y, por lo tanto, de la comunicación, un signo se interpreta, se pueden encontrar en las palabras, las imágenes, los sonidos, los actos y/o los objetos (Ferrer y Gómez, s.f., p.17). Un signo se crea del referente y se le da un sentido, éste es interpretado (descodificado). Para tener significado se tiene que interpretar.

Por tanto, los signos han sido creados por la misma sociedad, por eso, dependerá de la cultura, de la historia, y el contexto en que los encontramos, puede darse el caso de que un mismo signo sea interpretado de diferente manera según la cultura y el contexto, pues cada sociedad tiene sus propios códigos y valores culturales.

En griego clásico la palabra signo significa 'unir', utilizamos una cosa para significar otra. Vemos que los signos se crean de forma diferente según sea la sociedad que los forme, pero hay un denominador común en todos los signos y sociedades: la necesidad de comunicar. Por eso utilizamos diferentes formas de representaciones simbólicas: una cosa nos ayuda a mostrar, comunicar, otra diferente.

a.1. Elementos del signo:

Según Ferrer y Gómez "la forma que toma el signo no necesariamente tiene que ser material" (p. 18), debiendo entender dos aspectos principales el objeto y el interpretante o interpretación.

a.2. Un objeto: al que se refiere el signo. "Un signo es una cosa que está por otra". Puede ser una cosa real o imaginada.

a.3. Un interpretante o interpretación: no un intérprete, sino más bien el sentido del propio signo. Cómo es éste interpretado y, por lo tanto, cómo es reconocido el objeto (Ferrer y Gómez, p. 22).

b. Análisis de contenido

El análisis de contenido parte del principio de que examinando diseños es posible conocer no solo su significado, sino información al respecto de su modo de producción. Según Angeloni (2022) “dicha herramienta resulta ideal en este caso, puesto que una acción comunicativa contra publicitaria presenta un conjunto heterogéneo de cuestiones y distingue aspectos tanto objetivos como subjetivos (p. 18). El contenido de la estrategia visual debe transmitir el mensaje a partir de seis criterios: el contacto, la información, la persuasión, la identificación, la convencionalidad, y la estética.

b.1. El contacto: Se caracteriza por un enfoque dirigido a captar la atención del receptor, incentivar la lectura y facilitar la comprensión del contenido. Para ello, se recurre a una organización clara, una adecuada adaptación al público objetivo y recursos visuales que optimizan la visibilidad y la legibilidad del mensaje (Angeloni, 2022).

b.2. La información: La información se refiere a las ideas y mensajes que se intenta comunicar a los receptores, generando conceptos, imágenes y significados. Incluye elementos como la referencia, el significado, el contexto y la interpretación. El cartel tiene como objetivo principal informar sobre algo concreto, siendo esta la misión principal del movimiento (Angeloni, 2022).

b.3. La persuasión: La capacidad del mensaje de generar consecuencias más allá de la comunicación en sí misma, provocando cambios en la forma en que los receptores piensan, creen o actúan (Angeloni, 2022).

b.4. La identificación: La identificación se refiere al estilo único del emisor que permite reconocer la presencia del movimiento (Angeloni, 2022).

b.5. La convencionalidad: se refiere a la habilidad de transmitir de manera efectiva sus propios mensajes para que sean comprendidos por el receptor, el diseño de una pieza debe encontrar el equilibrio entre llamar la atención a través de elementos novedosos y garantizar la comprensión mediante convenciones establecidas.

b.6. La estética: La estética tiene la capacidad de transmitir un mensaje visual que puede ser reproducido en diferentes formatos, como cuadros o afiches, y ser reinterpretado por el público.

2.1.3 Estrategia de comunicación visual

2.1.3.1 Definición

Angeloni (2022) define la Estrategia de comunicación visual como “el elemento conceptual y formal que pone en relación a diferentes actores a partir de la articulación de códigos visuales, lingüísticos, recursos estéticos, modos de representación, para un caso en particular que define los límites y los alcances del contenido” (p. 36).

La estrategia se genera mediante la combinación de diversos componentes de manera organizada y armoniosa, transmitiendo constantemente mensajes y lo logra en un entorno social y espacial que influye en las decisiones que tomara el individuo.

Rodríguez (2011), precisa que las estrategias de comunicación visual se basan en “comunicar un mensaje aprovechando los recursos para llegar a la gente de la manera más comprensible, la visual”

Yves Zimmermann (2012), definió la estrategia de comunicación visual como “un plan coherente que determina hechos y acciones específicos de comunicación que deben ser llevados a cabo para lograr plenamente y de la manera más eficiente, ordenada y armoniosa, objetivos previamente determinados, de acuerdo con las disponibilidades y recursos existentes” (p. 10).

2.1.3.2 Características de las estrategias de comunicación visual

Una buena estrategia comunica de manera efectiva a través de la palabra-imagen a todos los individuos, es crucial realizar un exhaustivo análisis de la situación para poder diseñar una estrategia que genere resultados específicos.

Toda estrategia se refleja en elementos de comunicación específicos, como afiches y contenido digital. A su vez, toda estrategia surge a raíz de un problema de comunicación que está relacionado con algún tipo de conflicto social, institucional o comercial (Angeloni, 2022).

La estrategia de comunicación es una elección consciente y planificada que busca alcanzar objetivos específicos a través de la información disponible acerca del tema a comunicar. Se basa en decisiones tanto sobre el contenido a transmitir como sobre los medios a utilizar, y se ejecuta de acuerdo a una serie de acciones previamente establecidas, adaptándose a diferentes contextos y tiempos de interacción (Morales, 2016).

2.1.3.3 Tipos de estrategias de comunicación visual

Según Alberto García Espinosa se pueden diferenciar:

- a. **Estrategia de diferenciación:** busca destacar un producto o servicio frente a la competencia a través de la imagen visual.
- b. **Estrategia de integración:** busca mantener una coherencia y cohesión entre todos los elementos visuales de la marca.
- c. **Estrategia de refuerzo:** busca reforzar el mensaje transmitido a través de la comunicación visual.
- d. **Estrategia de simplicidad:** busca transmitir un mensaje claro y directo a través de elementos visuales sencillos.
- e. **Estrategia de atracción:** busca captar la atención del público a través de elementos visuales llamativos y creativos.
- f. **Estrategia de persuasión:** busca convencer al público objetivo a través de elementos visuales persuasivos y emocionales.

Estos son algunos ejemplos de las diferentes estrategias de comunicación visual que pueden utilizarse según diferentes autores. Es importante tener en cuenta que cada marca o situación requiere de estrategias específicas adaptadas a sus necesidades y objetivos.

2.1.3.4 Dimensiones de las estrategias de comunicación visual

Existen diversas estrategias de comunicación visual que pueden ser implementadas, sin embargo, se ha identificado tres tipos de estrategias que se pueden utilizar en el transporte (Ross et al., 2017).

2.1.3.4.1 Uso de señales visuales:

Según Salcedo y Caicedo (2007) las señales visuales son un conjunto de elementos significativos que incluyen diversos símbolos visuales, tales como imágenes, gráficos, textos, marcas y elementos luminosos. Estos están ubicados en espacios públicos con el propósito de estructurar y dar indicaciones a los usuarios.

Por tanto, las señales visuales son herramientas ideológicas cuya inclusión en un contexto específico es intencional. Estas señales actúan como guías para el comportamiento de los ciudadanos en el espacio público, independientemente de si el mensaje explícito se relacionaba con una norma de conducta (como "prohibido estacionar") o simplemente la descripción de una situación física (como "aforo permitido").

Entre las señales visuales están los elementos luminosos utilizados en la conducción, estos dispositivos son sistemas de iluminación que se instalan en los vehículos para aumentar la visibilidad y la seguridad durante la conducción. Cada tipo de luz cumple una función particular, como iluminar el camino, señalar maniobras o hacer que el vehículo sea más perceptible para otros conductores y peatones, sobre todo en situaciones de escasa luz o condiciones climáticas adversas (Gibbs et al., 2014).

Según Barthes (1986) citado por Apolo et al. (2018) las señales visuales traen consigo tres mensajes: el mensaje lingüístico; mensaje icónico literal y mensaje icónico simbólico.

El mensaje lingüístico se refiere a la combinación de texto e imagen, donde el texto tiene dos funciones principales: el anclaje y el relevo. El anclaje es un mensaje breve, generalmente consistido en una o dos palabras, que suele ser el nombre del producto o servicio,

ayudando a la marca a establecer su identidad en el mercado. Por otro lado, el relevo es un mensaje más extenso que complementa la idea central del diseño, como puede ser una promesa única de venta que refuerza la propuesta de la marca.

El segundo mensaje, el icónico literal, se centra en la percepción inmediata de una imagen. Este nivel se refiere a los aspectos más evidentes de la imagen, como su forma, fondo y color, que pueden ser reconocidos sin necesidad de un análisis más profundo. Aquí, el receptor simplemente observa lo que está frente a él, captando los elementos visuales de manera directa y clara.

El tercer mensaje, el icónico simbólico, requiere que el receptor realice un esfuerzo interpretativo. En este caso, la audiencia no se limita a observar la imagen, sino que la analiza y le atribuye significados más profundos. Este proceso de connotación permite que el público establezca conexiones emocionales o culturales con la imagen, enriqueciendo su comprensión y apreciación más allá de lo visual inmediato.

2.1.3.4.2 Indicadores

- a. Uso de señales visuales:** sistemas de iluminación que se instalan en los vehículos para aumentar la visibilidad y la seguridad durante la conducción. Cada tipo de luz cumple una función particular, como iluminar el camino, señalar maniobras o hacer que el vehículo sea visible para otros conductores y peatones sobre todo en situaciones de escasa luz o condiciones climáticas adversas (Gibbs et al., 2014).
- b. Realización de señales visuales de otros vehículos:** Señales luminosas que realizan los vehículos entre ellos, para indicar la acción que va a realizar (Gibbs et al., 2014).

2.1.3.4.3 Medios de comunicación visual

Los medios de comunicación visual forma parte de los elementos de la comunicación visual según Montaigne (2014), es el canal a través del cual se comunica el mensaje. Los

medios impresos o digitales, las cadenas de televisión, internet y las editoriales de libros son plataformas que distribuyen mensajes visuales y audiovisuales diseñados para llegar a un amplio público. Por tanto, son el canal a través del cual se comunica el mensaje.

2.1.3.4.4 Indicadores

- a. **Carteles informativos en la ruta:** instalar paneles digitales o carteles con publicidad en estaciones de transporte o en los propios vehículos para promocionar productos, servicios o eventos.
- b. **Afiches informativos:** los afiches informativos dentro del transporte público son materiales visuales, generalmente impresos o digitales, que se colocan en vehículos de transporte público, con el objetivo de proporcionar información relevante a los pasajeros.
- c. **Características de las fuentes tipográficas:** las fuentes tipográficas son un grupo completo de signos alfabéticos y no alfabéticos regidos por características comunes, capaz, en algunos casos de escribir en varios idiomas. Entre las características están tipo de fuente, tamaño y color.

2.1.3.4.5 Funciones de las imágenes para la comunicación visual

Hoy en día, las imágenes son un poderoso medio de comunicación y su tratamiento varía según el propósito que se desea alcanzar. Las funciones más relevantes incluyen:

- **Función descriptiva:** Estas imágenes explican de manera precisa las características de objetos, eventos o situaciones, sin incluir interpretaciones subjetivas. Ejemplos de esto son gráficos, mapas o dibujos técnicos.
- **Función informativa:** Se refiere a las imágenes que acompañan noticias, catálogos publicitarios, carteles y anuncios, cuyo objetivo es informar.

- **Función estética:** Esta función se enfoca en transmitir una noción de belleza definida, presente en obras de arte o fotografías de ambientes cuidadosamente diseñados.
- **Función expresiva:** Se centra en comunicar emociones o sentimientos y provocar la reflexión personal. Ejemplos son fotografías que evocan amor, odio, paz, tristeza o alegría, así como la representación de la pobreza, entre otros.
- **Función comunicativa:** Incluye marcas, signos y símbolos.

Entre los medios de comunicación visual identificados en el transporte urbano se tiene

- **Carteles informativos:** Instalar paneles digitales o carteles con publicidad en estaciones de transporte o en los propios vehículos para promocionar productos, servicios o eventos (Hunton et al., 2015).
- **Afiches informativos:** Los afiches informativos dentro del transporte público son materiales visuales, generalmente impresos o digitales, que se colocan en vehículos de transporte público, con el objetivo de proporcionar información relevante a los pasajeros. Estos afiches pueden incluir una variedad de contenidos, en el transporte urbano de la ciudad del Cusco se identificó los siguientes afiches (Hunton et al., 2015).

Figura 2. Afiches informativos



Nota. Elaborado por el autor

2.1.3.4.6 Señales visuales comunicativas

Según Martin Serrano et al. (1982), la persona modula la actividad energética de la sustancia expresiva en función de la fuente energética que la activa para obtener señales. Es así que las señales son indicativos codificados que tienen un carácter intersubjetivo y acordado. Esto significa que una señal tiene un significado específico porque un grupo de personas ha consensuado que represente eso y no otra cosa. Por lo tanto, la conexión entre la señal y la realidad generalmente está determinada por factores culturales.

Por tanto, una señal comunicativa es una alteración en la emisión o recepción de energía por parte de la sustancia que transmite información. Al respecto Martin Serrano et al. (1982) precisa:

La señal se entiende como un cambio en la intensidad de la emisión o absorción de energía de una sustancia expresiva, siendo una variación en la frecuencia de dicho intercambio, que resulta de las modificaciones que las expresiones han realizado en la materia. Es importante no confundir la expresión con la señal, ya que para que las

señales se generen, es necesario que, además de la alteración de la sustancia expresiva provocada por las expresiones, esta sustancia transfiera energía al medio o reciba energía de él. Por ejemplo, un folleto se compone de una materia expresiva, formada por papel y tintas, cuyas expresiones son las letras. La iluminación genera señales que el lector percibe como cambios en la energía luminosa que se refleja en el papel y en las letras (p. 38).

Es así que, la capacidad de comunicación de las señales implica que un ser vivo tiene la habilidad de distinguir entre los estímulos que pueden convertirse en percepciones.

2.1.3.4.7 Indicadores

- a. **Ubicación de las señales de tránsito en la ruta:** ubicación física y estratégica de las señales en entorno vial.
- b. **Falta de señales de tránsito en la ruta:** ausencia total o parcial de señales visuales comunicativas en la ruta Ttio la Florida.
- c. **Mantenimiento de las señales de tránsito en la ruta:** estado físico y funcional de las señales dentro de la ruta, incluyendo aspectos como la visibilidad, la estructura y limpieza.
- d. **Señalética externa de los automóviles:** elementos visuales que comunican información del transporte público como el nombre de la ruta, número de vehículo y de la ruta.

2.1.3.4.8 Publicidad en el transporte publico

La publicidad en el transporte público se caracteriza por ser de difusión dinámica y móvil, se realiza principalmente en el transporte urbano y tranvía con la finalidad de ser difundida entre más personas que utilizan los medios de transporte masivo.

En la región del Cusco no se ha identificado publicidad en el transporte público, sin embargo, es utilizado en otras metrópolis como es el caso de México y España como se aprecia en las siguientes figuras.

Figura 3. Estrategia de marketing visual en el transporte público ciudad de México



Nota. Recuperado de Lucky Ride Bus Empresa de publicidad móvil mexicana (2022)

Figura 4. Estrategia de marketing visual en el transporte público ciudad de México II



Nota. Recuperado de Lucky Ride Bus Empresa de publicidad móvil mexicana (2022)

Figura 5. Estrategia de marketing visual España



Nota. Recuperado de Agencia de Comunicación y Marketing de España (2023)

Figura 6. Estrategia de marketing visual México III



Nota. Recuperado de Naranti Publicidad Exterior en México (2024)

Figura 7. Estrategia de marketing visual México IV



Nota. Recuperado de Naranti Publicidad Exterior en México, empresa Mr. Tom (2024)

2.1.4 Conocimiento

El concepto de conocimiento ha sido abordado por numerosos autores a lo largo de la historia, cada uno con su propia perspectiva. Para Platón el conocimiento es "justificada creencia verdadera, es más que una mera opinión; debe estar basado en una verdad que puede ser justificada" (Moncada, 2019, p. 71).

Aristóteles: El filósofo griego definió el conocimiento como la comprensión de las causas y principios de las cosas. Aristóteles diferenciaba entre diferentes tipos de conocimiento, como el conocimiento teórico (ciencia) y el conocimiento práctico (técnica). David Hume era escéptico respecto al conocimiento y sostenía que nuestras creencias son resultado de hábitos más que de una comprensión racional. Para él, el conocimiento está limitado a lo que podemos experimentar. Mientras que Karl Popper propuso que el conocimiento científico no se basa en la verificación, sino en la falsificación. Según él, una teoría se considera conocimiento si es susceptible de ser probada y potencialmente refutada (Moncada, 2019, p. 71).

José Ortega y Gasset, filósofo español consideraba el conocimiento como una interpretación de la realidad que está en constante evolución, influida por el contexto y la historia.

Cada uno de estos autores ofrece una visión única del conocimiento, lo que demuestra que es un concepto multifacético que ha sido explorado desde diferentes disciplinas, como la filosofía, la psicología y la epistemología.

2.1.5 Conocimiento de reglas de tránsito

El conocimiento de las reglas de tránsito se puede entender como la comprensión sobre el conjunto de normas, señales y comportamientos que regulan la circulación de vehículos y peatones en las vías públicas.

Vargas (2012), define el conocimiento de las reglas de tránsito como “la comprensión de las normas que rigen la conducta de los usuarios de la vía, lo cual incluye no solo las señales de tráfico, sino también las leyes de circulación y los derechos y responsabilidades de cada uno en la vía” (p. 1284). Es así que, el conocimiento de las reglas de tránsito incluye aspectos como:

- Señales de tráfico: Identificación y significado de las señales reglamentarias, preventivas e informativas.

- Normas de comportamiento: Reglas sobre cómo actuar al conducir, cruzar calles, estacionar, etc.
- Derechos y obligaciones: Conocimiento de los derechos de los peatones y de los conductores, así como las responsabilidades que tienen en la vía.

2.1.6 Dimensiones

2.1.6.1 Conocimiento sobre dispositivos de control: comprensión de los elementos visuales que regulan el transporte público. Así como los semáforos, barreras y reflectores (D.S. N° 016-2019). Entre sus indicadores se tiene:

- a. Señales, marcas y dispositivos: son elementos visuales colocados en la vía pública, pintadas directamente sobre la calzada que guían el tránsito de vehículos y peatones.
- b. Semáforos: son dispositivos que regulan el tráfico en intersecciones y cruces mediante luces de diferentes colores, cada uno con un significado específico.

2.1.6.2 Conocimiento sobre normas de circulación: comprensión sobre la circulación o movimiento de los vehículos en las vías públicas, las normas y regulaciones que rigen este movimiento (D.S. N° 016-2019). Entre sus indicadores se señala:

- a. **Habilitación para conducir:** conocimiento sobre requisitos legales y médicos para obtenerla, además de la licencia vigente correspondiente a la categoría AIII.
- b. **Reglas para adelantar y sobrepasar:** conocimiento sobre las condiciones legales, señalización y maniobras seguras para adelantar a otro vehículo.
- c. **Cambios de dirección:** comprensión de cuándo y cómo realizar giros, cambios de carril o retornos, respetando la señalización y normas de seguridad.
- d. **Condiciones de seguridad del vehículo:** conocimiento sobre los requisitos técnicos mínimos del vehículo para circular legalmente y con seguridad.

2.1.6.3 Conocimiento sobre accidentes de tránsito: comprensión sobre los eventos imprevistos que ocurren en las vías públicas y que involucran vehículos, peatones u otros usuarios de la carretera (D.S. N° 016-2019). Entre sus indicadores se tiene:

- a. Accidentes de tránsito: comprensión sobre la causas comunes, consecuencias legales y protocolos de actuación ante un accidente.
- b. El seguro obligatorio: conocimiento sobre la obligatoriedad, cobertura y vigencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, así como su rol en la protección de víctimas.

2.1.6.4 Conocimiento sobre la circulación: comprensión sobre las violaciones de las normas y regulaciones establecidas para el uso de las vías públicas y la seguridad vial (D.S. N° 016-2019). Como indicadores se tiene:

- a. Medidas preventivas: Conocimiento sobre las acciones que reducen el riesgo de infracciones, como respetar límites de velocidad, evitar distracciones y mantener el vehículo en buen estado.
- b. Sanciones a los conductores: Conocimiento sobre las consecuencias legales y administrativas de cometer infracciones, incluyendo multas, suspensión de licencia y puntos acumulativos.

2.1.6.5 Base legal

Reglamento Nacional de Tránsito (Decreto Supremo N.° 016-2009-MTC)

El D.S. 016-2009-MTC es un Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito en Perú. Este reglamento tiene como objetivo principal establecer normas y disposiciones para regular el uso de las vías de comunicación, promoviendo así la seguridad vial, el orden y la fluidez del tránsito. A continuación, se presentan los aspectos más destacados del reglamento:

- a. Clasificación de Vías: Se establecen diferentes categorías de vías, como calles, caminos, carreteras, y sus respectivas características y normativas.
- b. Normas para Conductores y Vehículos: Se detallan las obligaciones y derechos de los conductores, así como las características que deben cumplir los vehículos para su circulación. Esto incluye aspectos de seguridad, mantenimiento y documentación requerida.
- c. Señalización Vial: Se regula la señalización vertical y horizontal, así como la importancia de respetar las señales de tránsito, con el fin de prevenir accidentes y fomentar un comportamiento responsable entre los usuarios de las vías.
- d. Sanciones: Se establecen infracciones y sus correspondientes sanciones, clasificadas en leves, graves y muy graves, con el objetivo de desincentivar conductas peligrosas en la conducción.
- e. Fomento de la Educación Vial: Se promueve la educación y concientización sobre la seguridad vial como parte de una cultura de prevención.
- f. Protección de Grupos Vulnerables: Se presta especial atención a la protección de peatones, ciclistas y motociclistas, así como a las normativas específicas para su seguridad.
- g. Disposiciones sobre Transporte Público: Se regulan aspectos específicos del transporte público, incluyendo las obligaciones de las empresas y conductores para garantizar la seguridad de los pasajeros.

2.1.6.6 Ordenanzas municipales en la ciudad del Cusco

Mientras que, en la región del Cusco, la Municipalidad Provincial del Cusco a emitido ordenanzas municipales para el buen funcionamiento del transporte público, pudiendo mencionar las siguientes:

- a. Ordenanza Municipal, Resolución de Alcaldía N°025-2024: Designar a partir del 18 de enero del 2024 al abogado Fredy Antenor Vargas Farfán en el cargo de confianza de Sub Gerente de Regulación del Transporte Urbano de la Municipalidad Provincial del Cusco.
- b. Ordenanza Municipal, Resolución de Alcaldía N°191-2024: Designar a partir del 23 de mayo del 2024 al abogado Fredy Antenor Vargas Farfán en el cargo de confianza de Gerente de Tránsito, Viabilidad y Transporte de la Municipalidad Provincial del Cusco.
- c. Ordenanza Municipal, Resolución de Alcaldía N°204-2024: Designar a partir del 3 de junio del 2024 al abogado Alex Valencia Pacheco en el cargo de confianza de Sub Gerente de Regulación del Transporte Urbano de la Municipalidad Provincial del Cusco.

2.1.6.7 Las señales de tránsito

Estas señales se utilizan para regular el tránsito y prevenir cualquier peligro que podría presentarse en la circulación vehicular. Asimismo, cumple diversas funciones como comunicar, informar, reglamentar, prevenir (Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción MTC, 2000, p. 6).

Así también, son condiciones indispensables para que los usuarios puedan reconocer e interpretar adecuadamente el mensaje del dispositivo en condiciones normales de circulación vehicular (MTC, 2000, p. 4)

a. Clasificación de las señales

a.1. Señales verticales

Las señales verticales, como dispositivos de control del tránsito deberán ser usadas de acuerdo a las recomendaciones de los estudios técnicos realizados.

Las señales se clasifican en:

- Señales reglamentarias

Las señales reglamentarias tienen como objetivo informar a los usuarios de las vías sobre las prioridades en su uso, así como las prohibiciones, restricciones, obligaciones y

autorizaciones que se aplican. El incumplimiento de estas señales se considera una infracción a las normas de tránsito (D.S. N.º 016-2009-MTC). Clasificación:

En función de su propósito, las señales reglamentarias se dividen en las siguientes categorías:

- Señales de prioridad.
- Señales de prohibición.
- Señales de restricción.
- Señales de obligación.
- Señales de autorización.

Figura 8. Señales reglamentarias parte I



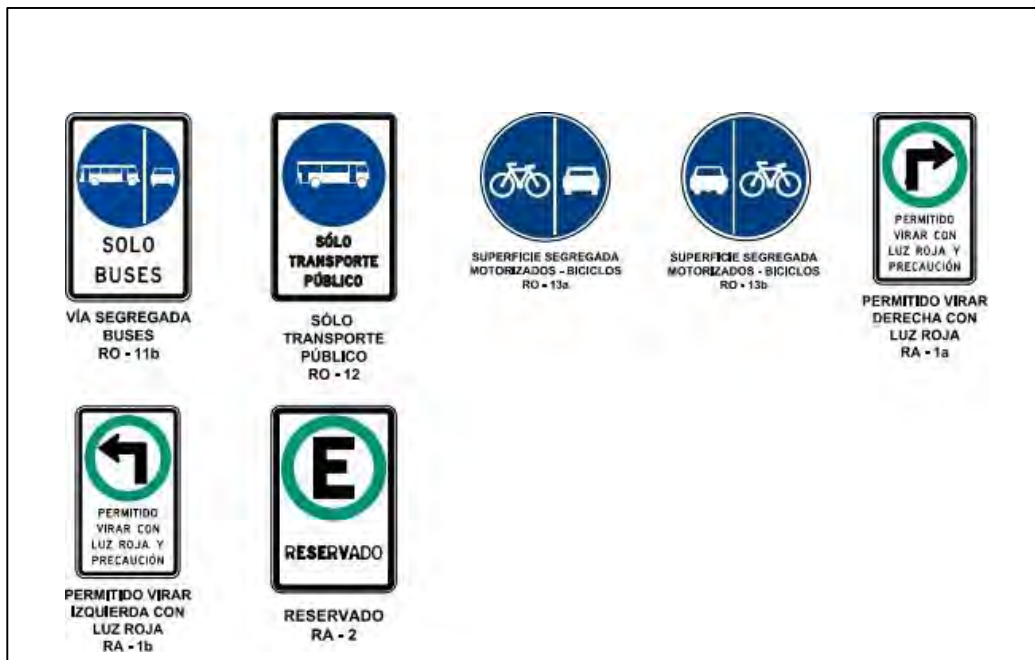
Nota. Recuperado de Manual de Señalización de Tránsito

Figura 9. Señales reglamentarias parte II



Nota. Recuperado de Manual de Señalización de Tránsito

Figura 10. Señales reglamentarias parte III



Nota. Recuperado de Manual de Señalización de Tránsito

- Señales de advertencia de peligro

Las señales de advertencia, también conocidas como señales preventivas, tienen como objetivo alertar a los usuarios sobre la presencia y naturaleza de riesgos o situaciones imprevistas que pueden encontrarse en la vía o en sus alrededores, ya sea de manera permanente o temporal (D.S. N.º 016-2009-MTC).

Estas señales, en adelante denominadas "señales de advertencia", requieren que los conductores tomen las precauciones necesarias, como disminuir la velocidad o realizar maniobras adecuadas para asegurar su propia seguridad, así como la de otros vehículos y peatones. Es importante limitar el uso de estas señales al mínimo indispensable, ya que el uso excesivo para advertir sobre peligros que parecen evidentes puede llevar a una disminución en el respeto y cumplimiento de todas las señales (D.S. N.º 016-2009-MTC). Se clasifican en:

Según el origen de los riesgos que advierten, las señales de advertencia se clasifican en:

- Advertencia sobre características geométricas de la vía.
- Advertencia sobre restricciones físicas de la vía.

- Advertencia de intersecciones con otras vías.
- Advertencia sobre características operativas de la vía.
- Advertencia sobre situaciones especiales.

Figura 11. Señales de advertencia parte I



Nota. Recuperado de Manual de Señalización de Tránsito

Figura 12. Señales de advertencia parte II



Nota. Recuperado de Manual de Señalización de Tránsito

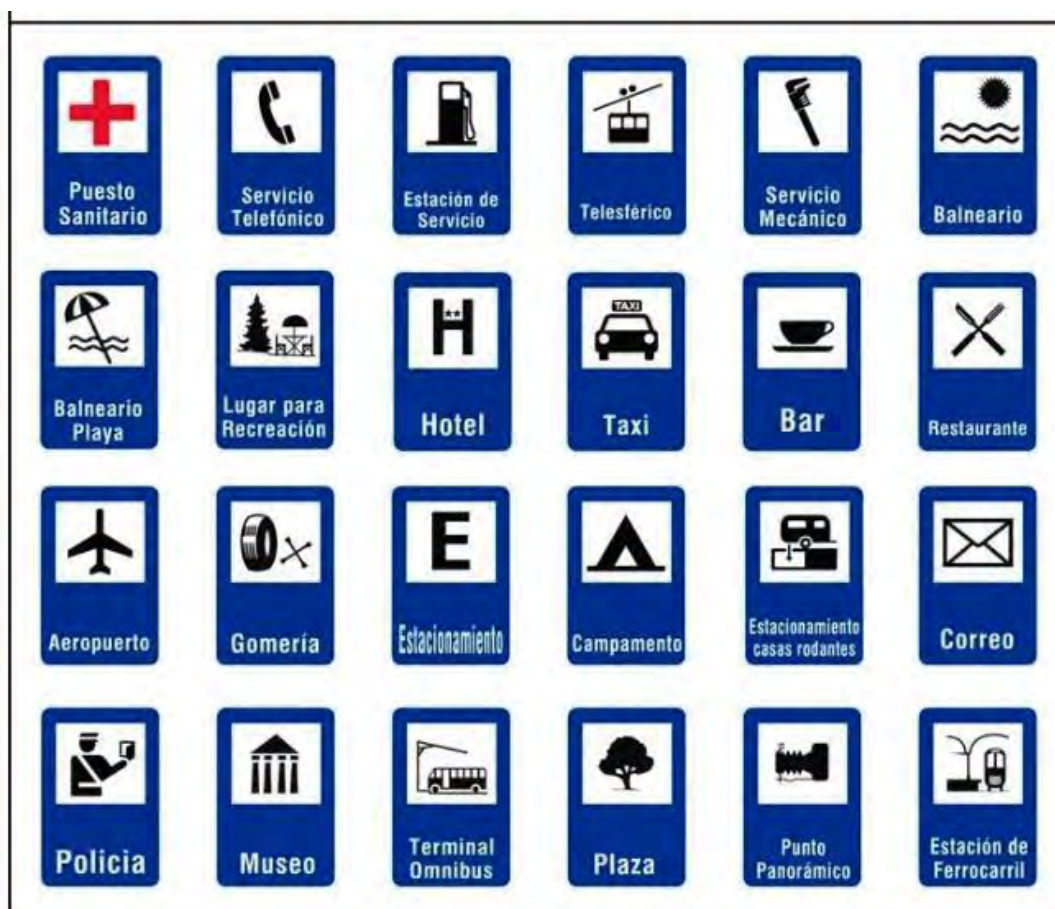
- Señales informativas

Las señales informativas son elementos visuales, auditivos o táctiles que transmiten un mensaje claro y conciso, con el propósito de comunicar información relevante a un público determinado. Estas señales pueden encontrarse en diversos contextos, como en el ámbito vial, en instalaciones públicas, en productos comerciales o en sistemas de emergencia. Su diseño debe

ser intuitivo para facilitar la comprensión rápida y efectiva, asegurando que el mensaje sea accesible para todas las personas, independientemente de su nivel de educación o familiaridad con el entorno (D.S. N.º 016-2009-MTC).

En cuanto a su clasificación, las señales informativas pueden dividirse en varias categorías. Una de las clasificaciones más comunes incluye las señales de advertencia, que alertan sobre posibles peligros; las señales de obligación, que indican acciones que deben ser cumplidas; y las señales de información, que proporcionan datos específicos sobre un lugar o situación. Además, estas señales pueden ser diferenciadas según su forma, color y materiales, lo que ayuda a reforzar su significado y aumentar su visibilidad en diferentes entornos.

Figura 13. Señales informativas



Nota. Recuperado de Manual de Señalización de Tránsito

- Señales transitorias

Las señales transitorias son aquellas que aparecen en un sistema cuando se produce un cambio repentino en sus condiciones, como al encender un circuito eléctrico o al cambiar la frecuencia de una señal. Estas señales no son permanentes y se caracterizan por un comportamiento temporal que se aleja de la estabilidad del sistema, mostrando variaciones en el tiempo hasta que se alcanza un nuevo estado de equilibrio. Son fundamentales en el análisis de sistemas dinámicos, ya que permiten entender la respuesta de un sistema ante perturbaciones y transiciones (D.S. N.º 016-2009-MTC).

Figura 14. Señales transitorias



Nota. Recuperado de Manual de Señalización de Tránsito

a.2. Marcas del pavimento

Las marcas en el pavimento y en los obstáculos son utilizadas para regular el movimiento de los vehículos y mejorar la seguridad en su operación. Estas marcas pueden complementar las señales y semáforos en el control del tránsito o, en algunos casos, funcionar como el único medio de regulación, siendo fundamentales para el manejo de los vehículos en la vía.

El diseño y la colocación de las líneas y marcas en el pavimento, así como en los obstáculos, son responsabilidad exclusiva de la autoridad competente, siguiendo las normas establecidas en este Manual y las especificaciones pertinentes. Según su finalidad, las marcas en el pavimento se dividen en varias categorías: línea central, línea de carril, marcas que prohíben el alcance y el paso a otros vehículos, línea de borde de pavimento, líneas que canalizan el tránsito, marcas de aproximación a obstáculos, demarcación de entradas y salidas de autopistas, líneas de parada, marcas de paso peatonal, aproximación a cruces a nivel con líneas de ferrocarril, áreas de estacionamiento, así como letras y símbolos, y marcas que regulan el uso de los carriles de circulación, incluyendo las marcas en los sardineles que prohíben el estacionamiento en la vía pública.

Los materiales autorizados para la demarcación de superficies de rodadura, bordes de calles o carreteras y objetos incluyen pintura convencional de tráfico TTP-115 F (caucho clorado alquídico), pintura a base de agua para tráfico (acrílica), pintura termoplástica, concreto coloreado o cintas adhesivas para pavimento. Para realizar correcciones o borrar marcas, se puede utilizar pintura negra TTP-110 C (caucho clorado alquídico) u otras que cumplan funciones similares. Estas acciones deben seguir las especificaciones técnicas de calidad de pinturas para obras viales, aprobadas por la Resolución Directoral N°851-98-MTC/15.17 del 14 de diciembre de 1998 y las especificaciones estándar para la construcción de carreteras y puentes en proyectos federales de Estados Unidos.

La demarcación con pintura puede realizarse manualmente o mediante máquinas, siendo preferible esta última opción, ya que la aplicación a presión permite que la pintura penetre en los poros del pavimento, aumentando así su durabilidad. Los marcadores individuales de pavimento, son elementos plásticos, metálicos o cerámicos con partes reflectantes que no exceden dos centímetros de espesor, los cuales pueden ser instalados de manera continua o con separaciones (MTC, 2000, p. 237).

2.1.6.8 Dispositivos de control

Son elementos visuales que regulan el transporte público. Así como los semáforos, barreras, reflectores.

- Los semáforos son dispositivos que regulan el tráfico en intersecciones y cruces mediante luces de diferentes colores, cada uno con un significado específico. La luz verde, permite a los vehículos avanzar o girar, según corresponda. La luz amarilla, advierte que la luz va a cambiar a roja, indicando a los conductores que deben prepararse para detenerse. La luz roja, indica que los vehículos deben detenerse y esperar. Además, existen semáforos específicos para peatones, que suelen tener una luz verde (para cruzar) y una luz roja (para no cruzar), así como a veces elementos sonoros para ayudar a las personas con discapacidad visual.
- Barreras: utilizadas para restringir el acceso en zonas peligrosas o en obras viales. Entre ellos tenemos conos y señales móviles utilizado generalmente en obras de infraestructura para desviar o restringir el tráfico.
- Reflectores: iluminación que mejora la visibilidad de las marcas viales durante la noche.

2.1.6.9 La circulación

La circulación en el tránsito vehicular se refiere al movimiento de vehículos en las vías públicas y a las normas y regulaciones que rigen este movimiento. Incluye aspectos como el flujo del tráfico, la señalización, las normas de prioridad, y las interacciones entre diferentes

tipos de vehículos (autos, motocicletas, bicicletas, camiones, transporte público, etc.) y peatones.

Los objetivos de una adecuada circulación en el tránsito vehicular son:

1. Seguridad Vial: Minimizar el riesgo de accidentes y proteger la vida y bienestar de los conductores, pasajeros, ciclistas y peatones.

2. Fluidez del Tráfico: Permitir un movimiento eficiente y continuo de los vehículos para evitar congestiones.

3. Respeto a las Normas: Asegurar que todos los usuarios de la vía respeten las señales de tráfico, límites de velocidad y otras regulaciones.

4. Movilidad Sostenible: Promover un sistema de transporte que reduzca la contaminación y fomente el uso de medios alternativos de transporte, como la bicicleta o el transporte público.

La correcta gestión de la circulación vehicular implica no solo el cumplimiento de normas y señalización, sino también el diseño de infraestructuras adecuadas y la educación de los usuarios sobre las mejores prácticas en la conducción y el respeto a las normas de tránsito.

2.1.6.9.1 Accidentes de tránsito

Los accidentes de tránsito son eventos imprevistos que ocurren en las vías públicas y que involucran vehículos, peatones u otros usuarios de la carretera. Estos accidentes pueden variar en gravedad, desde colisiones menores sin lesiones hasta accidentes graves que resultan en daños significativos o pérdidas de vida.

Los factores que pueden contribuir a los accidentes de tránsito incluyen:

1. Errores del conductor: Distracción, velocidad excesiva, conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, y fatiga son algunos ejemplos.

2. Condiciones de la vía: Mal estado de las carreteras, señalización insuficiente, o condiciones climáticas adversas que afectan la visibilidad y la adherencia de los vehículos.

3. Condiciones del vehículo: Fallos mecánicos, como problemas de frenos o de neumáticos que pueden causar accidentes.

4. Comportamiento de otros usuarios: Incluyendo ciclistas, motociclistas y peatones, que pueden no seguir las normas de tránsito.

La prevención de accidentes de tránsito es fundamental para mejorar la seguridad vial y puede incluir medidas como educación vial, implementación de leyes más estrictas, mejoramiento de la infraestructura y mayor control del estado de los vehículos.

Infracciones y sanciones

Las infracciones y sanciones en el tránsito se refieren a las violaciones de las normas y regulaciones establecidas para el uso de las vías públicas y la seguridad vial. Estas normas están diseñadas para proteger la vida y la integridad de todos los usuarios de la vía, incluyendo conductores, peatones y ciclistas.

Infracciones

Las infracciones de tránsito son violaciones a las normas y regulaciones establecidas para la circulación de vehículos y peatones en las vías públicas. Estas infracciones pueden incluir comportamientos como exceder el límite de velocidad, no respetar las señales de tráfico, conducir bajo la influencia de alcohol o drogas, y no usar el cinturón de seguridad, entre otros. El objetivo de estas normativas es garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía, reducir el riesgo de accidentes y promover un flujo vehicular ordenado.

La importancia de las infracciones de tránsito radica en su función preventiva y educativa. Al sancionar comportamientos peligrosos, se busca concientizar a los conductores y peatones sobre la necesidad de seguir las reglas de tránsito para proteger tanto su propia vida como la de los demás. Además, el cumplimiento de estas normativas contribuye a un entorno vial más seguro, disminuyendo el número de accidentes y, por ende, las lesiones y muertes

asociadas. En este sentido, el respeto por las normas de tránsito es fundamental para promover una cultura de seguridad vial que beneficie a toda la sociedad.

Sanciones

Las sanciones por infracciones de tránsito son consecuencias legales o administrativas que pueden incluir multas, que son pagos económicos obligatorios; la acumulación de puntos en la licencia de conducir, que puede llevar a la suspensión de la misma si se sobrepasa un límite establecido; la suspensión o revocación de la licencia, que implica la pérdida temporal o definitiva del derecho a conducir; detenciones, que en casos graves pueden resultar en arresto temporal o retención del vehículo; y la confiscación del vehículo, que puede ocurrir si se comete una infracción grave.

2.1.6.10 Luces vehiculares

Cada tipo de luz tiene una función específica, como iluminar la carretera, indicar maniobras o hacer que el vehículo sea más visible para otros conductores y peatones, especialmente en condiciones de poca luz o mal tiempo. Según su función las luces se clasifican en:

- **Luces de posición o de estacionamiento:** Iluminan el vehículo cuando está detenido, especialmente en la oscuridad.
- **Luces de cruce (o bajas):** Proporcionan iluminación en la carretera sin deslumbrar a otros conductores.
- **Luces de carretera (o altas):** Emiten un haz de luz más intenso y de mayor alcance, útil en carreteras sin tráfico.
- **Luces antiniebla:** Diseñadas para mejorar la visibilidad en condiciones de niebla, lluvia o nieve.
- **Luces de giro (o intermitentes):** Avisan a otros conductores sobre cambios de dirección o maniobras.

- **Luces de freno:** Se encienden al presionar el pedal del freno, alertando a los conductores detrás del vehículo.
- **Luces de marcha atrás:** Iluminan el área detrás del vehículo al ponerlo en reversa.
- **Luces de emergencia (o balizas):** Se utilizan para advertir a otros conductores que el vehículo está detenido o en una situación de emergencia.

Figura 15. Años de experiencia como conductor y conocimiento de reglas de tránsito



Nota. Adaptado de Gibbs et al., 2014

2.1.7 El transporte urbano

2.1.7.1 Características del transporte urbano

El sistema de transporte, incluyendo la provisión de suelo urbano para infraestructura de transporte, se desenvuelve bajo características propias muy particulares, entre las cuales se pueden mencionar las siguientes:

- La demanda por transporte es “derivada”, es decir, pocas veces los viajes se producen por un deseo intrínseco de desplazarse; generalmente, ellos son producto de la necesidad de acceder a los sitios en que se llevan a cabo las distintas actividades (como el trabajo, las compras, el estudio, la recreación, el descanso, etc.), todas las cuales se desarrollan en lugares diferentes (Thomson y Bull, 2001).

- La demanda por transporte es eminentemente variable y tiene puntas muy marcadas en las cuales se concentran muchos viajes, a causa del deseo de aprovechar en buena forma las horas del día para realizar las distintas actividades y para tener oportunidad de contacto con otras personas (Thomson y Bull, 2001).
- El transporte se efectúa en limitados espacios viales, los que son fijos en el corto plazo; como es fácil de comprender, no se puede acumular la capacidad vial no utilizada para ser usada posteriormente en períodos de mayor demanda (Thomson y Bull, 2001).
- Las opciones de transporte que presentan las características más apetecidas, es decir, seguridad, comodidad, confiabilidad, autonomía, como es el caso del automóvil, son las que implican un mayor uso del espacio vial por pasajero, como se explica más adelante.
- Especialmente en zonas urbanas, la provisión de infraestructura vial para satisfacer la demanda de los períodos de punta tiene un costo muy elevado, y a raíz de todo ello (Thomson y Bull, 2001).
- Se produce congestión en diversos lugares, con sus negativas secuelas de contaminación, importante gasto de los recursos privados y sociales y pérdida de calidad de vida.

Un factor agravante es, como se indicó en el capítulo anterior, el hecho de que el costo de la congestión no es percibido plenamente por los usuarios que contribuyen a generarla. Cada vez que ello ocurre, el bien o servicio involucrado se consume en mayor medida que lo socialmente conveniente. Como los usuarios no experimentan los mayores costos de tiempo y operación que provocan a los demás, las decisiones de ruta, modo, origen, destino y hora de los viajes son realizadas, no sobre la base de los costos sociales, sino solo de los propios, o mejor dicho, de una percepción frecuentemente parcial de esos costos. El resultado lógico es una sobreexplotación de la vialidad existente (Thomson y Bull, 2001).

2.1.7.2 Transporte urbano en la ciudad del Cusco

El transporte urbano de la ciudad del Cusco se encuentra regulada por la gerencia de tránsito de la municipalidad provincial del Cusco, la Policía Nacional del Perú (PNP) y el Ministerio Público. Dichas entidades tienen la función de controlar, hacer respetar las reglas de tránsito y evidenciar irregularidades durante la prestación del servicio de transporte, a fin de hacer la sanción individual o de la empresa de transporte. Por otro lado, el Gerente de Tránsito Alex Valencia informo que actualmente se cuenta con 36 empresas de transporte, para las cuales, se viene realizando estudios de planificación y transporte urbano sostenible en espacios públicos de la ciudad, que permitirán identificar “espacios de origen – destino”, zonas donde no ingresa el transporte urbano, espacios para terminales, estaciones para los vehículos (Compañía de Televisión Cusqueña - CTC, 2025).

La situación que se evidencia en el transporte público, según a la investigación periodística del Programa Ronda Política desarrollada en el mes de julio del año 2024, evidencia una gran problemática, siendo las principales infracciones que comenten el traslado de pasajeros viajan colgados en las puertas de vehículo, se rebasa la capacidad o el aforo de los pasajeros por tanto la demanda supera la oferta y la falta grave de pasarse la luz roja del semáforo

Para el año 2025 el Alcalde del Cusco Luis Pantoja Calvo logró incluir a la ciudad del Cusco en el programa de inversión del transporte urbano que promueve el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, el Banco Mundial y la Alianza Francesa para el desarrollo, valorizados en 50 millones de dólares, en programa tienen la finalidad de contribuir a la mejora del transporte y la movilidad urbana mediante el desarrollo de proyectos de intervención para el bienestar de los usuarios, entre los aspectos a intervenir esta la carpeta asfáltica, la señalización, la semaforización, el sistema de transporte tecnológico, capacitación a transportistas y funcionarios (Municipalidad del Cusco 2025).

Autoridades del transporte urbano

- Presidente de la Asociación de Transportistas de Servicio Urbano de Cusco: Estanislao Alegre
- Gerente de tránsito de la Municipalidad del Cusco: Alex Valencia Pacheco

2.2 Marco conceptual

Estrategia

La palabra estrategia tiene su origen en las palabras griegas “*stratos*”, que se refiere a ejército, y “*agein*”, que significa guía o estrategia. Según Angeloni (2022) la estrategia es “la ciencia y el arte de concebir, posibilitar y, en su caso, ordenar y ejecutar acciones para que ejerzan un previsto y esencial influjo, en paz o en guerra, en la consecución de los fines de la política nacional” (p.10). Una estrategia es un plan general de acciones específicas diseñadas para lograr resultados preestablecidos con el objetivo de modificar una situación actual.

Diseño

Debe ser tal que la combinación de sus dimensiones, colores, forma, composición y visibilidad llamen apropiadamente la atención del conductor, de modo que éste reciba el mensaje claramente y pueda responder con la debida oportunidad (MTC, 2000, p. 4)

Diseño grafico

Las tecnologías y métodos utilizados antiguamente para transmitir una comunicación visual se han ido modificando y el diseño gráfico es una de las disciplinas que se han adaptado a los tiempos y han cambiado sus métodos de creación y de transmisión (López 2017).

Imágenes

Son las unidades de representación del lenguaje visual, las imágenes transmiten el conocimiento y emociones. No son neutras, las intenciones artísticas y estéticas no son su único propósito (Ferrer y Gómez, s.f.).

Uso

La aplicación del dispositivo debe ser tal que esté de acuerdo con la operación del tránsito vehicular (MTC, 2000, p. 4).

Uniformidad

Condiciones indispensables para que los usuarios puedan reconocer e interpretar adecuadamente el mensaje del dispositivo en condiciones normales de circulación vehicular. (MTC, 2000, p. 4)

Signos

Es la materia prima del pensamiento y, por lo tanto, de la comunicación. Un signo se interpreta. Los signos los podemos encontrar en las palabras, las imágenes, los sonidos, los actos y/o los objetos. (Ferrer y Gómez, s.f.).

Símbolo

Todo signo que mantiene una relación establecida convencionalmente con el referente (objeto) designado es un símbolo (Ferrer y Gómez, s.f.).

2.3 Antecedentes empíricos de la investigación

2.3.1 Antecedentes Internacionales

Armas Orozco Angle (2020), en su investigación “Comunicación visual y señalización turística en la comunidad de Nizag del Cantón Alausí, Provincia de Chimborazo”, presentado, en la Universidad Nacional de Chimborazo en Ecuador para optar al grado de Ingeniero en Gestión Turística y Hotelera, plantea como objetivo: estructurar los componentes de la comunicación visual y su influencia en la señalización turística de la comunidad de Nizag del cantón Alausí, provincia de Chimborazo. A partir de los resultados se determinó que la señalización turística se ve influenciada por la comunicación visual, una buena comunicación visual da una mejor percepción del lugar a los visitantes ya que proporciona información, orientación y seguridad, repercute en que el turista pueda llegar a su destino.

Por ello a través de esta investigación se examinó varios factores para determinar cómo influye el emisor, el mensaje y el receptor en la señalización turística, mediante una evaluación de la imagen, el estado de la señalización y el material del que están compuestas mediante un estudio técnico; realizados a través de la investigación de campo y análisis de métodos cuantitativos. La propuesta que se hizo, consistió en estructurar un adecuado sistema de señalización, el cual sirvió para que la comunidad de Nizag incremente el flujo de turistas, donde el excursionista aumente su satisfacción y tenga una experiencia integral de todo lo que oferta la comunidad para que luego acudan con mayor frecuencia.

En conclusión, es necesario una comunicación visual efectiva en la señalización turística de la comunidad de Nizag, evidenciando que una adecuada representación visual no solo mejora la percepción del lugar por parte de los visitantes, sino que también facilita su orientación y seguridad. Al evaluar factores como el emisor, el mensaje y el receptor, así como el estado y material de la señalización, se demuestra que una estrategia bien estructurada en señalización puede incrementar significativamente el flujo turístico hacia la comunidad, enriqueciendo la experiencia del excursionista y fomentando visitas recurrentes. Esto resalta la necesidad de implementar un sistema de señalización que potencie la oferta turística local y contribuya al desarrollo sostenible de la comunidad.

Morales Rivera Martin (2016), desarrolló el estudio “Estrategia de comunicación para la Unidad Urbana de Transporte (Gamea), en pro de prevenir los accidentes de tránsito en peatones entre las calles 2 y 5 de la Av. 6 de Marzo de la ciudad de El Alto”, presentado, en la Universidad Mayor de San Andrés – Bolivia para optar al grado de Licenciado en Comunicación Social, plantea como objetivo de elaborar una estrategia comunicacional para la Unidad Urbana de Transporte para prevenir los accidentes de tránsito. Utilizó el enfoque mixto, de revisión hemerográfica y documental, con técnicas utilizó la entrevista y encuesta con una muestra aleatoria conformada por adultos que transitan por la avenida.

A partir del desarrollo del diagnóstico se determinó la falta de estrategias de comunicación para la empresa de transporte urbano, se identificó que los choferes no respetan las normas viales, desconocen las normas de tránsito, algunos no las utilizan por el apuro que tienen para llevar a sus pasajeros, por otro lado, no se implementa estrategias de comunicación por la falta de presupuesto de las autoridades.

A partir de la propuesta desarrollada se pretende informar a los choferes con el uso de trípticos, videos educativos, feria educativa y banners de forma permanente hasta lograr el conocimiento y el uso de las normas de tránsito.

En conclusión, el estudio de Morales Rivera Martin (2016) resalta la urgente necesidad de implementar una estrategia de comunicación efectiva para la Unidad Urbana de Transporte, a fin de prevenir accidentes de tránsito entre peatones. A través de un diagnóstico que revela la falta de respeto por parte de los choferes hacia las normas viales y la escasez de recursos para campañas informativas, se propone una serie de herramientas comunicativas, como trípticos, videos educativos y ferias de concienciación.

Robles García Linda y Torres Torres Angie (2016), desarrollaron la investigación “Diseño de una estrategia de comunicación para incentivar el uso apropiado de las normas de tránsito en el municipio de Aguachica, Cesar y así evitar el alto índice de accidentalidad”, presentado, en la Universidad Francisco de Paula Santander Ocoña en Colombia, para optar el título de Comunicador Social, plantea como objetivo de diseñar una estrategia de comunicación sobre el uso apropiado de las normas de tránsito en el casco urbano de la ciudad de Aguachica, Cesar, para bajar los altos índices de accidentalidad. Investigación de enfoque mixto y alcance descriptivo, con el uso de la encuesta como técnica de recolección de datos y el cuestionario como instrumento, con una muestra de 379 conductores de Aguachica Cesar.

A partir de los resultados se determinó que los conductores conocen y respetan las reglas de tránsito, existiendo otros factores que están relacionados a los accidentes de tránsito

entre ellos el uso de teléfono móvil al momento de conducir, uso de tecnología (redes sociales) la prisa por recoger pasajeros y llevarlos a su destino, pleitos con los pasajeros, sueño, entre otros. Entre las estrategias a utilizar para mejorar el conocimiento en reglas de tránsito está el uso de volantes ya que trasmite el mensaje de forma clara, concisa y visual.

En conclusión, se destaca la importancia de diseñar una estrategia de comunicación efectiva para fomentar el uso adecuado de las normas de tránsito en Aguachica, Cesar, con el fin de reducir la accidentalidad. A pesar de que los conductores poseen un conocimiento general sobre las reglas de tránsito, emergen factores adicionales como el uso del teléfono móvil, la prisa y problemas interpersonales que contribuyen a los accidentes. Por lo tanto, la implementación de estrategias comunicativas, como la distribución de volantes informativos, se presenta como una herramienta clave para sensibilizar a los conductores y promover una cultura de respeto a las normas viales.

2.3.2 Antecedentes Nacionales

Castañeda Rodríguez Cesar y Girón Flores Rubén (2022), desarrollaron el estudio “Barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho - Andahuasi - Sayán 2021”, presentado, en la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión en Huacho para optar al grado de Licenciado en Ciencias de la Comunicación, plantean como objetivo de describir cuáles son las barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán 2021. Usó una metodología empleada 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.

Resultados: 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.

En conclusión, el estudio revela que las barreras de comunicación sobre seguridad vial entre los conductores de transporte público de la ruta Huacho – Andahuasi – Sayán se encuentran predominantemente en un nivel bajo, con un 83% de los encuestados reportando dificultades en este aspecto. Esto sugiere la necesidad de implementar estrategias efectivas de comunicación y capacitación para mejorar la seguridad vial en esta población, contribuyendo así a un transporte público más seguro y eficiente.

Aguilar Paredes Sergio (2023), desarrolló el estudio “Seguridad vial y su relación con los accidentes de tránsito en conductores y peatones de Lima Metropolitana y Callao en el año 2022”, presentado, en la Universidad San Ignacio de Loyola para optar al grado de maestro en Gestión Pública, plantea como objetivo, determinar la relación que existe entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito en conductores y peatones de Lima Metropolitana y Callao en el año 2022. En el aspecto metodológico, el estudio adoptó un enfoque cuantitativo, empleando un tipo de investigación básico de nivel descriptivo-correlacional y corte transversal para examinar las relaciones entre variables en un momento específico. La muestra estuvo conformada por 384 conductores y peatones de Lima Metropolitana y Callao. Para el recojo de información se utilizó como técnica la observación y como instrumento la encuesta. Los resultados del estudio evidencian que existe relación inversa y significativa entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana y Callao en el año 2022. Comprobado estadísticamente mediante la prueba del Coeficiente de correlación de Spearman, con un valor de ($\rho = -.308$) y con un nivel de significancia de valor ($p = .020 < 0.05$).

A partir de esta afirmación, se infiere que, en la incorporación de nuevas estrategias para la población en cuanto a la concientización sobre la problemática de la educación vial,

puede favorecer a la prevención de accidentes de tránsito, que es una incidencia cotidiana y de riesgo para todos los peatones y conductores de la capital, siendo de igual manera desde el factor humano, vehicular y vial.

En conclusión, se sugiere la intervención de las autoridades pertinentes para el mantenimiento de la infraestructura vial y dispositivos de control de tránsito, fomentación de campañas y capacitaciones para lograr mejoras en cuanto a una mejor práctica y cumplimiento de normas viales en el que se reduzcan los accidentes latentes que afectan la vida de muchos ciudadanos en aspectos generales.

Casas Cobeñas Abel y Palomino Olivares Cesar (2024), realizaron la investigación “Incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito y el trámite de licencias de conducir Municipalidad Provincial - Ica, 2022”, presentado, en la Universidad Privada San Juan Bautista en Ica, para optar el título profesional de abogado, plantea como objetivo determinar la relación del incumplimiento de las reglas en el área de Tránsito y el trámite de para obtener licencias a cargo de la Municipalidad Provincial de Ica 2022. Estudio de enfoque cuantitativo, básica y no experimental, como técnicas se utilizó la encuesta y como instrumento un cuestionario con escala de Likert.

A partir de los resultados se concluye que no existe relación entre el incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito y la emisión de licencias de conducir determinada a partir de la prueba de correlación donde $r < 0,05$.

En conclusión, no existe una relación significativa entre el incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito y el trámite para obtener licencias de conducir en la Municipalidad Provincial de Ica durante 2022, evidenciado por una correlación inferior a 0,05. Esto sugiere que los problemas en el cumplimiento de las normas de tránsito no están directamente vinculados a la emisión de licencias.

2.3.3 Antecedentes Locales

Valdez Ccolque Mario (2012) desarrolló la investigación “Comunicación educativa, soporte estratégico para la seguridad vial, en la institución educativa Sagrado Corazón de Jesús”, presentado, en la Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco para optar al grado de Licenciado en Ciencias de la Comunicación, plantea como objetivo analizar el comportamiento de peatones escolares en la vía pública, así como los niveles de conocimiento sobre las normas y señales de tránsito. Utilizó una metodología de enfoque mixto, como técnicas la encuesta, la observación y la entrevista.

A partir de los resultados se determinó que los estudiantes desconocen sobre aspectos de comunicación visual entre ellos no saben interpretar las luces del semáforo, desconocen que la cebra blanca es para el cruce de peatones, además desconocen sobre las señales preventivas colocadas alrededor de la institución. En conclusión: la información sobre seguridad vial, así como los principios, normas y acciones que se derivan para fomentar comportamientos y habilidades responsables frente a los accidentes de tráfico, es deficiente, esta falta de conocimiento se atribuye a la novedad de los conceptos para los estudiantes. Por lo tanto, podemos afirmar que la enseñanza sobre este tema no es la más apropiada.

En conclusión, la falta de comprensión sobre aspectos fundamentales de seguridad vial, como la interpretación de semáforos y señales preventivas, indica que la enseñanza sobre este tema es insuficiente y poco efectiva. Esto resalta la necesidad de mejorar la educación en seguridad vial para fomentar comportamientos responsables y reducir el riesgo de accidentes.

Torre Luna Katherine Nicole (2021) realizó el estudio titulado “Identidad visual y diseño de la información turística en el distrito de Pisac – Cusco” presentado, en la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, plantea como objetivo diseñar un sistema identitario y su aplicación a piezas informativas, que permitan dar a conocer de forma clara y directa al pueblo de PISAQ para un público turista, tanto interno como externo, que contribuya a una mejor

experiencia de los mismos y que fomente el desarrollo de la zona, utilizó la metodología del diseño con la técnica de la observación. A partir de los resultados se evidenció que el sistema visual creado tiene potencial para convertirse en una comunicación efectiva en el distrito. Además, se priorizó el uso *brochure* informativo y señalética, considerados más útiles para el recorrido en Pisac, pero más adelante se pueden crear formatos digitales que faciliten el acceso a la información para aquellos usuarios que prefieren este tipo de presentación.

Se concluye que el diseño de *brochures* informativos y señalética es fundamental para la comunicación clara y directa sobre el pueblo. Además, se sugiere el desarrollo de formatos digitales en el futuro para atender las preferencias de los usuarios, lo que podría contribuir al desarrollo turístico y cultural de la zona.

Tueros Loayza Marianela (2018) realizó el trabajo de investigación titulado “Implementación De La Comunicación Visual Para El Desarrollo De La Autonomía En Niños Con Trastorno Del Espectro Autista En El Cebe Don José De San Martín, 2018”, presentado, en la Universidad César Vallejo, planteó como objetivo desarrollar la implementación de la Comunicación visual para el desarrollo de la autonomía en niños con Trastorno del Espectro Autista (TEA) en el Nivel primario del Cebe Don José de San Martín de la ciudad del Cusco. Tomó un enfoque cuantitativo, de tipo experimental, con un solo grupo de 10 estudiantes con Trastorno del Espectro Autista. A partir de los resultados se evidenció que la aplicación de esta estrategia de comunicación visual ha tenido un impacto notable en el fomento de la autonomía de los estudiantes con Trastorno del Espectro Autista (TEA) en el Cebe Don José de San Martín, ubicado en Cusco, en el año 2018. Los resultados muestran que la diferencia media calculada con el test de *Student* fue de 81,875, lo que sugiere una mejora significativa en el desarrollo de la autonomía. Además, el valor de $p=0,000$ es inferior a 0,05, lo que respalda la existencia de esta mejora.

En conclusión, el trabajo de investigación de Marianela Tueros Loayza evidencia que la implementación de la comunicación visual en el Cebe Don José de San Martín tuvo un impacto positivo y significativo en el desarrollo de la autonomía de niños con Trastorno del Espectro Autista. Los resultados obtenidos, con una diferencia media de 81,875 y un valor de $p=0,000$, corroboran la eficacia de esta estrategia, resaltando su potencial para mejorar la calidad de vida y la independencia de los estudiantes con Trastorno del Espectro Autista - TEA.

CAPÍTULO III

HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1 Hipótesis

3.2 Hipótesis General

Las estrategias de comunicación visual se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

3.3 Hipótesis Específicas

- **HE1.** El uso de señales visuales se relaciona positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.
- **HE2.** Los medios de comunicación visual se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.
- **HE3.** Las señales visuales comunicativas se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

3.4 Identificación de variables e indicadores

Variable independiente: Estrategias de comunicación visual

Dimensiones

- Uso de señales visuales
- Medios de comunicación visual
- Señales visuales comunicativas

Variable dependiente: Comunicación de reglas de tránsito

Dimensiones

- Conocimiento sobre los dispositivos de control.
- Conocimiento sobre la circulación.
- Conocimiento sobre accidentes de tránsito.
- Conocimiento sobre infracciones y sanciones.

3.5 Matriz de operacionalización de variables

Variables	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
Estrategias de comunicación visual	Elemento conceptual y formal que pone en relación a diferentes actores a partir de la articulación de códigos visuales, lingüísticos, recursos estéticos, modos de representación, para un caso en particular que define los límites y los alcances del contenido (Angeloni, 2022)	Conjunto de elementos utilizados para comunicar de forma visual dentro del transporte público a través del sistema de alumbrado del vehículo, los medios de comunicación visuales y las señales visuales comunicativas.	Uso de las señales visuales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uso de señales visuales. ▪ Realización de señales visuales de otros vehículos.
			Medios de comunicación visuales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Carteles informativos en la ruta. ▪ Afiches informativos ▪ Características de las fuentes tipográficas
			Señales visuales comunicativas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ubicación de las señales de tránsito en la ruta. ▪ Falta de señales de tránsito en la ruta. ▪ Mantenimiento de las señales de tránsito en la ruta. ▪ Señalética externa de los automóviles
Conocimiento de reglas de tránsito	Conocimiento sobre el reglamento de las normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito (D.S. N°016-2009-MTC República del Perú, 2014).	Adquisición del conocimiento de materias generales, reglamento de reglas de tránsito, tipos de señales y marcas de pavimento de los conductores del transporte público con categoría A III que se desplazan por la ruta de la Empresa de Transporte Ttio la Florida.	Conocimiento sobre los dispositivos de control	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Señales, marcas y dispositivos. ▪ Semáforos.
			Conocimiento sobre la circulación	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Habilitación para conducir. ▪ Reglas para adelantar y sobrepasar. ▪ Cambios de dirección. ▪ Condiciones de seguridad del vehículo.
			Conocimiento sobre accidentes de tránsito	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accidentes de tránsito. ▪ El seguro obligatorio.
			Conocimiento sobre infracciones y sanciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Medidas preventivas ▪ Sanciones a los conductores

CAPÍTULO IV

METODOLOGÍA

4.1 Ámbito de estudio

En estudio se desarrolló en la provincia de Cusco, siendo una de las trece provincias del departamento del Cusco ubicado en la zona sur del territorio peruano a una altitud de 3400 m.s.n.m., su temperatura oscila entre los 10,3° a 11,3° C, pudiendo variar estas temperaturas en temporadas de lluvias y secas, pero la sensación de frío es persistente. Mientras que, los límites de la provincia del Cusco son los siguientes:

Norte: Provincia de Calca y Urubamba

Sur: Provincia de Paruro

Este: Provincia de Quispicanchis,

Oeste: Provincia de Anta

Figura 16. Mapa del departamento del Cusco



Nota. Adaptado del Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI 2014

La Empresa de Transporte Ttio la Florida es la ruta número 17, tiene autorización de circular en la ciudad del Cusco, con RUC 20154433750 especializada en transporte por vía terrestre, fue creada y fundada el tres de julio del año 1993 y registrada dentro de las sociedades mercantiles y comerciales como una Cooperativa.

Figura 17. Ruta – 17 Empresa de Transporte Ttio la Florida



Datos de la empresa

- Ruta N°: 17
- RUC: 20154433750
- Razón Social: Coop. de transportes Ttio la Florida M.T.
- Tipo Empresa: Cooperativas Sais Capital Social
- Condición: Activo
- Fecha Inicio Actividades: 2 de enero del año1987
- Actividad Comercial: Transporte Terrestre
- Tipo de Facturación: Manual
- Tipo de Contabilidad: Computarizado
- Dirección Legal: Int. C
- Urbanización: Parque Industrial (1)
- Distrito / ciudad: Wanchaq - Cusco

- Departamento: Cusco, Perú
- Estado Domicilio: Habido

La Empresa de Transporte N° 17 Ttio la Florida desarrolla sus actividades económicas en la ciudad del Cusco, se encuentra legalmente constituida y esta formalizada tributariamente, además a la fecha está inscrita en el Registro Nacional de Proveedores para hacer contrataciones con el Estado Peruano.

Descripción de la ruta

La empresa de transporte es la ruta N°17 de la ciudad del Cusco, recorre los distritos de Santiago, Cusco, Wanchaq, San Sebastián y San Jerónimo, su paradero inicial está ubicado en Arcopata en el Cercado de Cusco y su paradero final está ubicado en la Derrama Magisterial en el distrito de San Jerónimo.

Figura 18. Ruta de la Empresa de Transporte Ttio la Florida y paraderos principales



Nota. Recuperado de www.datosperu.org

Figura 19. Paradero de inicio y final de la ruta de la Empresa de Transporte Ttio la Florida



Nota. Adaptado de Google Maps

4.2 Enfoque, tipo y nivel de investigación

4.2.1 Enfoque de investigación

Se utilizó el enfoque cuantitativo; puesto que el estudio logro la medición de ambas variables, con apoyo de la estadística, para lo cual se identificó las dimensiones e indicadores de ambas variables. Según Hernández y Mendoza (2018) “esta ruta se vale de la lógica con el razonamiento en, que parte de la teoría, de la cual se deriva las hipótesis que el investigador somete a prueba, va de lo general a lo particular” (p.42).

4.2.2 Tipo de investigación

El estudio pertenece a una investigación de tipo aplicada y descriptiva, puesto que se utilizó la teoría ya existente sobre la comunicación visual y las reglas de tránsito a fin de evidenciar sobre las estrategias de comunicación visual que se vienen utilizando y el nivel de conocimiento que tienen los conductores de la Empresa de Transporte Ttio la Florida.

4.2.3 Alcance o nivel de investigación

De nivel descriptivo y correlacional puesto que identificó las características de las estrategias de la comunicación visual y el conocimiento de las reglas de tránsito, que tienen los conductores, de la Empresa de Transporte Ttio la Florida. Para Cortés e Iglesias (2004) los

estudios descriptivos “buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis” (p. 20).

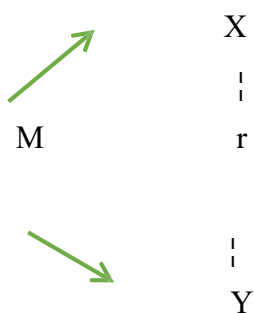
Además, es correlacional puesto que midió la relación que existe entre las estrategias de comunicación visual y el conocimiento en reglas de tránsito.

4.3 Método Hipotético – Deductivo

El Método hipotético-deductivo, según Hernández Sampieri, este método se basa en plantear una hipótesis a partir de teorías existentes y su posterior verificación a través de la recolección y análisis de datos. Este método implica la identificación de un problema o fenómeno, la elaboración de hipótesis que lo expliquen, y la deducción de hechos observables que pueden ser sometidas a pruebas empíricas. Por tanto, el estudio siguió este método ya que planteo hipótesis para ser contrastadas a partir de los resultados obtenidos.

4.4 Diseño de investigación

El diseño es no experimental y descriptivo puesto que, describió una realidad sin ser manipulada, relacionada a las estrategias de comunicación visual y el conocimiento de las reglas de tránsito. Con respecto al diseño Hernández y Mendoza (2018) precisan que este tipo de diseño se caracteriza por estudiar una realidad que actualmente viene sucediendo sin la intervención del investigador o de otras personas. El diseño para el estudio se puede representar en la siguiente figura:



Donde:

M es la muestra (conductores de la Empresa de Transporte Ttío la Florida)

X = Variable 1: Estrategias de comunicación visual

Y = Variable 2: Conocimiento en reglas de tránsito

r = Es el coeficiente de correlación entre las dos variables.

4.5 Unidad de análisis

Los conductores de la Empresa de Transporte Ttío la Florida – 2024.

4.6 Población de estudio

La población es el conjunto de individuos con características comunes que pueden ser sujetos de medición, por tanto, la población del estudio estuvo conformada por 30 conductores de la Empresa de Transporte Ttío la Florida.

4.7 Tamaño de muestra

La muestra es considerada parte de la población que “consiste en la porción que se extrae de una población, para un determinado estudio, con el fin de determinar las características de dicha población” (Hernández y Mendoza, 2018, p.210). Sin embargo, el estudio considero a toda la población como la muestra del estudio (30 conductores), por ser una población pequeña

4.8 Técnica de selección de la muestra

La muestra está conformada por 30 conductores de la Empresa de Transporte Ttío la Florida los que participaron en la aplicación del cuestionario y prueba de conocimiento. El estudio considero una población igual a la muestra por ser una pequeña.

4.9 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

4.9.1 Técnica de investigación

Se utilizó dos técnicas:

- La técnica de la encuesta que está compuesta de preguntas abiertas o cerradas, generalmente a escala o con opciones de respuestas; la encuesta permite recolectar información precisa y corta sobre las variables en estudio.
- La técnica de la observación la cual se utilizó para identificar y describir la ruta de la Empresa de Transporte Ttio la Florida, identificar el uso de señales visuales de los conductores, los medios de comunicación visuales en el interior y exterior del vehículo y en los paraderos autorizados y las características de las señales visuales comunicativas.

4.9.2 Instrumentos de investigación

Los instrumentos que se utilizaron fueron los siguientes:

- La prueba de conocimiento sobre las normas de tránsito para determinar el grado de aprendizaje que tienen los conductores.
- El cuestionario sobre estrategias de comunicación visual las cuales serán respondidas por los conductores de la ruta de la Empresa de Transporte Ttio la Florida.

Tabla 2. Técnicas e instrumentos de recolección se describen a continuación:

Técnicas	Instrumentos
Encuesta	<ul style="list-style-type: none"> • Cuestionario sobre estrategias de comunicación visual • Prueba de conocimiento sobre reglas de tránsito.
Observación	<ul style="list-style-type: none"> • Cuaderno de apuntes o de campo

4.9.2.1 Análisis de confiabilidad de los instrumentos

Los cuestionarios para medir las variables estrategias de comunicación visual y conocimiento de reglas de tránsito, fueron sometidos al análisis de fiabilidad a través del estadístico alfa de Cronbach, dicha prueba tiene un valor entre 0 a 1, siendo confiable a partir de 0,7 a 1.

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum S_i^2}{S_T^2} \right)$$

Dónde:

K = Número de ítems que se consideran en el instrumento

SI² = La varianza del instrumento

ST² = La varianza de la suma de los ítems.

Para obtener el coeficiente de Alfa de Cronbach, se analizó el valor de los ítems o preguntas de los dos cuestionarios. Alfa es entonces un coeficiente de correlación al cuadrado que mide la homogeneidad de las preguntas, realizando un promedio de todas las correlaciones entre todos los ítems, para cerciorarse que efectivamente se parecen. El estadístico alfa de Cronbach se realiza antes de aplicar los instrumentos de recolección de datos.

Tabla 3. Valores e los niveles de confiabilidad de Alfa de Cronbach

Valores	Nivel de confiabilidad
< a 0,53	Confiabilidad nula
0,54 a 0,59	Confiabilidad baja
0,60 a 0,65	Confiable
0,66 a 0,71	Muy confiable
0,72 a 0,99	Excelente confiabilidad
1,0	Confiabilidad perfecta

Tabla 4. Nivel de confiabilidad para la variable estrategias de comunicación visual

Estadísticas de confiabilidad	
Alfa de Cronbach	Nº de elementos
0,760	23

Para la variable estrategias de comunicación visual se determinó un valor de 0,760, en los 23 ítems (preguntas) dirigidos a los conductores de la ruta de la Empresa de Transporte Ttío la Florida. Por lo que el instrumento de ubica en un rango de excelente confiabilidad.

Tabla 5. Nivel de confiabilidad para la variable conocimiento en reglas de tránsito

Estadísticas de confiabilidad	
Alfa de Cronbach	Nº de elementos
0,884	26

Para la variable conocimiento en reglas de tránsito se determinó un valor de 0,884; en los 26 ítems (preguntas) dirigidos a los conductores de la ruta de la Empresa de Transporte Ttío la Florida. Por lo que el instrumento de ubica en un rango de excelente confiabilidad.

4.10 Técnicas de análisis e interpretación de información

La investigación utilizó la estadística para comprobar las hipótesis de estudio, la estadística descriptiva se utilizó para obtener frecuencias y porcentajes que fueron agrupados en tablas y gráficos. Mientras que para la contratación de hipótesis se utilizó la estadística inferencial. Se hizo uso de los programas Microsoft Excel 2016 y del software estadístico IBM SPSS *Statistics* v22 (idioma español) donde se siguió con los siguientes pasos:

- a. Se realizó un análisis descriptivo de ambas variables, para determinar el nivel de cada una de ellas, según las categorías seleccionadas.
- b. Se realizó la prueba de normalidad para las variables y dimensiones en estudio, por ser el tamaño de la muestra menor a 30 datos se utilizó la prueba de Shapiro Wills
- c. Como último paso, se desarrolló el nivel inferencial para contrastar la hipótesis en estudio a través de estadísticos de correlación.

4.11 Técnicas para demostrar las hipótesis planteadas

Para el estudio se utilizó la estadística inferencial y la prueba de correlación de Pearson, siendo una prueba que mide la relación entre variables y se utiliza cuando hay distribución normal en los datos.

Para calcular el coeficiente de correlación de Pearson, se siguió los siguientes pasos:

1. Organización de los datos: Asigna rangos a cada valor de ambas variables. Si hay empates, se asigna el rango medio.
2. Calcular la diferencia de rangos: Para cada par de observaciones, calcula la diferencia entre los rangos asignados.
3. Elevar al cuadrado las diferencias: Calcula para cada diferencia.
4. Sumar los cuadrados de las diferencias.
5. Aplicar la fórmula.
6. Se toma la decisión del valor de correlación según la tabla de Pearson:

Figura 20. Interpretación del coeficiente de correlación Pearson

Valor	Significado
-1	Correlación negativa grande y perfecta
-0,9 a -0,99	Correlación negativa muy alta
-0,7 a -0,89	Correlación negativa alta
-0,4 a -0,69	Correlación negativa moderada
-0,2 a -0,39	Correlación negativa baja
-0,01 a -0,19	Correlación negativa muy baja
0	Correlación nula
0,01 a 0,19	Correlación positiva muy baja
0,2 a 0,39	Correlación positiva baja
0,4 a 0,69	Correlación positiva moderada
0,7 a 0,89	Correlación positiva alta
0,9 a 0,99	Correlación positiva muy alta
1	Correlación positiva grande y perfecta

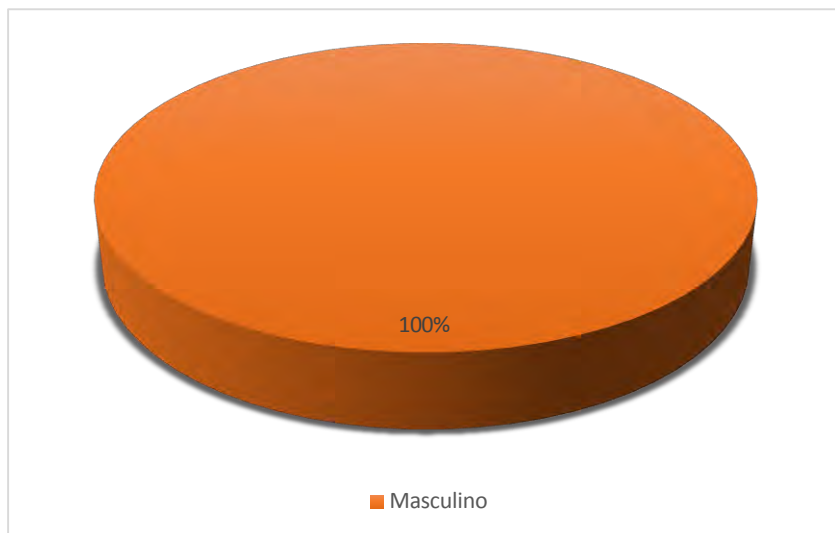
CAPÍTULO V

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

5.1 Procesamiento, análisis, interpretación y discusión de resultados

5.1.1 Resultados de los datos generales

Figura 21. Género de los conductores de la Empresa de Transporte Ttio la Florida



En el análisis de la muestra de conductores, se observa que el 100% son hombres, este resultado, sugiere que el sector de conductores de tránsito público está mayoritariamente compuesto por hombres.

Tabla 6. ¿Cuántos años trabaja como conductor?

Años	f	%
De 2 a 7 años	8	26.7
De 8 a 12 años	13	43.3
De 15 a 20 años	7	23.4
De 30 años a 45 años	2	6.6
Total	30	100

Con relación a los años de trabajo, de un total de 30 conductores encuestados, el 43.3% (13 conductores) se encuentra en el rango de 8 a 12 años de experiencia, lo que sugiere que

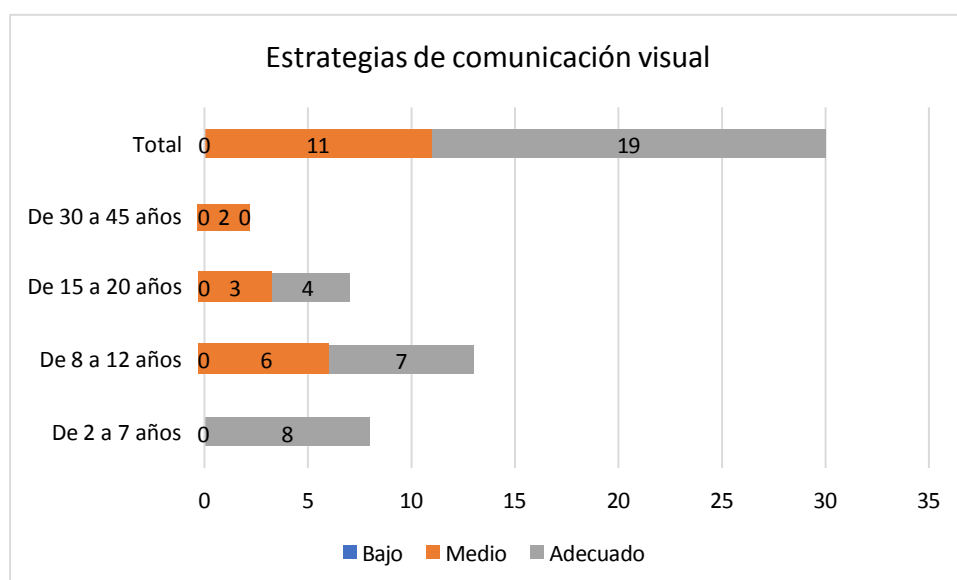
esta franja de tiempo es la más común entre los participantes. Por otro lado, un 26.7% (8 conductores) trabaja como conductor de entre 2 y 7 años de experiencia, seguido del 23.4% (7 conductores) que trabaja entre 15 y 20 años. Finalmente, se registran dos conductores de 30 y 45 años de experiencia, que representan al 6.6% del total, por tanto, la mayoría de los conductores se concentra en los rangos intermedios de experiencia.

5.1.2 Resultados descriptivos de la variable estrategias de comunicación visual y sus dimensiones

Tabla 7. Años de experiencia como conductor y estrategias de comunicación visual

Años de experiencia como conductor	Estrategias de comunicación visual							
	Bajo		Medio		Adecuado		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	8	42,1%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	6	54,5%	7	36,8%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	3	27,3%	4	21,1%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	18,2%	0	0,0%	2	6,7%
Total	0	0,0%	11	100,0%	19	100,0%	30	100,0%

Figura 22. Años de experiencia como conductor y estrategias de comunicación visual



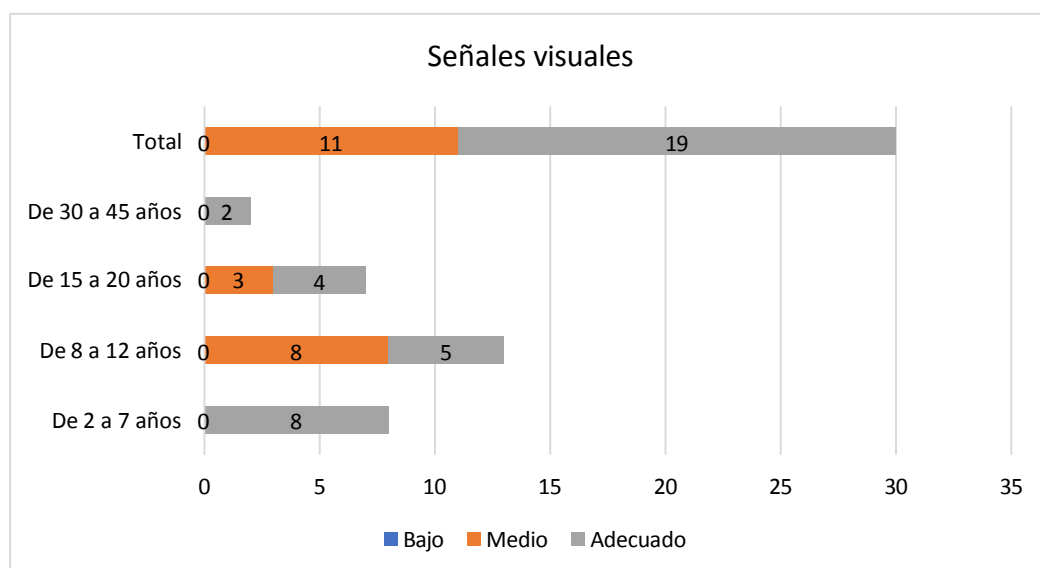
Análisis e interpretación

La tabla detalla el uso de estrategias de comunicación visual de los conductores de la empresa Ttío la Florida con respecto a los años de experiencia como conductor. Se determinó que 19 conductores manifiestan un uso de estrategias de comunicación visual “adecuado”; 11 conductores manifiestan un uso de estrategias de comunicación visual “medio”; mientras que ningún conductor manifestó un uso de estrategias de comunicación visual “bajo”. A partir de los años de experiencia como conductor, no se manifestó en uso de estrategias de comunicación visual en la categoría “bajo”; en la categoría “medio” la mayor cantidad (54.5%) se manifestó en los conductores con experiencia entre 8 a 12 años; mientras que en la categoría “adecuado” la mayor cantidad (42.1%) se manifestó en los conductores con experiencia entre 2 a 7 años. Es relevante notar que ningún conductor reporta un uso “bajo” de estas estrategias, lo que sugiere que, independientemente de la experiencia, todos los conductores manifiestan el uso de estrategias de comunicación visual en su labor. Este hallazgo indica una tendencia positiva hacia la adopción de prácticas efectivas en la comunicación visual entre los conductores de la empresa.

Tabla 8. Años de experiencia como conductor y uso de señales visuales

Años de experiencia como conductor	Uso de señales visuales							
	Bajo		Medio		Adecuado		Total	
	f	%	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	8	29,6%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	8	66,7%	5	40,7%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	3	33,3%	4	22,2%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	0	0,0%	2	7,4%	2	6,7%
Total	0	0,0%	11	100,0%	19	99,9%	30	100,0%

Figura 23. Años de experiencia como conductor y uso de señales visuales



Análisis e interpretación

La tabla presenta el uso de señales visuales por parte de los conductores de la empresa Ttío la Florida, desglosado según sus años de experiencia. Se observa que un total de 19 conductores reportan un uso “adecuado” de las luces, mientras que 11 conductores se encuentran en la categoría de uso “medio”. Notablemente, no se registró ningún conductor en la categoría de uso “bajo”. En términos de experiencia, los conductores con entre 2 y 7 años son los que muestran el mayor porcentaje de uso “adecuado” (29.6%), mientras que la mayoría de los que utilizan las luces de forma “media” (66.7%) pertenecen al grupo de 8 a 12 años de experiencia.

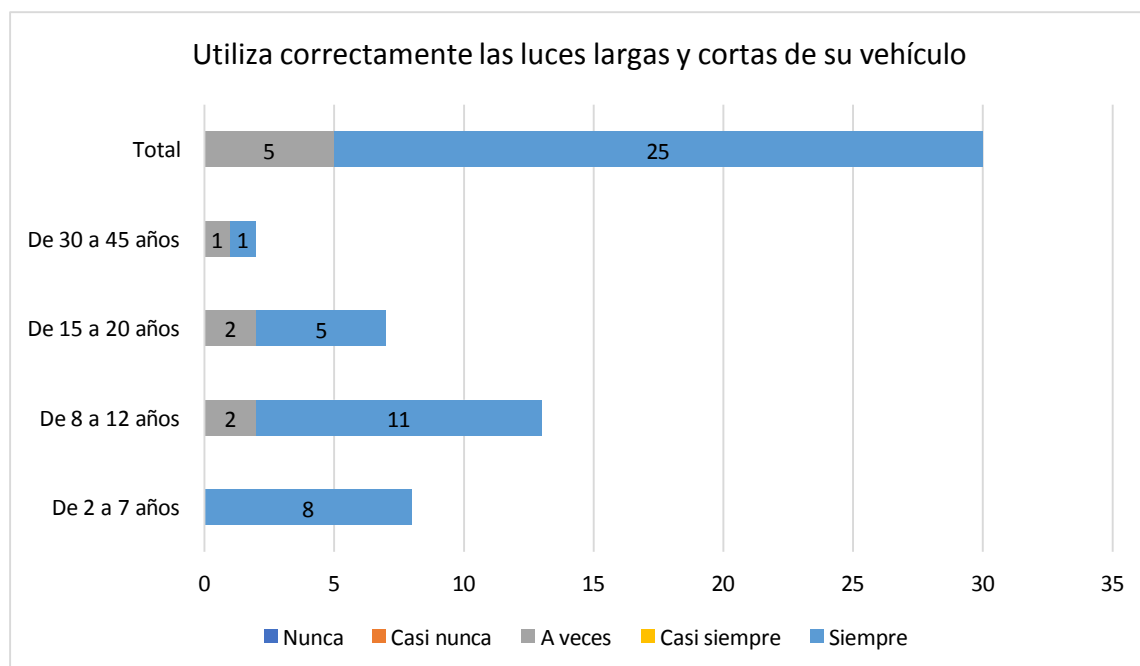
Además, al analizar la distribución por años de experiencia, se evidencia que, aunque no hay conductores que utilicen las luces de manera “baja”, la categoría “medio” se concentra en los que tienen entre 8 y 12 años de experiencia. Por otro lado, los conductores con más de 15 años de experiencia tienen un uso “adecuado” que se encuentra en un porcentaje más bajo (22.2% y 7.4% en el caso de los de 30 a 45 años), lo que podría indicar que a medida que aumenta la experiencia, la atención al uso adecuado de las señales visuales podría disminuir, o

que estos conductores pueden estar más familiarizados con las normativas y las prácticas seguras relacionadas con su uso.

Tabla 9. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces largas y cortas de su vehículo

Años de experiencia como conductor	Utiliza correctamente las luces largas y cortas de su vehículo											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	F	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	8	32,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	0	0,0%	2	40,0%	0	0,0%	11	44,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	0	0,0%	2	40,0%	0	0,0%	5	20,0%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	0	0,0%	1	20,0%	0	0,0%	1	4,0%	2	6,7%
Total	0	0,0%	0	0,0%	5	100,0%	0	0,0%	25	100,0%	30	100,0%

Figura 24. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces largas y cortas de su vehículo



Análisis e interpretación

La tabla presenta el uso de las luces largas y cortas por parte de los conductores de la empresa en función de sus años de experiencia. De un total de 30 conductores, se observa que el 32% de aquellos con 2 a 7 años de experiencia utilizan estas luces "siempre", lo que sugiere un buen

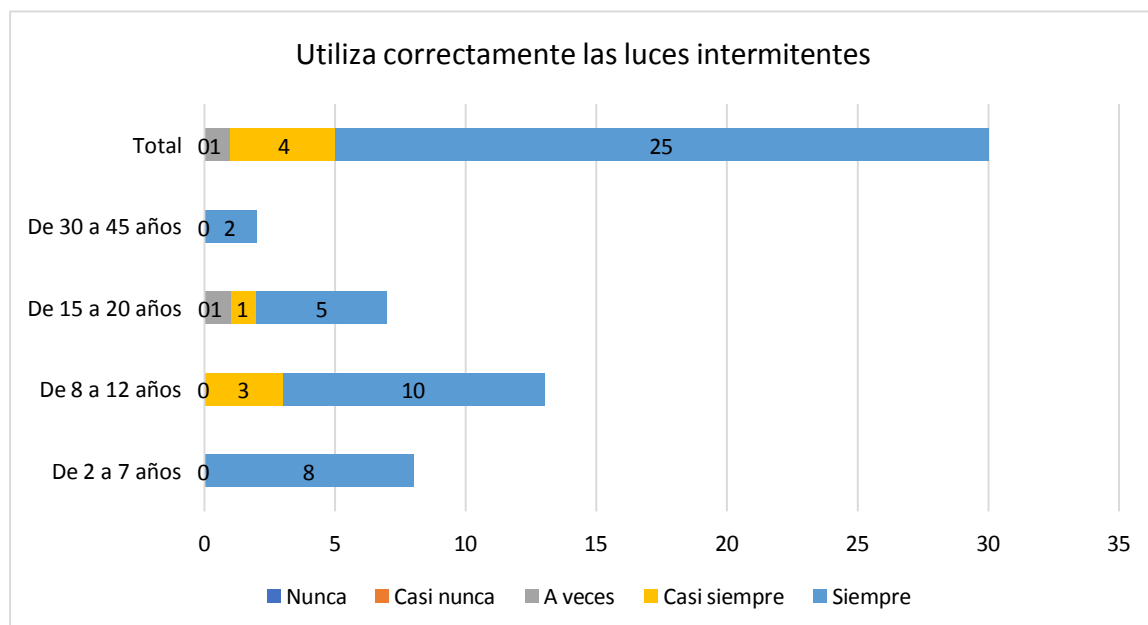
manejo de las estrategias de comunicación visual. Por otro lado, en la categoría de 8 a 12 años de experiencia, el 44% también se clasifica como "siempre", lo que indica que los conductores con más experiencia hacen un uso más adecuado de estas luces. Sin embargo, es notable que en las categorías de 15 a 20 años y 30 a 45 años, el uso "siempre" es significativamente menor, con solo un 20% y un 4% respectivamente, lo que podría reflejar una falta de atención o un cambio en la percepción de la importancia de utilizar correctamente las luces.

Asimismo, la tabla revela que no hay conductores que se clasifiquen en las categorías "nunca" o "casi nunca", lo que sugiere que, en general, todos los conductores tienen algún nivel de competencia en el uso de las luces. Sin embargo, el 40% de los conductores con 8 a 12 años de experiencia y el 40% con 15 a 20 años de experiencia se encuentran en la categoría de "a veces", lo que podría indicar que, aunque poseen un conocimiento básico sobre el uso adecuado de las luces, pueden no aplicarlo consistentemente. Por tanto, mientras que los conductores con menos experiencia parecen utilizar las luces de manera más efectiva, aquellos con más años en la carretera pueden beneficiarse de una revisión de sus hábitos de conducción para mejorar su uso de las luces largas y cortas.

Tabla 10. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces intermitentes

Años de experiencia como conductor	Utiliza correctamente las luces intermitentes											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	8	32,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	3	75,0%	10	40,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	0	0,0%	1	100,0%	1	25,0%	5	20,0%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	8,0%	2	6,7%
Total	0	0,0%	0	0,0%	1	100,0%	4	100,0%	25	100,0%	30	100,0%

Figura 25. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces intermitentes



Análisis e interpretación

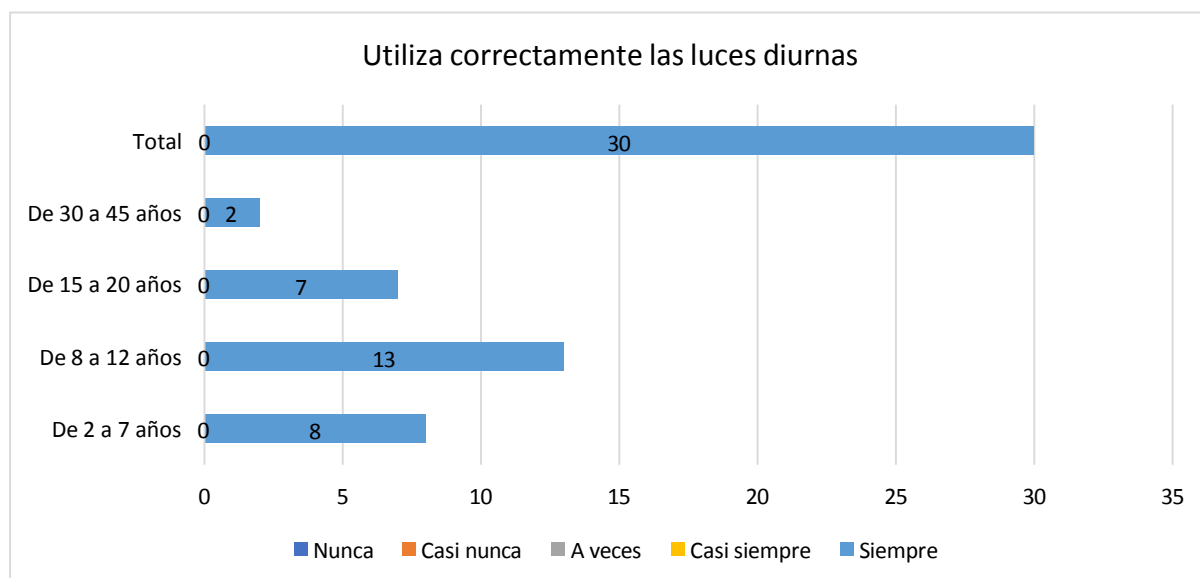
La tabla presenta un análisis sobre el uso de luces intermitentes por parte de conductores de diferentes rangos de experiencia. Se observa que, de un total de 30 conductores, la mayoría (83.3%) reportó un uso "siempre" adecuado de las luces intermitentes, especialmente entre aquellos con 2 a 7 años de experiencia, donde el 32.0% se ubicó en esta categoría. Por otro lado, el grupo de conductores con 15 a 20 años de experiencia mostró una tendencia a un uso "a veces" de las luces intermitentes, con un 100% en esta opción, sugiriendo una falta de consistencia en la utilización de esta estrategia de comunicación visual.

En términos de la experiencia, los conductores con 8 a 12 años se destacaron por su uso adecuado de las luces intermitentes, con un 75.0% que indicó un uso "casi siempre". En contraste, los conductores con 30 a 45 años de experiencia mostraron el menor nivel de uso, con solo un 8.0% en la categoría "siempre". Esta distribución sugiere que a medida que aumenta la experiencia, la consistencia en el uso de luces intermitentes puede disminuir, lo cual es preocupante dado que una adecuada comunicación visual es fundamental para la seguridad vial.

Tabla 11. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces diurnas

Años de experiencia como conductor	Utiliza correctamente las luces diurnas											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	8	26,7%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	13	43,3%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	7	23,3%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	6,7%	2	6,7%
Total	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	30	100,0%	30	100,0%

Figura 26 Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces diurnas



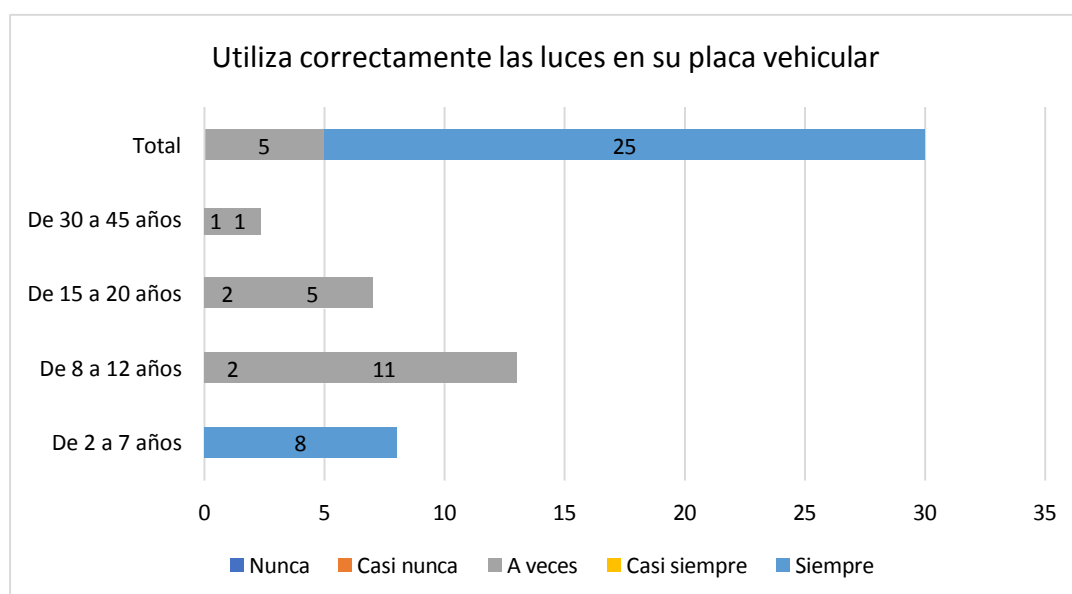
La tabla presenta el uso de luces diurnas por parte de los conductores de la empresa Ttio la Florida, segmentado por años de experiencia. Se observa que, un total de 30 conductores informaron sobre su uso, de los cuales el 26.7% pertenece al grupo con 2 a 7 años de experiencia, el 43.3% a aquellos con 8 a 12 años, y el 23.3% a los que tienen entre 15 y 20 años de experiencia. Es notable que, a pesar de su experiencia, solo un pequeño porcentaje de conductores con más de 30 años de experiencia se incluyó en la encuesta, lo que podría sugerir una falta de atención a la importancia del uso de luces diurnas en este grupo.

En relación con el uso de luces diurnas, todos los conductores encuestados reportaron utilizar esta estrategia de manera "siempre", lo que indica un comportamiento positivo hacia la seguridad vial. Sin embargo, no se registraron respuestas en las categorías de uso "nunca", "casi nunca", "a veces" o "casi siempre", lo que podría señalar una tendencia general entre los conductores a reconocer la importancia del uso de señales diurnas.

Tabla 12. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces en su placa vehicular

Años de experiencia como conductor	Utiliza correctamente las luces en su placa vehicular											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	F	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	4	80,0%	4	21,1%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	2	66,7%	3	100,0%	0	0,0%	8	42,1%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	1	33,3%	0	0,0%	1	20,0%	5	26,3%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	10,5%	2	6,7%
Total	0	0,0%	3	100%	3	100%	5	100%	19	100%	30	100%

Figura 27. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces en su placa vehicular



La tabla presenta el uso de las luces en la placa vehicular por parte de los conductores de la empresa Ttio la Florida, desglosado según sus años de experiencia. Se observa que un total de

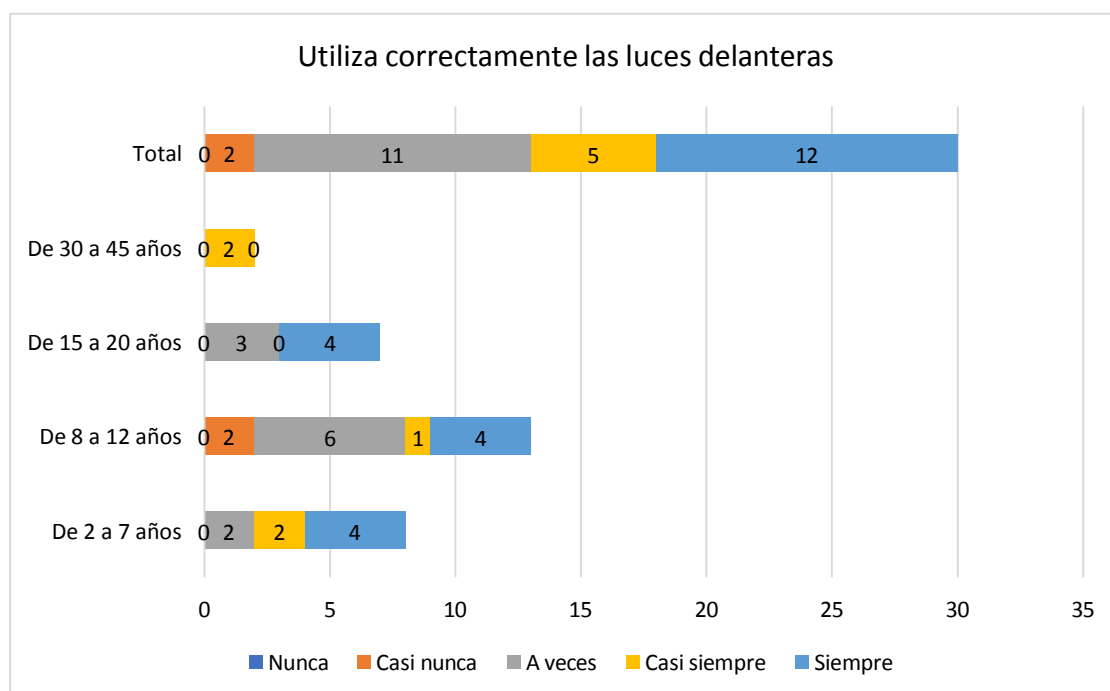
19 conductores utilizan las luces de manera "adecuada" (siempre), lo que representa el 63.3% de los encuestados. Por otro lado, 3 conductores se sitúan en la categoría "media" (a veces) y 3 más en "baja" (casi nunca), indicando que un pequeño porcentaje de conductores no utiliza las luces de forma consistente. Hay conductores que se clasifican en la categoría "nunca", lo que sugiere una conciencia general sobre la importancia del uso de las luces.

Al analizar los años de experiencia, se observa que los conductores con entre 2 a 7 años tienen un uso "adecuado" predominante, con un 80% que utiliza las luces "casi siempre". En el grupo de 8 a 12 años, se destaca que el 66.7% de los conductores se sitúan en "casi nunca", lo que indica que su uso no es tan eficiente como en el grupo anterior. En contraste, los conductores con 15 a 20 años presentan una distribución más equilibrada, aunque con un 33.3% que no utiliza adecuadamente las luces. Finalmente, el grupo de 30 a 45 años muestra un bajo número de conductores, con solo 10.5% que utiliza las luces de manera "siempre".

Tabla 13. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces delanteras

Años de experiencia como conductor	Utiliza correctamente las luces delanteras											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	2	18,2%	2	40,0%	4	33,3%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	2	100,0%	6	54,5%	1	20,0%	4	33,3%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	0	0,0%	3	27,3%	0	0,0%	4	33,3%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	40,0%	0	0,0%	2	6,7%
Total	0	0,0%	2	100%	11	100%	5	100%	12	100%	30	100%

Figura 28. Género de los conductores de la Empresa de Transporte Ttio la Florida



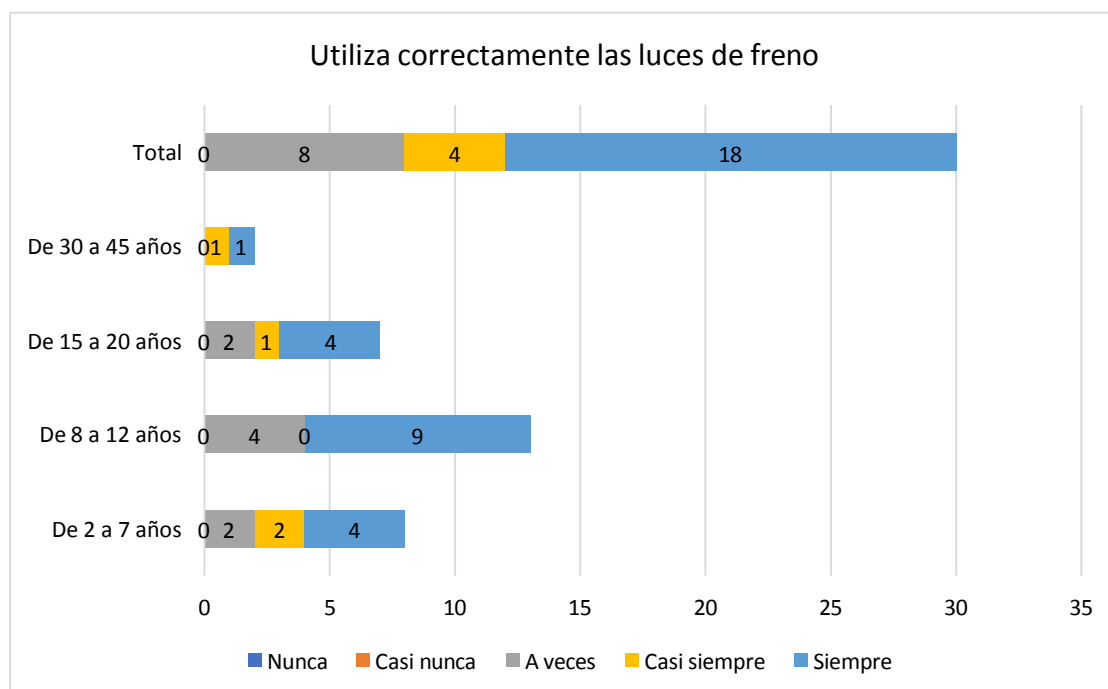
La tabla presenta un análisis del uso de las luces delanteras por parte de los conductores de la empresa Ttio la Florida, categorizado según sus años de experiencia como conductor. Se observa que un total de 30 conductores participaron en la evaluación. Dentro de las categorías, se destaca que la mayoría de los conductores con experiencia de 2 a 7 años (40%) y de 8 a 12 años (20%) tienden a utilizar las luces delanteras "casi siempre", lo que sugiere un uso relativamente adecuado en esas franjas de experiencia. Sin embargo, notablemente, los conductores con 8 a 12 años de experiencia presentan un 54.5% que utiliza las luces "a veces", lo que podría indicar una falta de consistencia en su uso adecuado.

En cuanto a los conductores con más de 15 años de experiencia, la tendencia muestra que un 33.3% de ellos utiliza las luces "siempre", aunque la cantidad total de participantes en esta categoría es menor (7 conductores), lo que limita la generalización de los resultados. Mientras tanto, los conductores con 30 a 45 años de experiencia no reportan un uso adecuado de las luces en las categorías "nunca" y "casi nunca".

Tabla 14. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces de freno

Años de experiencia como conductor	Utiliza correctamente las luces de freno										Total	
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre			
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	2	25,0%	2	50,0%	4	22,2%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	0	0,0%	4	50,0%	0	0,0%	9	50,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	0	0,0%	2	25,0%	1	25,0%	4	22,2%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	25,0%	1	5,6%	2	6,7%
Total	0	0,0%	0	0,0%	8	100,0%	4	100,0%	18	100,0%	30	100,0%

Figura 29 Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces de freno



La tabla presenta la utilización adecuada de las luces de freno en función de los años de experiencia de los conductores. Se observa que un total de 18 conductores (60%) utilizan las luces de freno de forma "siempre", lo que indica un comportamiento responsable en la comunicación visual en carretera. En la categoría de "a veces", el 26.7% de los conductores con 2 a 7 años de experiencia y el 50% de los conductores con 8 a 12 años muestran un uso medio, mientras que un 100% de los conductores con 30 a 45 años de experiencia manifiestan un uso "casi siempre" en esta práctica. Sin embargo, no se registraron conductores en las

categorías "nunca" y "casi nunca", lo que resalta una tendencia general a la responsabilidad en el uso de las luces de freno.

Al analizar los datos en función de la experiencia, se evidencia que los conductores con 8 a 12 años de experiencia están en la categoría "siempre" con un 50%, lo que sugiere que estos conductores son más conscientes de la importancia de la comunicación visual. Por otro lado, los conductores con 2 a 7 años presentan un porcentaje significativo en la categoría "a veces" (25%), lo que podría indicar que aún están en proceso de consolidar buenas prácticas de conducción.

Tabla 15. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces intermitentes

Años de experiencia como conductor	Utiliza correctamente las luces intermitentes											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	25,0%	7	36,8%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	2	100,0%	4	80,0%	0	0,0%	7	36,8%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	0	0,0%	1	20,0%	2	50,0%	4	21,1%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	25,0%	1	5,3%	2	6,7%
Total	0	0,0%	2	100%	5	100%	4	100%	19	100%	30	100%

Figura 30. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces intermitentes

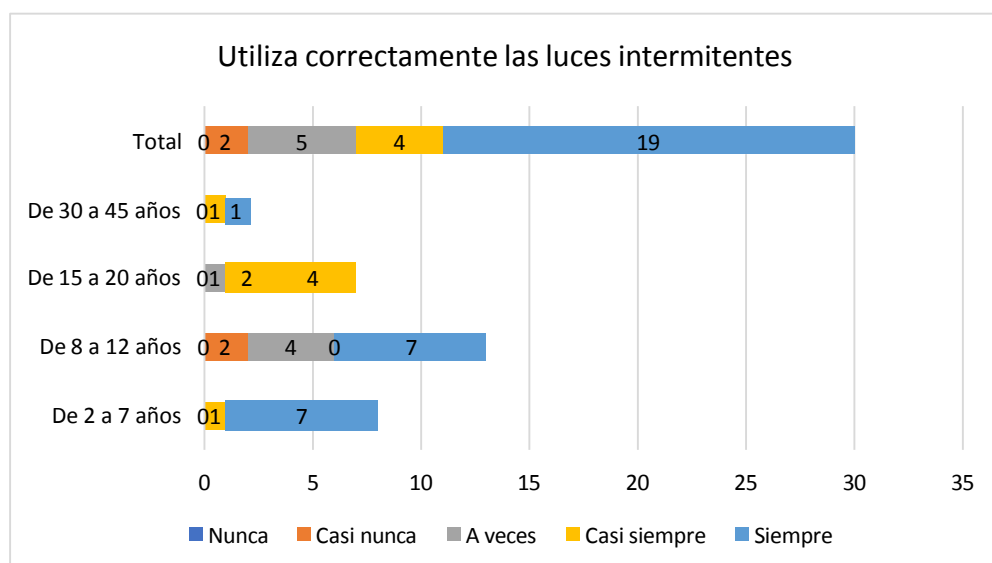
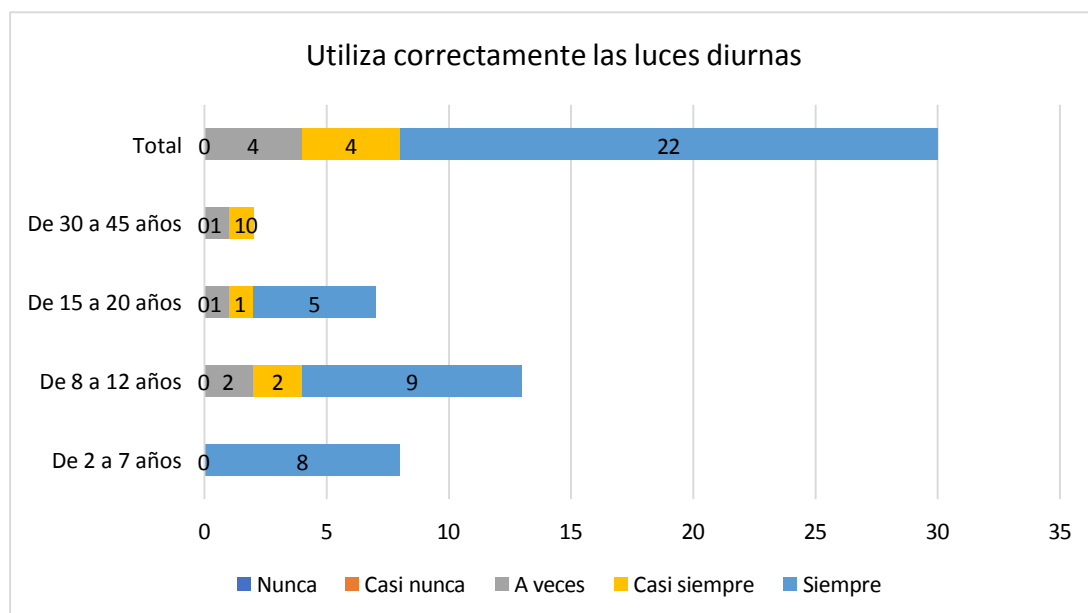


Tabla 16. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces diurnas

Años de experiencia como conductor	Utiliza correctamente las luces diurnas											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	8	36,4%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	0	0,0%	2	50,0%	2	50,0%	9	40,9%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	0	0,0%	1	25,0%	1	25,0%	5	22,7%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	0	0,0%	1	25,0%	1	25,0%	0	0,0%	2	6,7%
Total	0	0,0%	0	0,0%	4	100%	4	100%	22	100%	30	100%

Figura 31 Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces diurnas



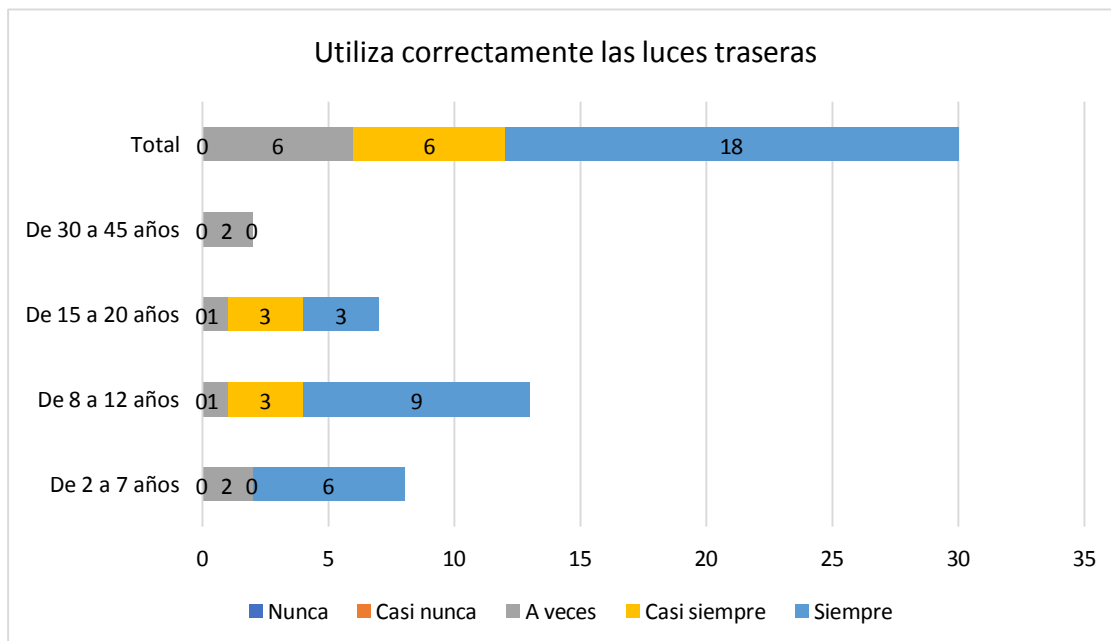
La tabla presenta los resultados sobre el uso de luces diurnas por parte de los conductores de la empresa Ttio la Florida, segmentados según sus años de experiencia. Se observa que 22 conductores (73,3%) emplean las luces diurnas de manera "siempre" o "casi siempre", lo que sugiere un uso adecuado de este elemento de seguridad vial. Sin embargo, el análisis revela que 4 conductores (13,3%) se encuentran en la categoría "a veces", y ninguna respuesta corresponde a las categorías "nunca" o "casi nunca". Esto indica que, a pesar de que la mayoría de los conductores tiene un buen manejo de las luces diurnas, hay un grupo que podría mejorar su uso.

Al desglosar los resultados por años de experiencia, se identifica que los conductores con 2 a 7 años de experiencia son los que más consistentemente utilizan las luces diurnas, con un 36,4% calificando su uso como "siempre". En contraste, entre los conductores con 8 a 12 años de experiencia, la respuesta se distribuye en un 50% para las categorías "a veces" y "casi siempre", lo que sugiere una variabilidad en sus hábitos de conducción. Por otro lado, los conductores con 15 a 20 años de experiencia reportan un uso más moderado, con solo un 22,7% utilizando las luces "siempre". Asimismo, los conductores con 30 a 45 años de experiencia presentan el menor número de respuestas, lo que podría indicar una falta de atención hacia este aspecto de la seguridad vial.

Tabla 17. Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces traseras

Años de experiencia como conductor	Utiliza correctamente las luces traseras											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	F	%	F	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	2	33,3%	0	0,0%	6	33,3%	0	0,0%
De 8 a 12 años	0	0,0%	0	0,0%	1	16,7%	3	50,0%	9	50,0%	0	0,0%
De 15 a 20 años	0	0,0%	0	0,0%	1	16,7%	3	50,0%	3	16,7%	0	0,0%
De 30 a 45 años	0	0,0%	0	0,0%	2	33,3%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Total	0	0,0%	0	0,0%	6	100%	6	100%	18	100%	0	0,0%

Figura 32 Años de experiencia como conductor y utiliza correctamente las luces traseras



La tabla presenta el uso de las luces traseras por parte de los conductores en función de sus años de experiencia. Se observa que, en general, hay una notable falta de uso de las luces traseras, ya que no se registraron respuestas en las categorías "Nunca" y "Casi nunca". Sin embargo, un 33.3% de los conductores con 2 a 7 años de experiencia y un 50% de aquellos con 8 a 12 años de experiencia indicaron que usan las luces traseras "casi siempre". Por otro lado, en la categoría "a veces", un 16.7% de los conductores con 15 a 20 años de experiencia también mencionaron usar las luces traseras, lo que sugiere que la experiencia no garantiza un uso adecuado de esta importante estrategia de comunicación visual.

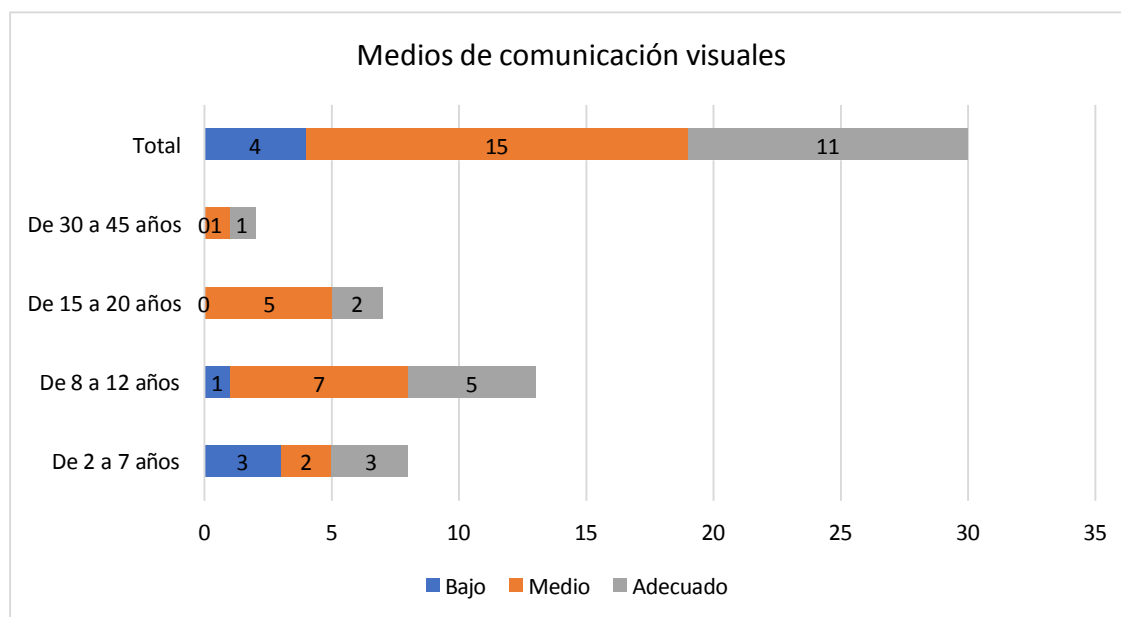
En el análisis general, se destaca que un total de 18 conductores (100%) reportaron un uso "siempre" de las luces traseras en el grupo de 8 a 12 años, lo que refleja que esta experiencia puede correlacionarse con una mejor práctica en el uso de las luces. Sin embargo, el porcentaje de conductores que utilizan las luces traseras "a veces" y "casi siempre" sigue siendo bajo para los demás grupos de experiencia, lo que pone en evidencia una oportunidad de mejora en la

educación y concienciación sobre la importancia de estas estrategias de comunicación visual para la seguridad vial.

Tabla 18. Años de experiencia como conductor y medios de comunicación visuales

Años de experiencia como conductor	Medios de comunicación visuales						Total	
	Bajo		Medio		Adecuado			
	F	%	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	3	75,0%	2	13,3%	3	27,3%	8	26,7%
De 8 a 12 años	1	25,0%	7	46,7%	5	45,5%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	5	33,3%	2	18,2%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	1	6,7%	1	9,1%	2	6,7%
Total	4	100,0%	15	100,0%	11	100,0%	30	100,0%

Figura 33. Años de experiencia como conductor y medios de comunicación visuales



La tabla presenta el uso de medios de comunicación visuales entre los conductores de la empresa Ttío la Florida en relación con sus años de experiencia. Se observa que la mayoría de los conductores (8) con experiencia de 2 a 7 años tienen un uso “adecuado” de medios de comunicación visuales, representando el 27.3% de este grupo. En cuanto a la categoría “medio”, se destaca que los conductores con 8 a 12 años de experiencia son los más

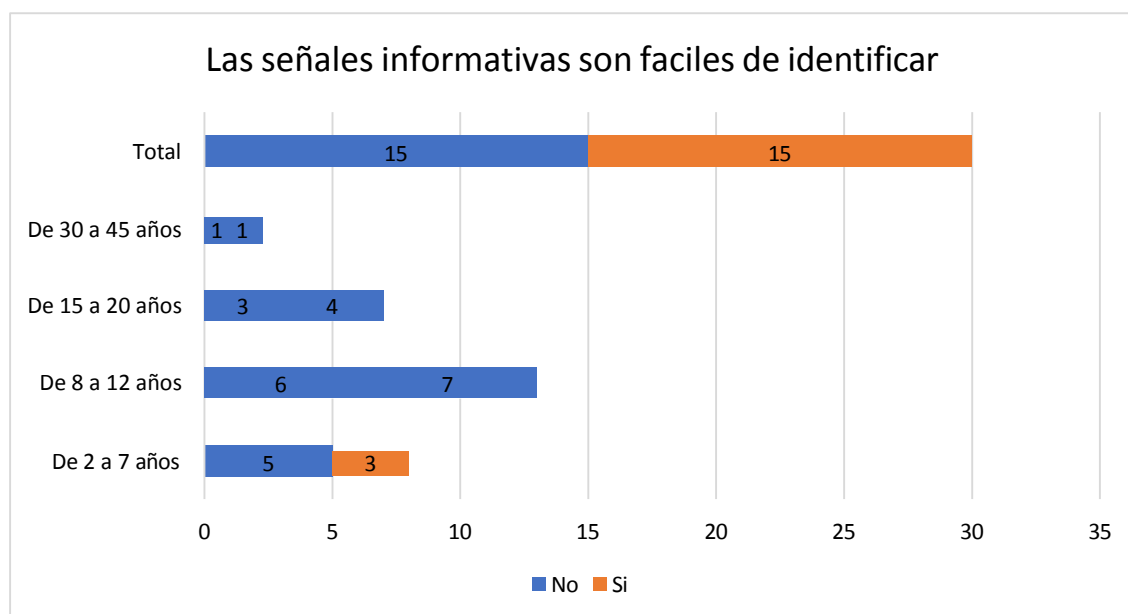
representativos, con un 46.7%, lo que indica que esta franja de experiencia podría estar más familiarizada con el uso de medios de comunicación visuales en su labor.

Adicionalmente, en la categoría “bajo”, no se registró ningún conductor con más de 7 años de experiencia. Por otro lado, la categoría “alto” también muestra que los conductores con 8 a 12 años (45.5%) y con 15 a 20 años (18.2%) son quienes demuestran un uso más significativo de medios de comunicación visuales.

Tabla 19. Años de experiencia como conductor y las señales informativas son fáciles de identificar

Años de experiencia como conductor	Las señales informativas son fáciles de identificar					
	No		Si		A veces	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	5	33,3%	3	20,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	6	40,0%	7	46,7%	13	43,3%
De 15 a 20 años	3	20,0%	4	26,7%	7	23,3%
De 30 a 45 años	1	6,7%	1	6,7%	2	6,7%
Total	15	100,0%	15	100,0%	30	100,0%

Figura 34. Años de experiencia como conductor y las señales informativas son fáciles de identificar



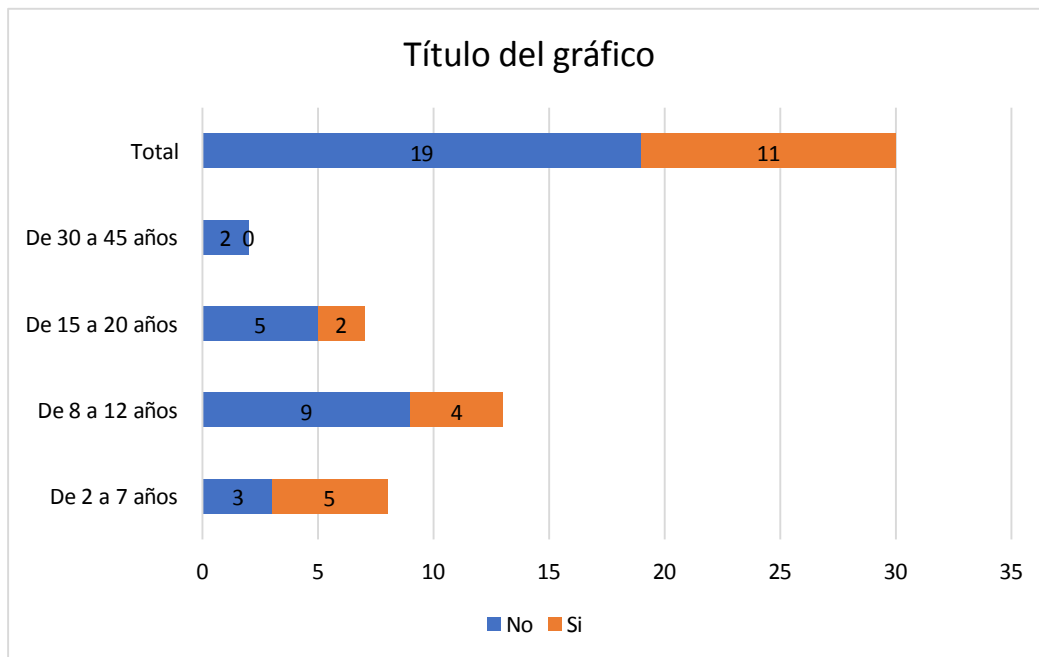
La tabla presenta la percepción de los conductores de la empresa Ttio la Florida sobre la facilidad de identificación de señales informativas en función de sus años de experiencia. Se observa que un total de 15 conductores consideran que es "no" fácil identificar estas señales, siendo el grupo con mayor representación aquellos con entre 8 a 12 años de experiencia, que constituyen el 40%. En contraste, la categoría "sí", donde los conductores afirman que las señales son fáciles de identificar, también cuenta con una representación significativa, destacando nuevamente a los conductores con 8 a 12 años de experiencia, que alcanzan el 46.7%. Por otro lado, el grupo con menos experiencia (de 2 a 7 años) muestra una percepción más dividida, con una notable proporción de 26.7% en la respuesta "a veces".

Al analizar los resultados, se puede inferir que la experiencia tiene un impacto en la percepción de la facilidad de identificación de señales informativas. Los conductores con 8 a 12 años de experiencia parecen tener una mayor confianza en su capacidad para identificar estas señales, manifestándose en la categoría "sí". Por otro lado, los conductores con 2 a 7 años de experiencia muestran una mayor incertidumbre, ya que una tercera parte de ellos se sitúa en la categoría "a veces".

Tabla 20. Años de experiencia como conductor y considera que las señales informativas están ubicadas correctamente

Años de experiencia como conductor	Considera que las señales informativas están ubicadas correctamente					
	Nc		Si		A veces	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	3	15,8%	5	45,5%	8	26,7%
De 8 a 12 años	9	47,4%	4	36,4%	13	43,3%
De 15 a 20 años	5	26,3%	2	18,2%	7	23,3%
De 30 a 45 años	2	10,5%	0	0,0%	2	6,7%
Total	19	100,0%	11	100,0%	30	100,0%

Figura 35. Género de los conductores de la Empresa de Transporte Ttio la Florida



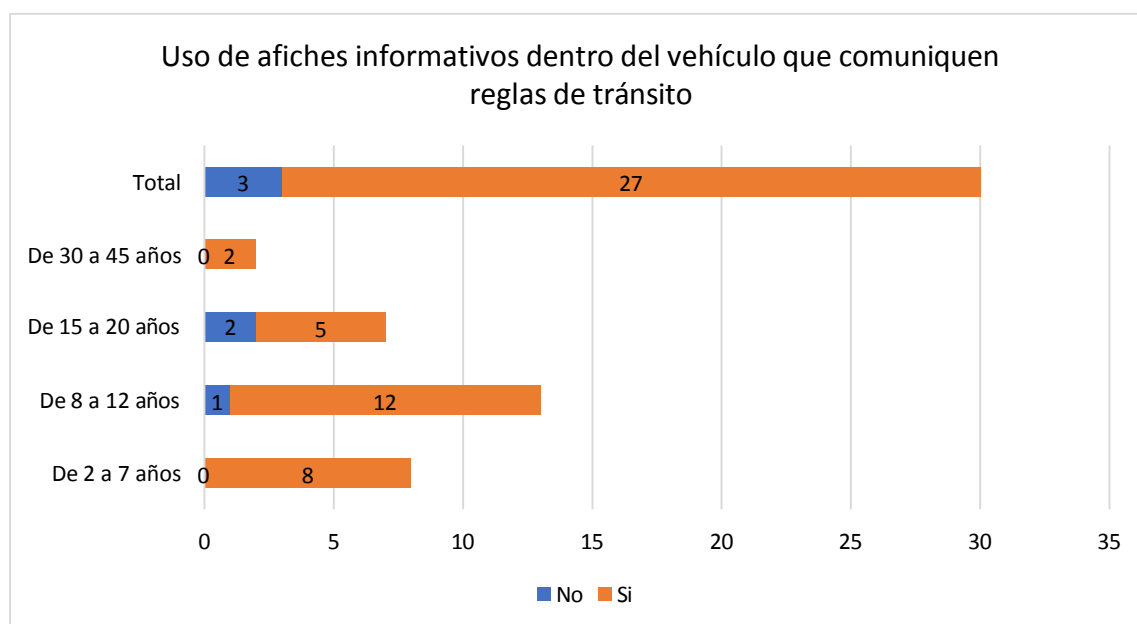
La tabla presenta la percepción de los conductores de la empresa Ttio la Florida respecto a la correcta ubicación de las señales informativas, segmentada por años de experiencia. Se observó que 19 conductores consideran que las señales informativas están ubicadas incorrectamente, mientras que 11 conductores piensan que están bien ubicadas y 30 conductores expresaron una opinión intermedia al afirmar que están ubicadas “a veces” de manera adecuada. Entre los conductores con 2 a 7 años de experiencia, el 45.5% considera que las señales están bien ubicadas, mientras que el 26.7% opina que están ubicadas de manera intermedia. Por otro lado, aquellos con 8 a 12 años de experiencia presentan una tendencia similar, con un 36.4% que considera correcta su ubicación.

En cuanto a los conductores con más experiencia, los de 15 a 20 años muestran una percepción equilibrada, con un 26.3% que manifiesta que las señales están mal ubicadas y un 18.2% que las considera bien. Sin embargo, los conductores con 30 a 45 años de experiencia son los que menos consideran que las señales están correctamente ubicadas, ya que el 10.5% opina que están mal ubicadas y no hay conductores que las consideren adecuadas.

Tabla 21. Años de experiencia como conductor y uso de afiches informativos dentro del vehículo que comuniquen reglas de tránsito

Años de experiencia como conductor	Uso de afiches informativos dentro del vehículo que comuniquen reglas de tránsito					
	No		Si		A veces	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	8	29,6%	8	26,7%
De 8 a 12 años	1	33,3%	12	44,4%	13	43,3%
De 15 a 20 años	2	66,7%	5	18,5%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	7,4%	2	6,7%
Total	3	100,0%	27	100,0%	30	100,0%

Figura 36. Años de experiencia como conductor y uso de afiches informativos dentro del vehículo que comuniquen reglas de tránsito



La tabla presenta un análisis del uso de afiches informativos dentro del vehículo por parte de los conductores según sus años de experiencia. Se observa que 27 conductores utilizan afiches informativos de manera adecuada, mientras que 30 conductores lo hacen de forma ocasional y solo 3 no los utilizan en absoluto. En términos de experiencia, los conductores con 2 a 7 años son los que más frecuentemente (29.6%) utilizan afiches informativos, seguidos por aquellos

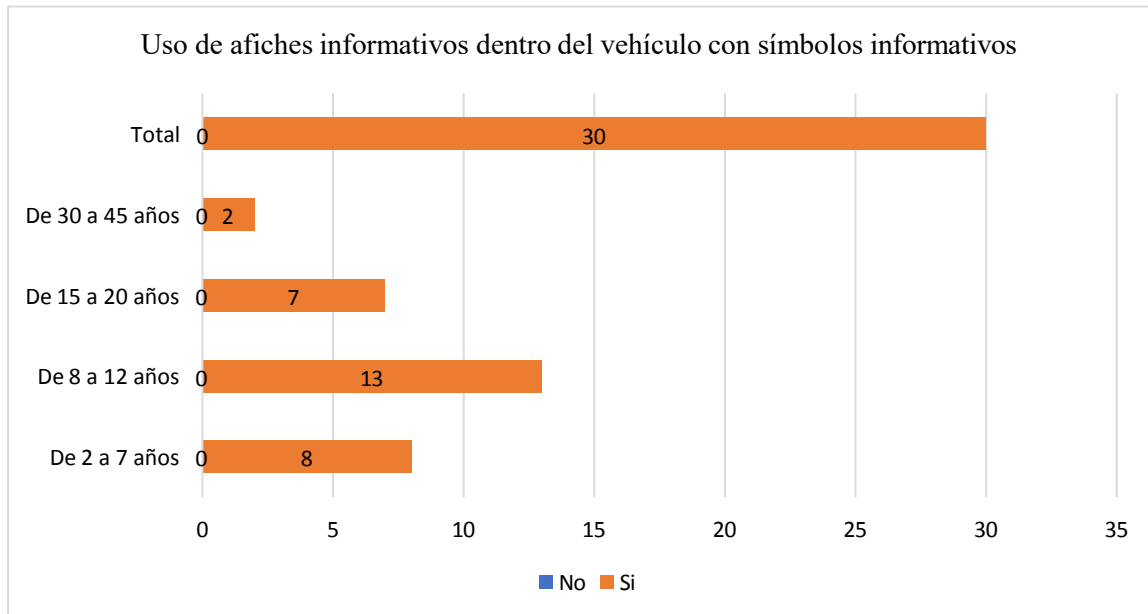
con 8 a 12 años (44.4%) y con 15 a 20 años (18.5%). Esto sugiere que los conductores con menos experiencia tienden a depender más de estas herramientas de comunicación visual.

Por otra parte, al desglosar el uso de afiches por años de experiencia, se evidencia que los conductores con 8 a 12 años de experiencia son quienes mayor proporción de uso adecuado presentan, alcanzando un 44.4%. En la categoría de uso “a veces”, los conductores con 8 a 12 años y 15 a 20 años presentan cifras similares (43.3% y 23.3%, respectivamente). Esto indica que, a medida que los conductores ganan experiencia, el uso de afiches informativos tiende a ser más variable, lo que podría reflejar una disminución en la dependencia de estas herramientas a medida que se familiarizan más con las reglas de tránsito.

Tabla 22. Años de experiencia como conductor y uso de afiches informativos dentro del vehículo con símbolos informativos

Años de experiencia como conductor	Uso de afiches informativos dentro del vehículo con símbolos informativos					
	No		Sí		A veces	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	8	26,7%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	13	43,3%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	7	23,3%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	6,7%	2	6,7%
Total	0	0,0%	30	100,0%	30	100,0%

Figura 37. Años de experiencia como conductor y uso de afiches informativos dentro del vehículo con símbolos informativos



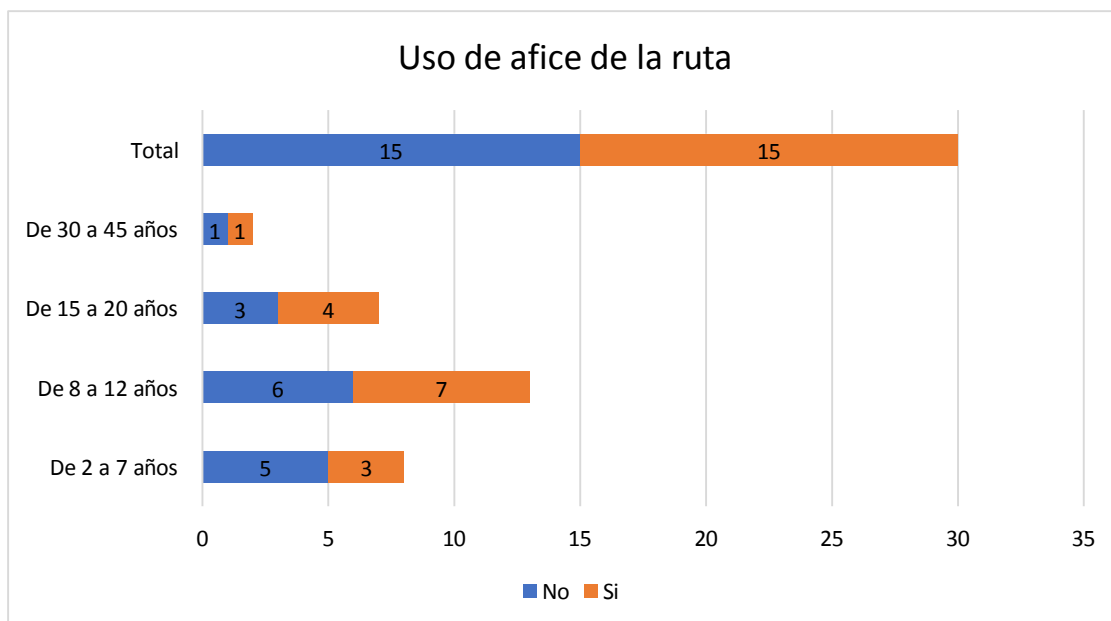
La tabla presenta el uso de afiches informativos dentro del vehículo, con símbolos informativos, en relación a los años de experiencia de los conductores. Se observa que todos los conductores con experiencia de 2 a 7 años y de 15 a 20 años no utilizan afiches informativos, mientras que, en el grupo de 8 a 12 años, el 43.3% los utiliza “siempre” y el 43.3% los emplea “a veces”. Por otro lado, en el grupo con 30 a 45 años de experiencia, un 6.7% utiliza afiches “siempre” y otro 6.7% “a veces”. Esto sugiere que los conductores con más experiencia tienden a hacer un uso más consistente de estas herramientas de comunicación visual.

Además, el análisis revela que no se registró ningún conductor en la categoría de uso “bajo” de afiches informativos, lo que indica que, a pesar de la diversidad en años de experiencia, todos los conductores están adoptando algún nivel de uso de estas estrategias de comunicación visual. La mayor proporción de conductores que utilizan afiches informativos “siempre” se encuentra en el grupo de 8 a 12 años de experiencia, lo que sugiere que este rango de experiencia podría estar más consciente de la importancia de la comunicación visual en el vehículo.

Tabla 23. Años de experiencia como conductor y uso de afiche de la ruta

Años de experiencia como conductor	Uso de afiche de la ruta					
	No		Sí		A veces	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	5	33,3%	3	20,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	6	40,0%	7	46,7%	13	43,3%
De 15 a 20 años	3	20,0%	4	26,7%	7	23,3%
De 30 a 45 años	1	6,7%	1	6,7%	2	6,7%
Total	15	100,0%	15	100,0%	30	100,0%

Figura 38. Años de experiencia como conductor y uso de afiche de la ruta



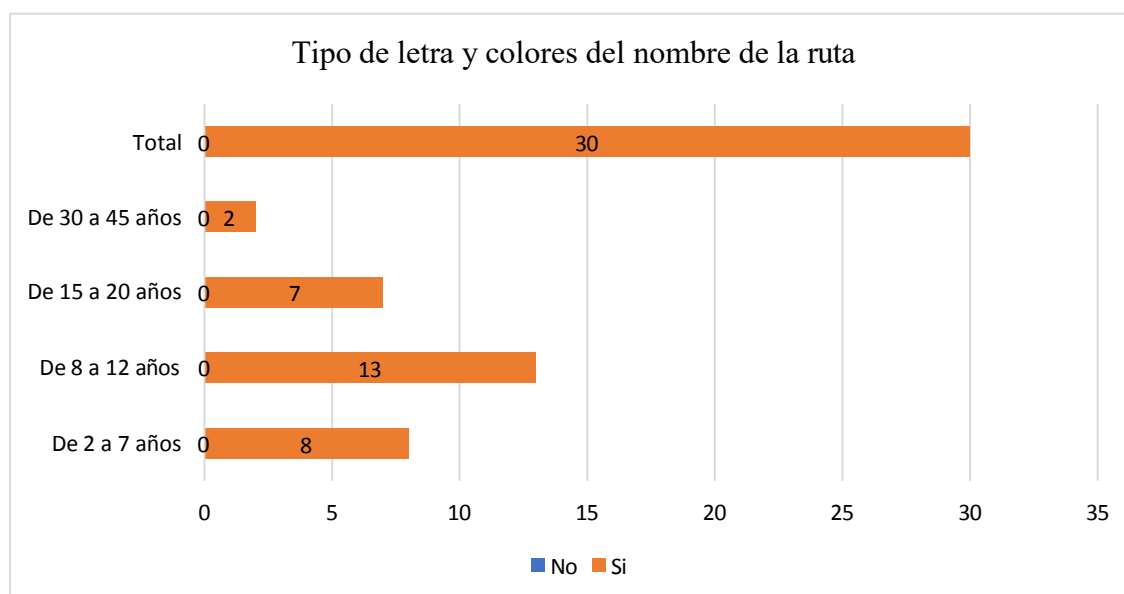
La tabla presenta un análisis del uso de afiches de la ruta entre los conductores de la empresa Ttio la Florida, segmentado por años de experiencia. Se observa que la mayoría de los conductores con 8 a 12 años de experiencia (46.7%) utilizan afiches de la ruta de manera constante, lo que sugiere que esta experiencia puede estar asociada a una mayor familiaridad y eficacia en la implementación de estrategias de comunicación visual. Por otro lado, los conductores con 2 a 7 años de experiencia muestran una distribución más equilibrada entre las tres categorías de uso, con un 33.3% que no utiliza afiches y un 20.0% que sí los utiliza, indicando que aún están en proceso de adaptación a estas herramientas.

En contraste, los conductores con más de 15 años de experiencia presentan un uso menos frecuente de afiches, con un 20.0% que no los utiliza y un 26.7% que lo hace ocasionalmente, lo que podría reflejar una posible resistencia al cambio o una menor necesidad percibida de estas estrategias visuales. Finalmente, los conductores con 30 a 45 años de experiencia tienen un uso muy limitado de afiches, lo que sugiere que su experiencia puede no estar alineada con las prácticas actuales de comunicación visual en la empresa.

Tabla 24. Años de experiencia como conductor y tipo de letra y colores del nombre de la ruta

Años de experiencia como conductor	Tipo de letra y colores del nombre de la ruta					
	No		Si		A veces	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	8	26,7%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	13	43,3%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	7	23,3%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	6,7%	2	6,7%
Total	0	0,0%	30	100,0%	30	100,0%

Figura 39. Años de experiencia como conductor y tipo de letra y colores del nombre de la ruta



La tabla presenta el uso de tipografía y colores en los nombres de las rutas según los años de experiencia de los conductores. Se observa que un total de 30 conductores reportaron su uso

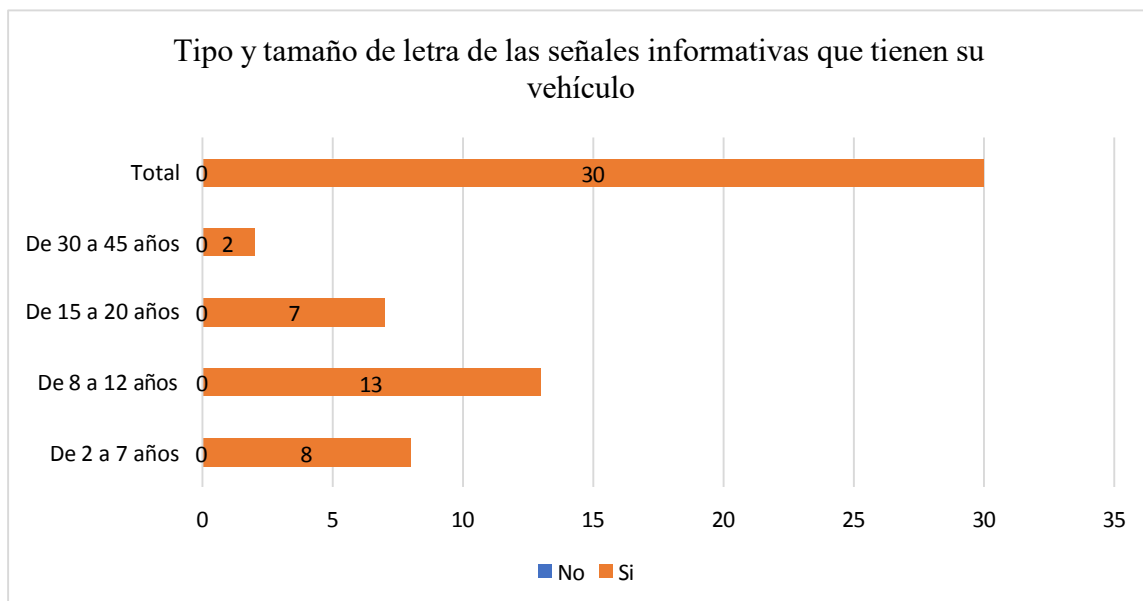
de estrategias de comunicación visual, de los cuales ninguno manifestó un uso “bajo”. En la categoría “medio”, el grupo con mayor representación (43.3%) corresponde a los conductores con experiencia entre 8 a 12 años, seguido por los que tienen entre 2 a 7 años, quienes también reportan un uso “medio” en un 26.7%. Por otro lado, en la categoría “adecuado”, nuevamente predominan los conductores con experiencia de 8 a 12 años, quienes alcanzan el 43.3% de este grupo.

En términos de experiencia, los conductores con menos de 15 años parecen tener una mayor tendencia a utilizar tipografías y colores de manera efectiva, ya que no se registraron respuestas en la categoría “bajo”. Los conductores con experiencia de 15 a 20 años y de 30 a 45 años muestran un uso “medio” en menor proporción (23.3% y 6.7%, respectivamente).

Tabla 25. Años de experiencia como conductor y tipo y tamaño de letra de las señales informativas que tienen su vehículo

Años de experiencia como conductor	Tipo y tamaño de letra de las señales informativas que tienen su vehículo					
	No		Si		A veces	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	8	26,7%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	13	43,3%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	7	23,3%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	6,7%	2	6,7%
Total	0	0,0%	30	100,0%	30	100,0%

Figura 40. Años de experiencia como conductor y tipo y tamaño de letra de las señales informativas que tienen su vehículo



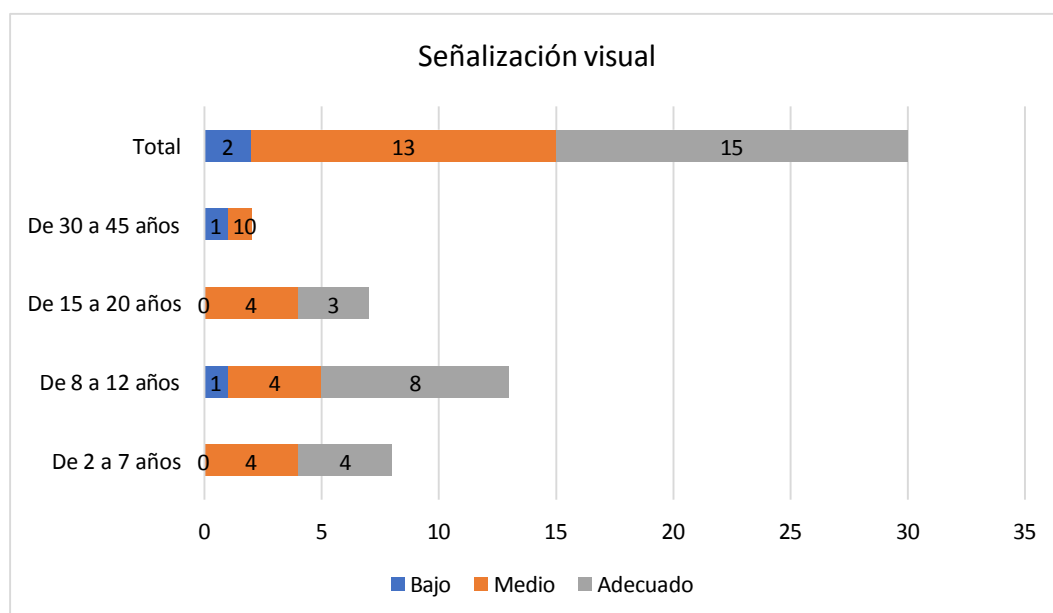
La tabla presenta la relación entre los años de experiencia como conductor y el uso de letras en las señales informativas del vehículo. Se observa que un total de 30 conductores reportaron su experiencia: ninguno indicó un uso de letras "no adecuado", mientras que 30 manifestaron un uso "adecuado" y "medio". Dentro de la categoría "medio", la mayor proporción de conductores (43.3%) se encuentra en el grupo de 8 a 12 años de experiencia, seguido de aquellos con 2 a 7 años (26.7%). Por otro lado, en la categoría "adecuado", también se destaca el grupo de 8 a 12 años, con una representación similar, lo que sugiere que esta franja de experiencia tiende a utilizar estrategias de comunicación visual más efectivas.

Asimismo, los conductores con más de 15 años de experiencia muestran un uso "medio" de las letras en las señales informativas, lo que indica que, a pesar de su experiencia, podría haber áreas de mejora en su comunicación visual. El grupo de 30 a 45 años tiene la menor representación en ambas categorías, con solo un 6.7% de conductores que utilizan letras de tamaño y tipo adecuado.

Tabla 26. Años de experiencia como conductor y señalización visual

Años de experiencia como conductor	Señalización visual							
	Bajo		Medio		Adecuado		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	4	30,8%	4	26,7%	8	26,7%
De 8 a 12 años	1	50,0%	4	30,8%	8	53,3%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	4	30,8%	3	20,0%	7	23,3%
De 30 a 45 años	1	50,0%	1	7,7%	0	0,0%	2	6,7%
Total	2	100,0%	13	100,00%	15	100,0%	30	100,0%

Figura 41. Años de experiencia como conductor y señalización visual



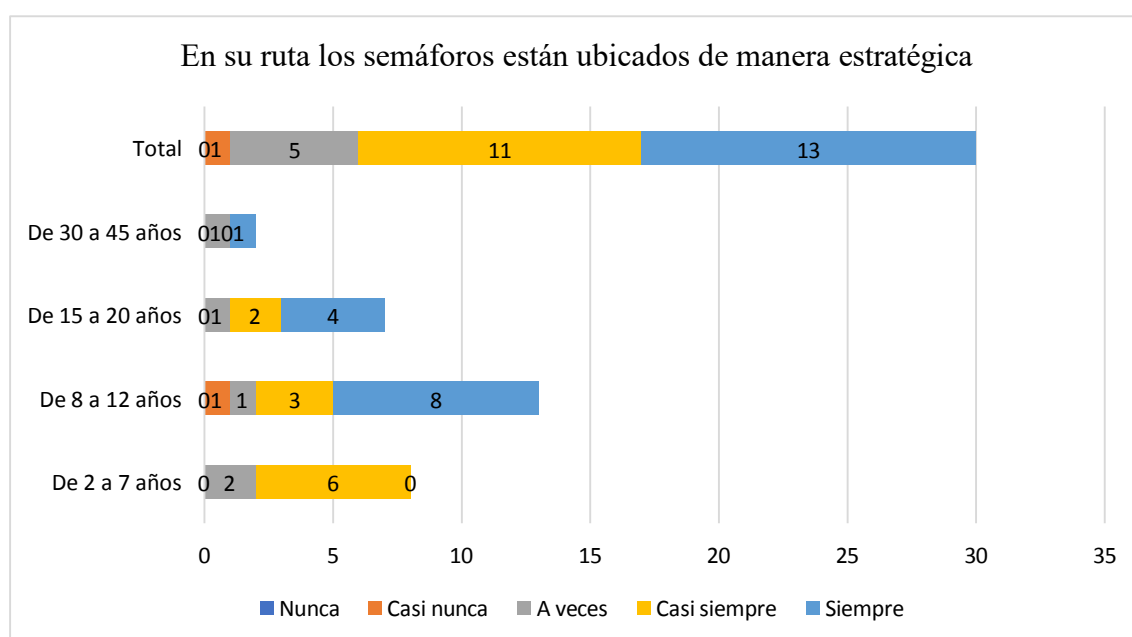
La tabla presenta el uso de la señalización visual entre los conductores de la empresa Ttio la Florida, clasificado según sus años de experiencia. Se observa que un total de 30 conductores fueron evaluados, de los cuales 15 (50%) manifestaron un uso “adecuado” de la señalización visual, 13 (43.3%) un uso “medio” y 2 (6.7%) un uso “bajo”. En la categoría de años de experiencia, los conductores con entre 8 y 12 años son los que más se destacan, ya que el 53.3% de ellos utiliza la señalización de manera “adecuada”. Por otro lado, los conductores con 2 a 7 años de experiencia también muestran un uso “adecuado” en un 26.7%, mientras que los de 15 a 20 años y 30 a 45 años presentan un uso “medio” y “bajo” en menor proporción.

Además, se puede observar que no hay conductores en la categoría “bajo” en relación con los años de experiencia, lo cual sugiere que, a medida que aumenta la experiencia, los conductores tienden a mejorar su uso de la señalización visual. En particular, los conductores con 15 a 20 años y 30 a 45 años de experiencia tienen una representación equitativa en la categoría “medio”, con un 30.8% cada uno, lo que indica que, aunque su experiencia es mayor, aún hay un área de oportunidad para mejorar la señalización visual.

Tabla 27. Años de experiencia como conductor y en su ruta los semáforos están ubicados de manera estratégica

Años de experiencia como conductor	En su ruta los semáforos están ubicados de manera estratégica											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	2	40,0%	6	54,5%	0	0,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	1	100,0%	1	20,0%	3	27,3%	8	61,5%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	0	0,0%	1	20,0%	2	18,2%	4	30,8%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	0	0,0%	1	20,0%	0	0,0%	1	7,7%	2	6,7%
Total	0	0,0%	1	100%	5	100%	11	100%	13	100%	30	100%

Figura 42. Años de experiencia como conductor y en su ruta los semáforos están ubicados de manera estratégica



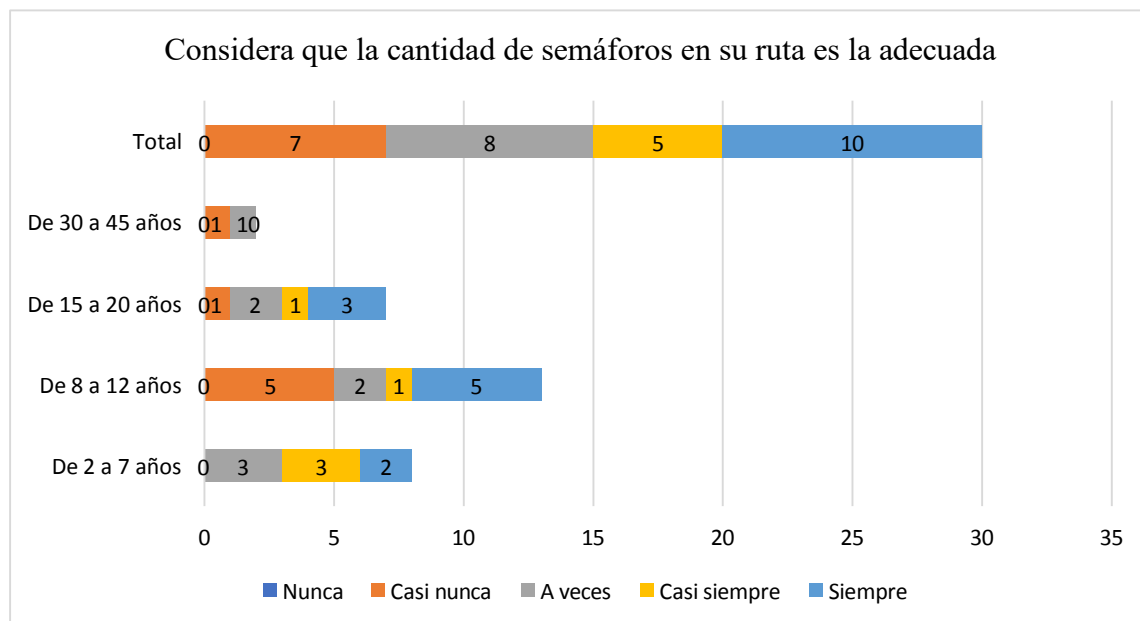
La tabla presenta la percepción de los conductores de la empresa sobre la ubicación estratégica de los semáforos en relación con sus años de experiencia. De los 30 conductores encuestados, se observó que la mayoría de los que cuentan con entre 2 a 7 años de experiencia (54.5%) considera que los semáforos están ubicados "casi siempre" de manera estratégica, mientras que el 40% de ellos opina que esto ocurre "a veces". Por otro lado, los conductores con 8 a 12 años de experiencia tienen una percepción más positiva, ya que el 61.5% afirma que los semáforos están "siempre" ubicados estratégicamente, lo que indica una tendencia a valorar más esta característica a medida que aumenta la experiencia.

En contraste, los conductores con más de 15 años de experiencia presentan una percepción más variada. Aunque un 30.8% de los conductores con 15 a 20 años de experiencia considera que los semáforos están "siempre" bien ubicados, la mayoría se distribuye en las categorías "a veces" y "casi siempre", lo que sugiere una posible desconfianza o una evaluación más crítica de la infraestructura vial. Los conductores con 30 a 45 años de experiencia, aunque son un grupo pequeño, también reflejan una percepción menos favorable, con un 20% opinando que la ubicación de los semáforos es "a veces" adecuada.

Tabla 28. Años de experiencia como conductor y considera que la cantidad de semáforos en su ruta es la adecuada

Años de experiencia como conductor	Considera que la cantidad de semáforos en su ruta es la adecuada											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	3	37,5%	3	60,0%	2	20,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	5	71,4%	2	25,0%	1	20,0%	5	50,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	1	14,3%	2	25,0%	1	20,0%	3	30,0%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	1	14,3%	1	12,5%	0	0,0%	0	0,0%	2	6,7%
Total	0	0,0%	7	100%	8	100%	5	100%	10	100%	30	100%

Figura 43. Años de experiencia como conductor y considera que la cantidad de semáforos en su ruta es la adecuada



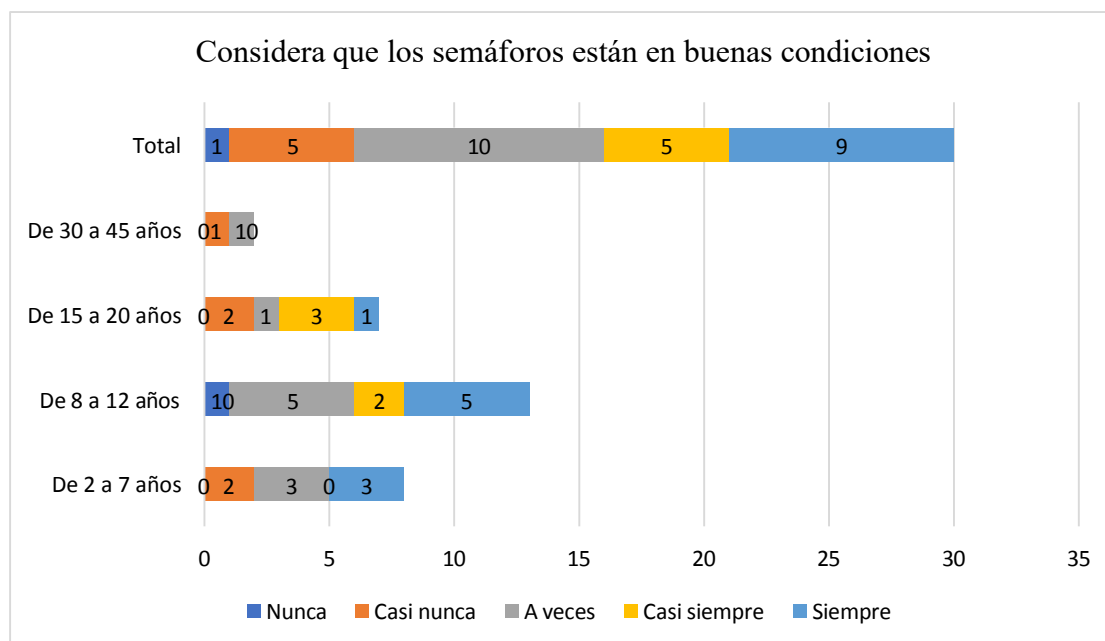
La tabla presenta las percepciones de los conductores de la empresa Ttio la Florida sobre la cantidad de semáforos en su ruta, desglosadas por años de experiencia. Se observa que la mayoría de los conductores con 2 a 7 años de experiencia (37.5%) considera que la cantidad de semáforos es adecuada, mientras que un 60% opina "a veces" al respecto. Por otro lado, los conductores con 8 a 12 años de experiencia muestran una tendencia significativa hacia la percepción de que la cantidad de semáforos es adecuada, con un 50% de ellos opinando "siempre". Esto sugiere que la experiencia puede influir en la percepción sobre la infraestructura vial.

En el grupo de conductores con 15 a 20 años de experiencia, las opiniones están más distribuidas, con un 30% que considera que la cantidad de semáforos es adecuada "siempre", mientras que un 25% opina "a veces". En contraste, los conductores con 30 a 45 años de experiencia tienen una representación muy limitada, con solo un 14.3% que opina "casi nunca".

Tabla 29. Años de experiencia como conductor y considera que los semáforos están en buenas condiciones

Años de experiencia como conductor	<i>considera que los semáforos están en buenas condiciones</i>											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	2	40,0%	3	30,0%	0	0,0%	3	33,3%	8	26,7%
De 8 a 12 años	1	100,0%	0	0,0%	5	50,0%	2	40,0%	5	55,6%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	2	40,0%	1	10,0%	3	60,0%	1	11,1%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	1	20,0%	1	10,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	6,7%
Total	1	100%	5	100%	10	100%	5	100%	9	100%	30	100%

Figura 44. Años de experiencia como conductor y considera que los semáforos están en buenas condiciones



La tabla presenta la percepción de los conductores sobre las condiciones de los semáforos en relación con sus años de experiencia. En total, 30 conductores respondieron a la encuesta, y se observa que la mayoría de los conductores con 2 a 7 años de experiencia tiene una visión negativa sobre la calidad de los semáforos, con un 40% indicando que casi nunca están en buenas condiciones. Por otro lado, entre los conductores con 8 a 12 años de experiencia, se destaca que un 55.6% considera que los semáforos están en buenas condiciones, lo que sugiere

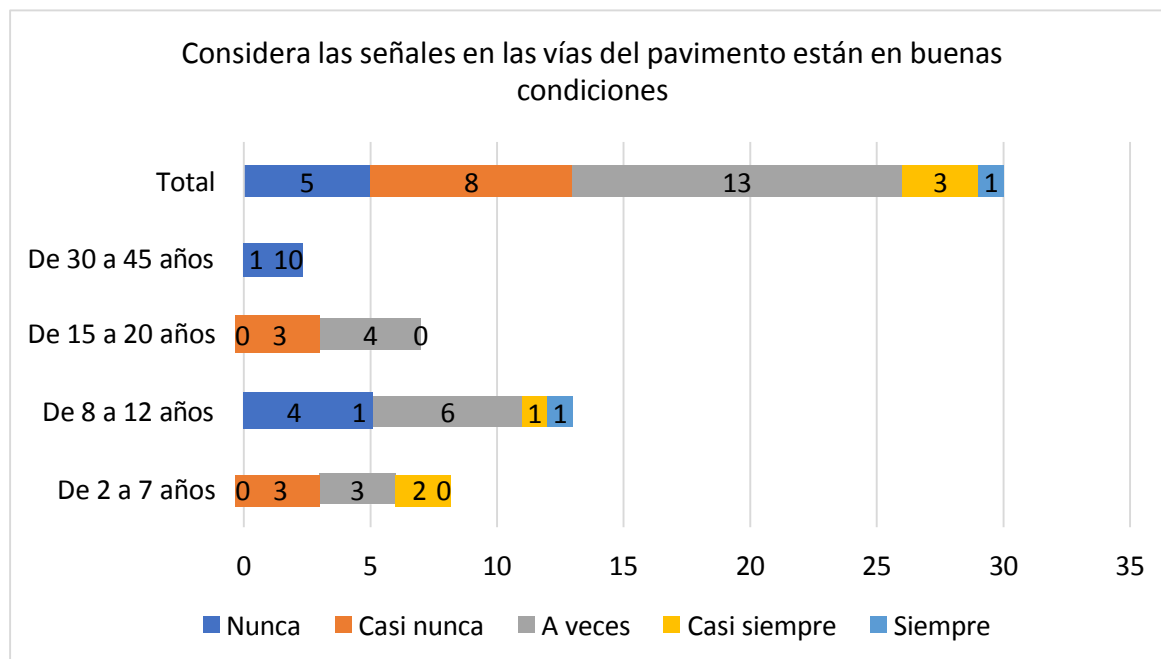
que una mayor experiencia se correlaciona con una percepción más positiva del estado de la infraestructura vial.

En el grupo de conductores con 15 a 20 años de experiencia, el 60% de ellos considera que los semáforos están en buenas condiciones “casi siempre”, mientras que, en el grupo de 30 a 45 años, la percepción es limitada, ya que solo dos conductores participaron y se distribuyeron entre las categorías de "casi nunca" y "a veces".

Tabla 30. Años de experiencia como conductor y considera las señales en las vías del pavimento están en buenas condiciones

Años de experiencia como conductor	Considera las señales en las vías del pavimento están en buenas condiciones											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	3	37,5%	3	23,1%	2	66,7%	0	0,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	4	80,0%	1	12,5%	6	46,2%	1	33,3%	1	100,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	3	37,5%	4	30,8%	0	0,0%	0	0,0%	7	23,3%
De 30 a 45 años	1	20,0%	1	12,5%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	6,7%
Total	5	100%	8	100%	13	100%	3	100%	1	100%	30	100%

Figura 45. Años de experiencia como conductor y considera las señales en las vías del pavimento están en buenas condiciones



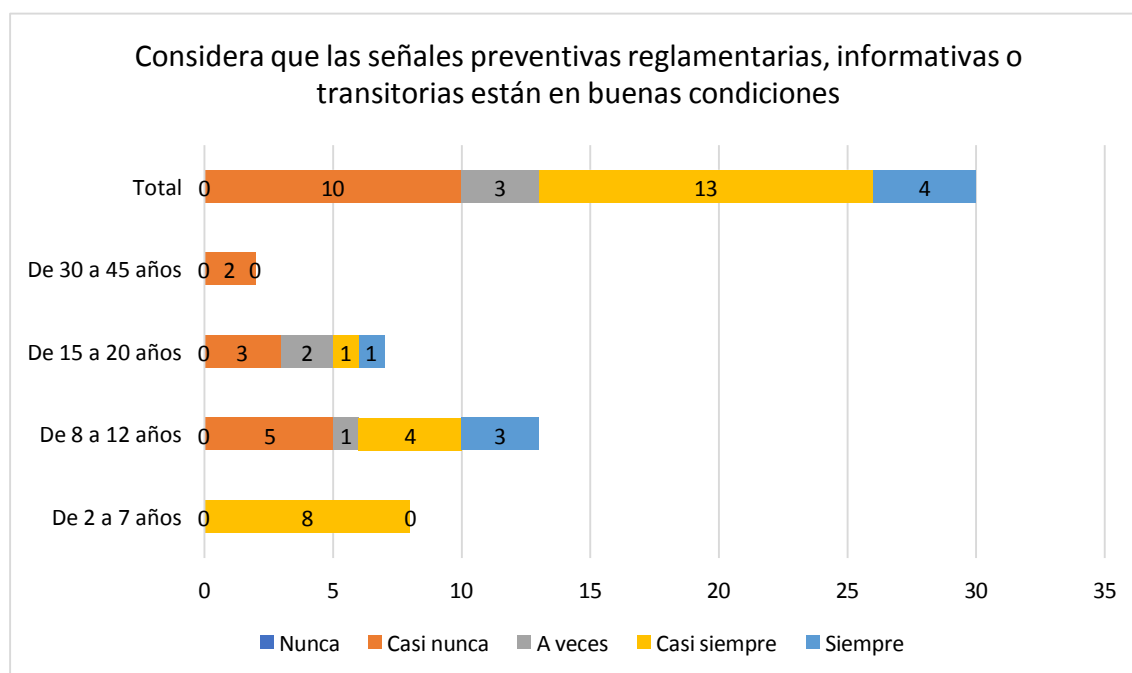
La tabla presenta una evaluación de la percepción de los conductores respecto a las condiciones de las señales en las vías del pavimento, segmentada por años de experiencia como conductor. Se observa que entre los conductores con 2 a 7 años de experiencia, un 66.7% se manifiesta “casi siempre” conforme a la calidad de las señales, lo que sugiere una percepción positiva de las condiciones viales. En contraste, aquellos con 8 a 12 años de experiencia presentan una tendencia más crítica, con un 80% indicando que nunca las señales están en buenas condiciones, lo que podría reflejar una mayor exposición a situaciones problemáticas a lo largo de su trayectoria.

Por otro lado, los conductores con 15 a 20 años de experiencia muestran una distribución más equilibrada en sus respuestas, con un 37.5% indicando que casi nunca consideran que las señales estén en buenas condiciones. Sin embargo, es relevante destacar que los conductores con 30 a 45 años de experiencia son los que menos participación tuvieron, con solo un 20% manifestando alguna opinión.

Tabla 31. Años de experiencia como conductor y considera que las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias están en buenas condiciones

Años de experiencia como conductor	Considera que las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias están en buenas condiciones											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	8	61,5%	0	0,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	5	50,0%	1	33,3%	4	30,8%	3	75,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	3	30,0%	2	66,7%	1	7,7%	1	25,0%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	20,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	6,7%
Total	0	0,0%	10	100%	3	100,0%	13	100%	4	100,0%	30	100,0%

Figura 46. Años de experiencia como conductor y considera que las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias están en buenas condiciones



La tabla presenta la percepción de los conductores acerca de las condiciones de las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias en relación con sus años de experiencia. Se observa que la mayoría de los conductores con 2 a 7 años de experiencia (61,5%) considera que estas señales están en buenas condiciones, mientras que en el grupo con 8 a 12 años de experiencia, el 50% de los conductores opina casi nunca, indicando una percepción negativa.

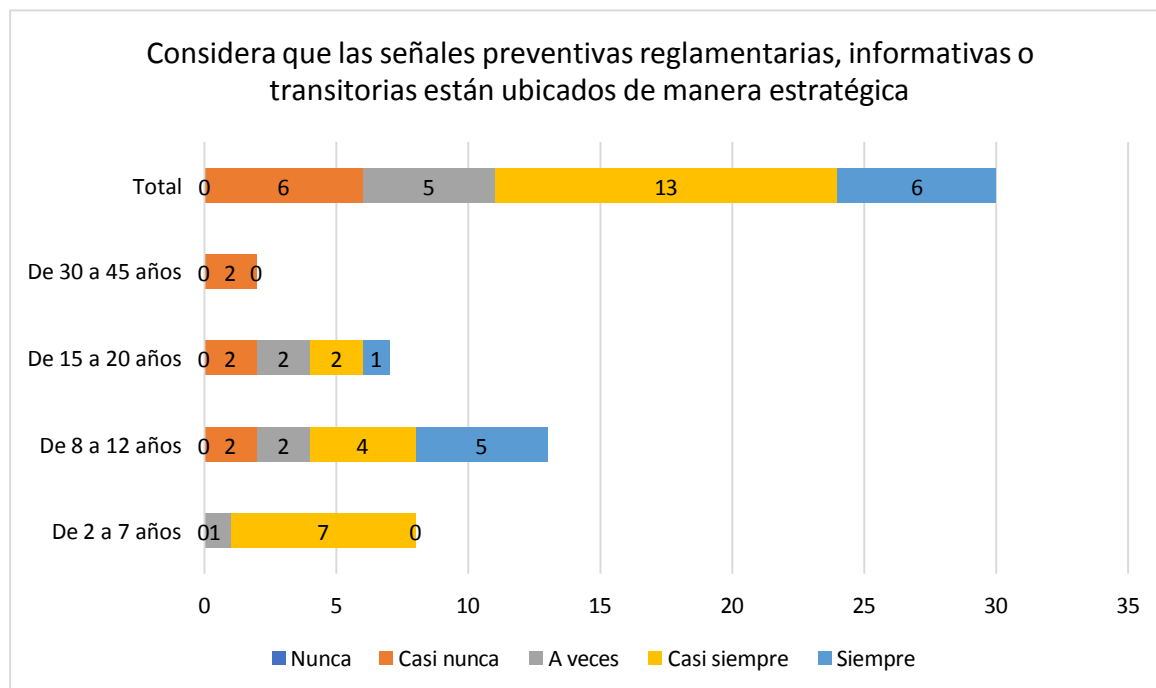
Por otro lado, en el grupo de 15 a 20 años, solo un 7,7% considera que las señales están en buenas condiciones, lo que podría sugerir que, a mayor experiencia, la percepción sobre el estado de las señales se vuelve más crítica.

En general, el análisis muestra que a medida que aumenta la experiencia de los conductores, hay una tendencia a la insatisfacción respecto a las condiciones de las señales. Los datos revelan que los conductores con menos experiencia tienden a tener una opinión más favorable sobre el estado de las señales, mientras que aquellos con mayor experiencia, especialmente los que tienen entre 8 y 12 años, reportan una percepción más negativa, con un 50% indicando que casi nunca están en buenas condiciones.

Tabla 32. Años de experiencia como conductor y considera que las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias están ubicados de manera estratégica

Años de experiencia como conductor	Considera que las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias están ubicados de manera estratégica											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	0	0,0%	1	20,0%	7	53,8%	0	0,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	2	33,3%	2	40,0%	4	30,8%	5	83,3%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	2	33,3%	2	40,0%	2	15,4%	1	16,7%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	33,3%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	6,7%
Total	0	0,0%	6	100%	5	100%	13	100%	6	100%	30	100%

Figura 47. Años de experiencia como conductor y considera que las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias están ubicados de manera estratégica



La tabla presenta las percepciones de los conductores de la empresa Ttio la Florida respecto a la ubicación estratégica de las señales preventivas, reglamentarias, informativas o transitorias, segmentadas por años de experiencia como conductor. Se observa que un total de 30 conductores participaron en la evaluación, y solo 8 (26.7%) de aquellos con 2 a 7 años de experiencia consideran que las señales están ubicadas de manera estratégica, mientras que, en el grupo de 8 a 12 años, la percepción de una ubicación adecuada es notablemente más alta, ya que 5 de ellos (83.3%) así lo creen. Por otro lado, en los grupos con más experiencia (15 a 20 años y 30 a 45 años), la percepción de una ubicación estratégica es considerablemente menor, lo que sugiere que la confianza en la adecuada señalización tiende a disminuir con la experiencia.

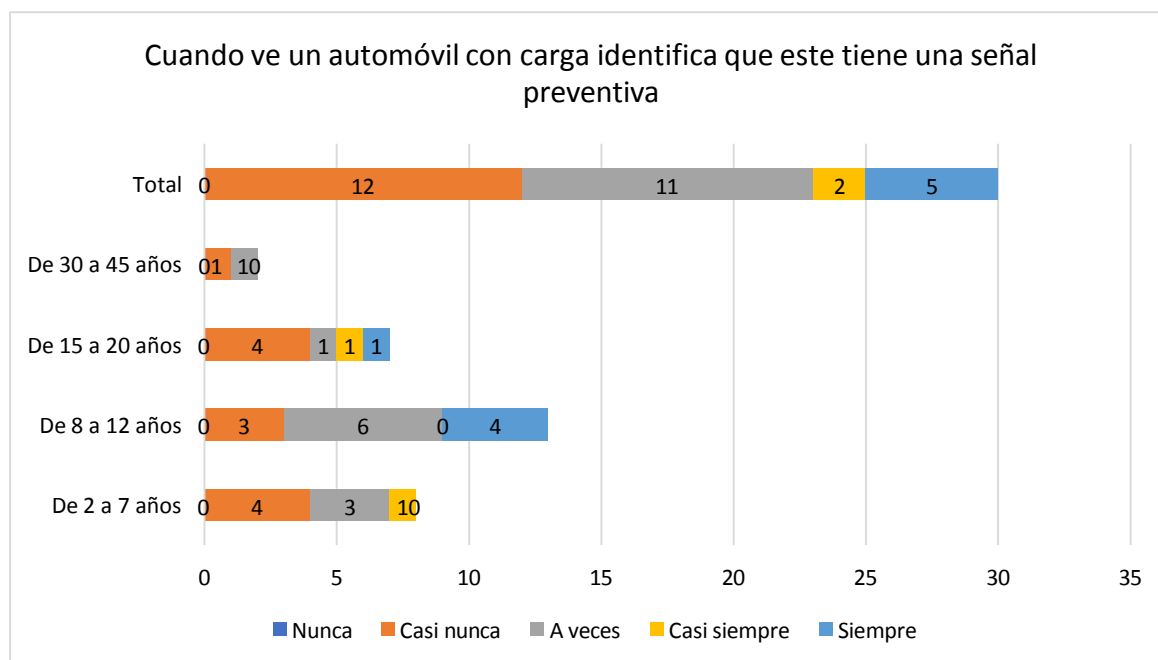
Además, al analizar la distribución de respuestas, se destaca que en el grupo de conductores con 8 a 12 años de experiencia, una mayoría significativa (40%) se posiciona en la categoría de "a veces", lo que puede indicar una percepción de mejora, pero no completamente

satisfactoria. En contraste, la categoría de "nunca" y "casi nunca" muestra que ningún conductor con 2 a 7 años de experiencia reportó estas percepciones.

Tabla 33. Años de experiencia como conductor y cuando ve un automóvil con carga identifica que este tiene una señal preventiva

Años de experiencia como conductor	Cuando ve un automóvil con carga identifica que este tiene una señal preventiva											
	Nunca		Casi nunca		A veces		Casi siempre		Siempre		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	4	33,3%	3	27,3%	1	50,0%	0	0,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	3	25,0%	6	54,5%	0	0,0%	4	80,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	4	33,3%	1	9,1%	1	50,0%	1	20,0%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	1	8,3%	1	9,1%	0	0,0%	0	0,0%	2	6,7%
Total	0	0,0%	12	100%	11	100%	2	100%	5	100%	30	100%

Figura 48. Años de experiencia como conductor y cuando ve un automóvil con carga identifica que este tiene una señal preventiva



La tabla presenta la identificación de señales preventivas en automóviles con carga por parte de los conductores, segmentada por años de experiencia. Se observa que un total de 30

conductores participaron en la evaluación, de los cuales 8 (26.7%) tienen entre 2 a 7 años de experiencia, 13 (43.3%) entre 8 a 12 años, 7 (23.3%) entre 15 a 20 años y 2 (6.7%) entre 30 a 45 años. Ninguno de los conductores reportó una identificación "nunca" de las señales preventivas, lo que sugiere que todos muestran algún nivel de reconocimiento. Sin embargo, la categoría de respuesta "casi siempre" fue dominada por los conductores con 8 a 12 años de experiencia, quienes aportaron el 80% de los casos en esta categoría.

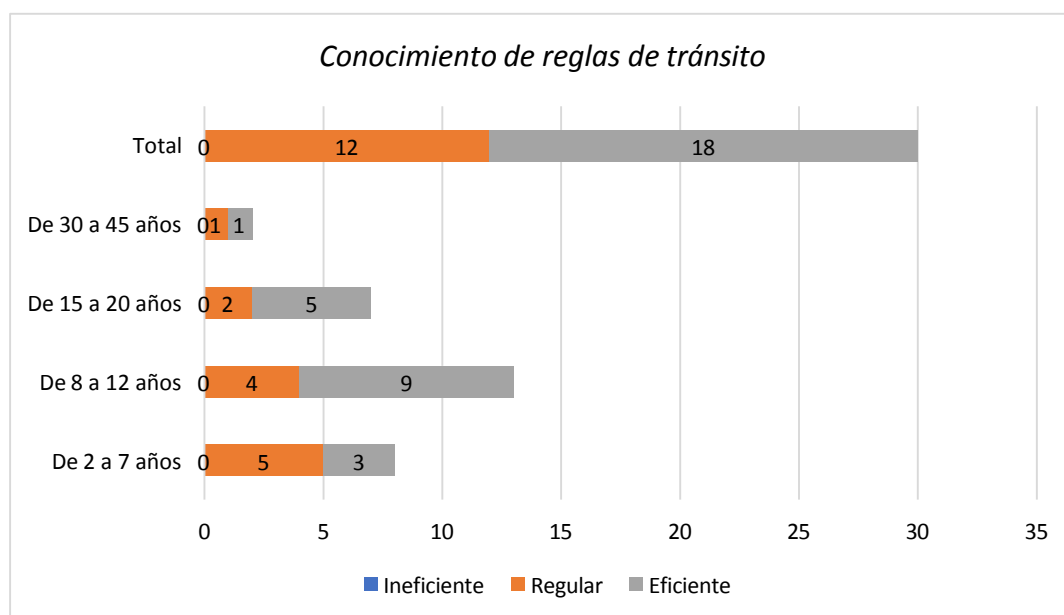
Por otro lado, en la categoría "a veces", se destaca que los conductores con 8 a 12 años de experiencia también presentan una alta proporción (54.5%), lo que sugiere que esta franja de experiencia podría estar más familiarizada con la identificación de señales preventivas. En contraste, los conductores con 30 a 45 años de experiencia reportan una baja identificación, con solo un 9.1% en la categoría "a veces". Esto podría indicar que, a pesar de su mayor antigüedad, su atención hacia las señales puede no ser tan aguda.

5.1.3 Resultados descriptivos de la variable conocimiento de reglas de tránsito

Tabla 34. Años de experiencia como conductor y conocimiento de reglas de tránsito

Años de experiencia como conductor	Conocimiento de reglas de tránsito							
	Ineficiente		Regular		Eficiente		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	5	41,7%	3	16,7%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	4	33,3%	9	50,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	2	16,7%	5	27,8%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	1	8,3%	1	5,6%	2	6,7%
Total	0	0,0%	12	100,0%	18	100,0%	30	100,0%

Figura 49. Años de experiencia como conductor y conocimiento de reglas de tránsito



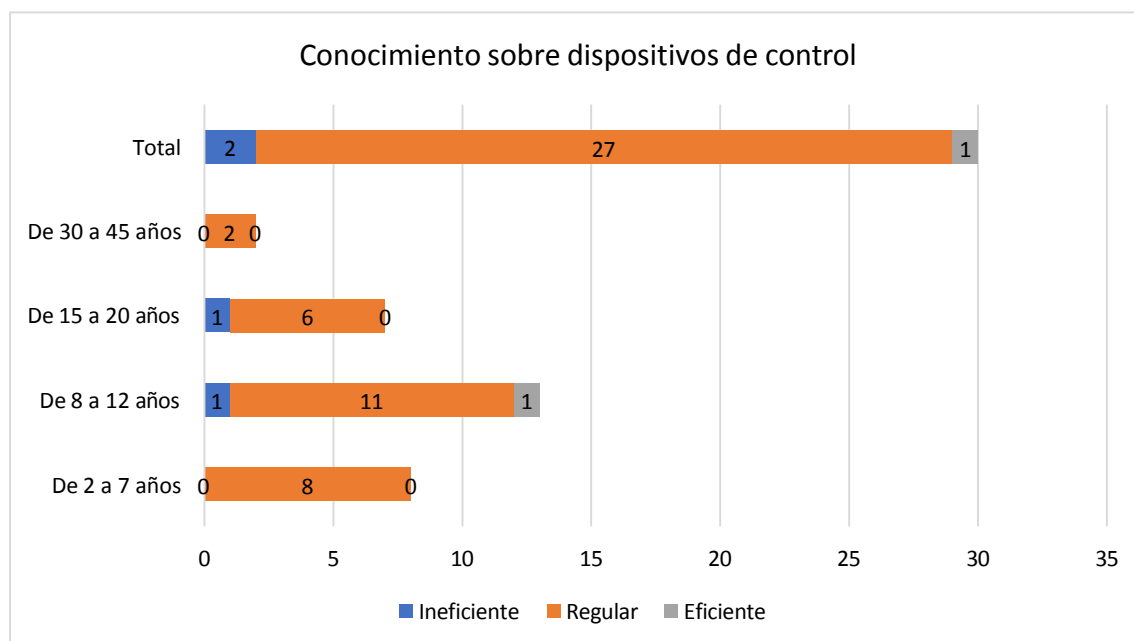
La tabla presenta un análisis del conocimiento de las reglas de tránsito en relación con los años de experiencia como conductor en una muestra de 30 individuos. Se observa que no existe ningún conductor que califique como "ineficiente" en el conocimiento de las reglas de tránsito, lo que sugiere un nivel mínimo de ineficiencia entre los participantes. La categoría "regular" destaca principalmente en la franja de 2 a 7 años, con un 41.7% de los conductores, mientras que los que tienen entre 8 a 12 años de experiencia muestran un desempeño más eficiente, con un 50% en la categoría "eficiente". Esto indica que a medida que aumenta la experiencia, los conductores tienden a mejorar su conocimiento sobre las normas de tránsito.

En cuanto a los conductores con más años de experiencia, como los de 15 a 20 años y de 30 a 45 años, se nota una disminución en el número total de participantes, lo que podría sugerir que hay menos conductores en estas categorías o que la experiencia no necesariamente se traduce en un mejor conocimiento de las reglas de tránsito. Sin embargo, entre los conductores más experimentados, se encuentra un 27.8% en la categoría "eficiente" para el grupo de 15 a 20 años, lo que indica que, aunque el número de participantes es bajo, todavía hay un nivel significativo de competencia en el conocimiento de las normas.

Tabla 35. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre dispositivos de control

Años de experiencia como conductor	Conocimiento sobre dispositivos de control							
	Ineficiente		Regular		Eficiente		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	8	29,6%	0	0,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	1	50,0%	11	40,7%	1	100,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	1	50,0%	6	22,2%	0	0,0%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	7,4%	0	0,0%	2	6,7%
Total	2	100,0%	27	100,0%	1	100,0%	30	100,0%

Figura 50. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre dispositivos de control



La tabla presenta la relación entre los años de experiencia como conductor y el conocimiento sobre dispositivos de control, categorizado en tres niveles de eficiencia: ineficiente, regular y eficiente. Se observa que entre los conductores con 2 a 7 años de experiencia, el 29.6% se clasifica como "regular", mientras que los que tienen de 8 a 12 años de experiencia muestran una distribución más equilibrada, con el 50% en la categoría "ineficiente" y el 100% en "eficiente". Esto sugiere que los conductores con mayor experiencia tienden a tener un mejor

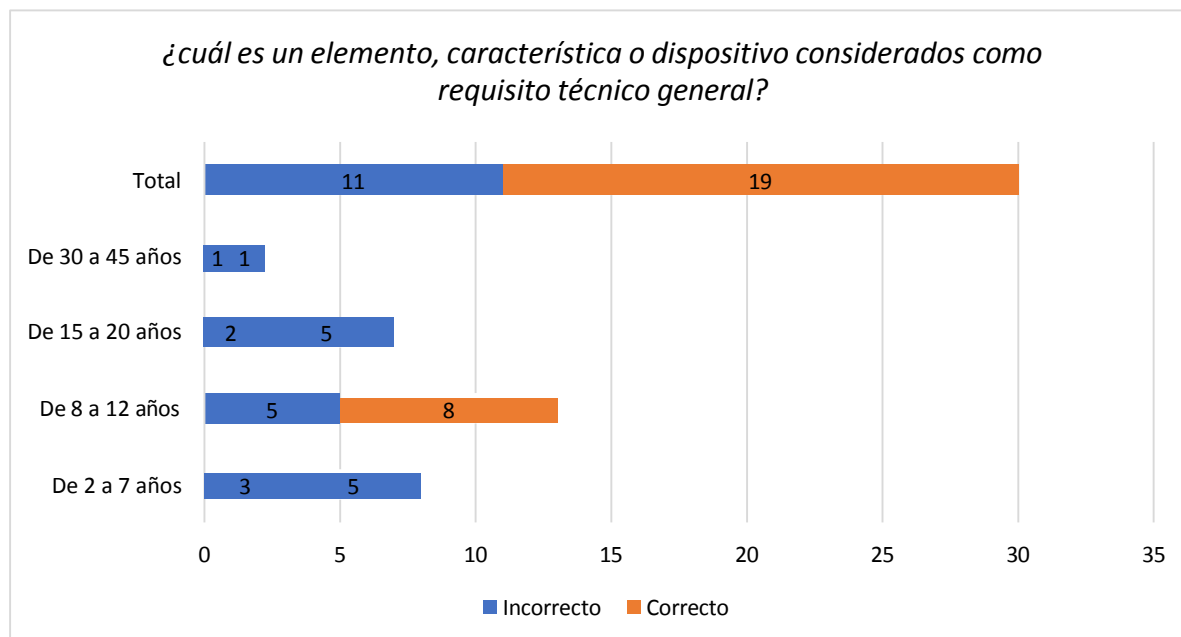
conocimiento sobre los dispositivos de control, evidenciado por la presencia de un conductor eficiente en este grupo.

En el grupo de conductores con 15 a 20 años de experiencia, el 50% se encuentra en la categoría "ineficiente", lo que indica una posible necesidad de actualización o formación en el uso de dispositivos de control. Por otro lado, los conductores con 30 a 45 años de experiencia presentan un bajo número total, con únicamente un 7.4% en la categoría "regular". En general, la tendencia sugiere que a medida que aumenta la experiencia, también lo hace el conocimiento sobre dispositivos de control.

Tabla 36. Años de experiencia como conductor y ¿cuál es un elemento, característica o dispositivo considerados como requisito técnico general?

Años de experiencia como conductor	¿Cuál es un elemento, característica o dispositivo considerados como requisito técnico general?					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	3	27,3%	5	26,3%	8	26,7%
De 8 a 12 años	5	45,5%	8	42,1%	13	43,3%
De 15 a 20 años	2	18,2%	5	26,3%	7	23,3%
De 30 a 45 años	1	9,1%	1	5,3%	2	6,7%
Total	11	100,0%	19	100,0%	30	100,0%

Figura 51. Años de experiencia como conductor y ¿cuál es un elemento, característica o dispositivo considerados como requisito técnico general?



La tabla presenta los resultados de una encuesta sobre el conocimiento de requisitos técnicos generales entre conductores de la empresa Ttio la Florida, clasificados según sus años de experiencia. Se observa que 19 conductores identificaron correctamente los requisitos técnicos, mientras que 11 no lo hicieron. No se registraron respuestas en la categoría de "bajo". Al analizar la experiencia de los conductores, se destaca que la mayoría de quienes manifestaron un conocimiento “adecuado” (45.5%) tienen entre 8 y 12 años de experiencia, mientras que el grupo con menor representación en la categoría “correcto” corresponde a aquellos con 30 a 45 años de experiencia, sugiriendo que la experiencia no siempre se traduce en un mejor conocimiento de los requisitos técnicos.

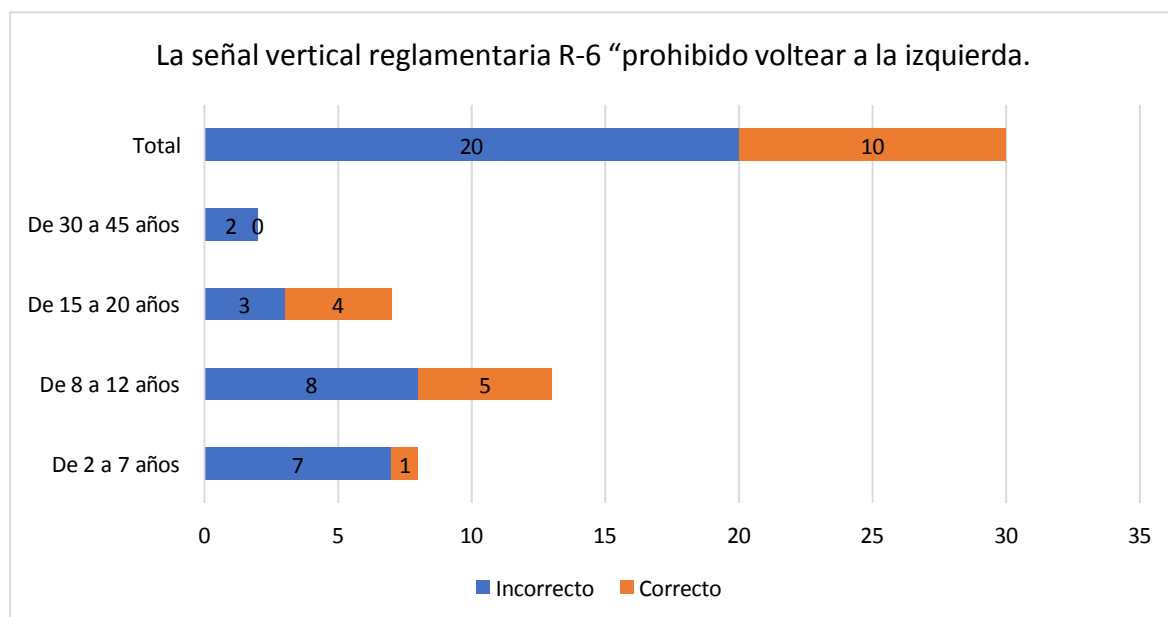
Además, los conductores con entre 2 y 7 años de experiencia mostraron una distribución casi equitativa entre respuestas correctas e incorrectas, lo que indica una posible falta de formación o actualización en la materia. En contraste, los conductores con más de 15 años de experiencia presentan una mayor proporción de respuestas correctas, sugiriendo que la experiencia

acumulada puede estar relacionada con un mejor entendimiento de los requisitos técnicos generales.

Tabla 37. Años de experiencia como conductor y la señal vertical reglamentaria R-6 “prohibido voltear a la izquierda.

Años de experiencia como conductor	La señal vertical reglamentaria R-6 “prohibido voltear a la izquierda.					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	7	35,0%	1	10,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	8	40,0%	5	50,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	3	15,0%	4	40,0%	7	23,3%
De 30 a 45 años	2	10,0%	0	0,0%	2	6,7%
Total	20	100,0%	10	100,0%	30	100,0%

Figura 52. Años de experiencia como conductor y la señal vertical reglamentaria R-6 “prohibido voltear a la izquierda.



La tabla presenta los resultados sobre la comprensión de la señal vertical reglamentaria R-6 “prohibido voltear a la izquierda” en función de los años de experiencia como conductor. Se observa que, de los 30 conductores evaluados, 20 (66.7%) consideran incorrectamente el significado de la señal, mientras que 10 (33.3%) la interpretan correctamente. Al analizar por rangos de experiencia, se evidencia que los conductores con 2 a 7 años de experiencia tienen

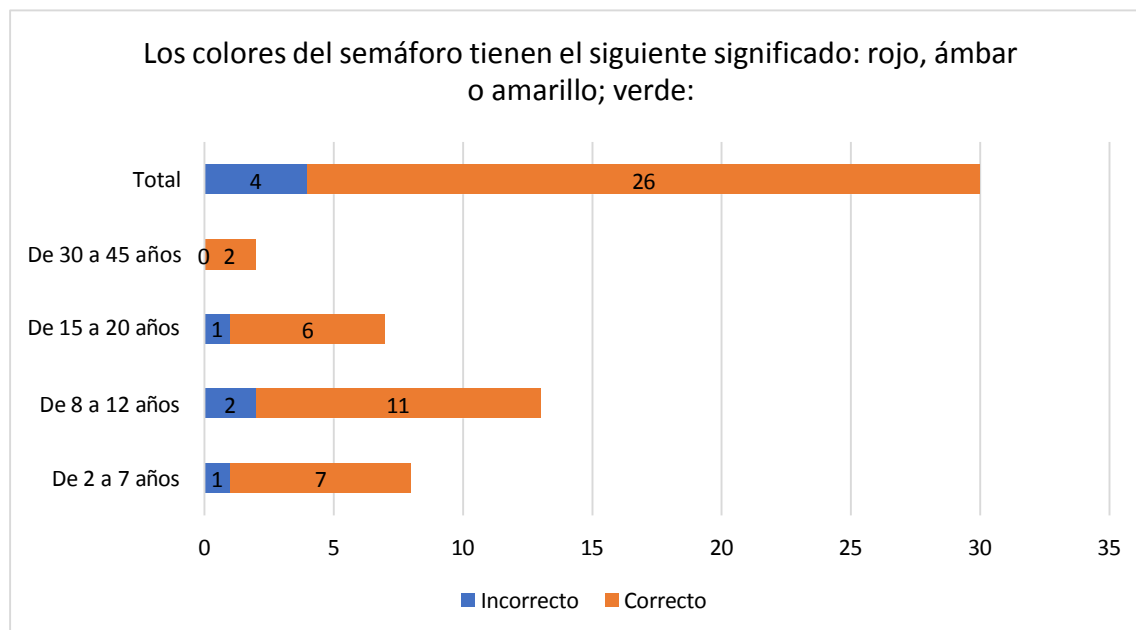
un porcentaje elevado de respuestas incorrectas (35.0%), mientras que los de 8 a 12 años presentan un mejor desempeño, con un 50.0% de respuestas correctas. Esto sugiere que la experiencia no siempre se traduce en una correcta interpretación de las señales de tránsito.

En cuanto a los conductores con más de 15 años de experiencia, se observa una tendencia preocupante, ya que un 55.0% de ellos también interpretó incorrectamente la señal. Esto puede indicar que, a pesar de la experiencia acumulada, algunos conductores no actualizan sus conocimientos sobre las normativas viales. Por otro lado, los conductores con más de 30 años de experiencia no mostraron respuestas correctas, lo que resalta la necesidad de realizar campañas de educación y actualización en seguridad vial, independientemente de la experiencia previa de los conductores.

Tabla 38. Años de experiencia como conductor y los colores del semáforo tienen el siguiente significado: rojo, ámbar o amarillo; verde:

Años de experiencia como conductor	Los colores del semáforo tienen el siguiente significado: rojo, ámbar o amarillo; verde:					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	1	25,0%	7	26,9%	8	26,7%
De 8 a 12 años	2	50,0%	11	42,3%	13	43,3%
De 15 a 20 años	1	25,0%	6	23,1%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	7,7%	2	6,7%
Total	4	100,0%	26	100,0%	30	100,0%

Figura 53. Años de experiencia como conductor y los colores del semáforo tienen el siguiente significado: rojo, ámbar o amarillo; verde:



La tabla presenta el conocimiento de los significados de los colores del semáforo entre los conductores según sus años de experiencia. Se observa que 26 conductores tienen un correcto entendimiento de esta señalización, mientras que 4 conductores muestran un incorrecto entendimiento. En términos de experiencia, la mayoría de los conductores con entre 2 y 7 años (87.5%) tienen un entendimiento correcto, mientras que, en el grupo de 8 a 12 años, el 84.6% también lo posee. Sin embargo, en los conductores con 15 a 20 años de experiencia, esta cifra disminuye al 85.7%, y el grupo de 30 a 45 años presenta la menor proporción de conductores con entendimiento correcto, siendo solo el 100% de sus miembros correctos, aunque este grupo es pequeño (2 conductores).

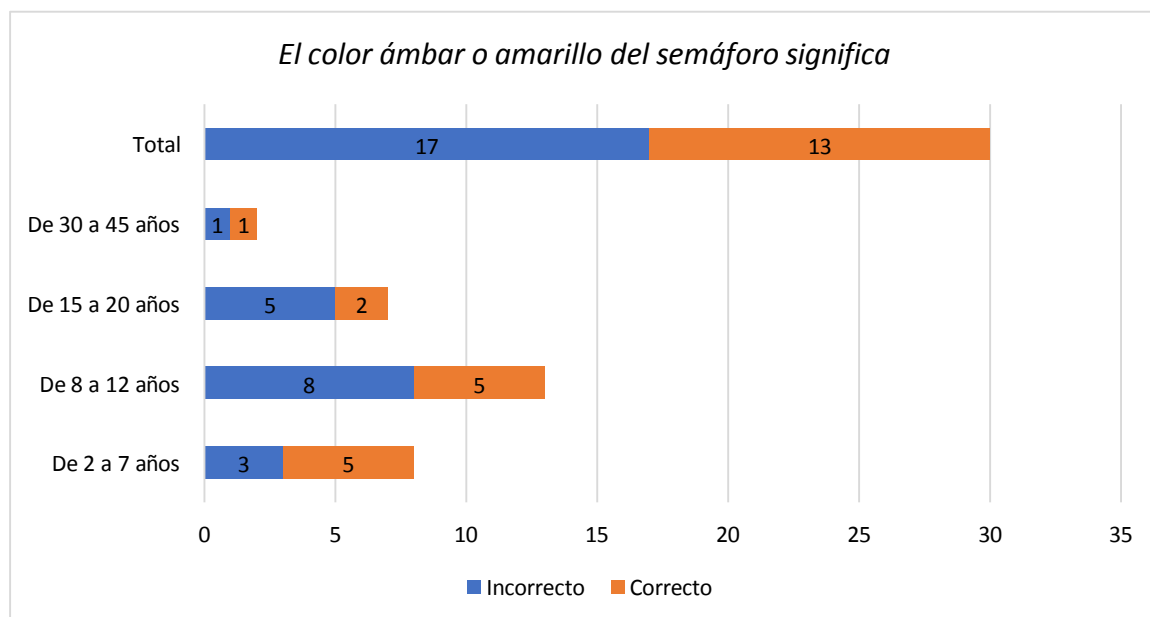
Al analizar los resultados, se destaca que la experiencia parece correlacionarse positivamente con el entendimiento correcto de los colores del semáforo. Mientras que la mayoría de los conductores con menos años de experiencia demuestran un buen conocimiento, es importante notar que la categoría de “incorrecto” es más significativa en los conductores

con menos experiencia, sugiriendo que la capacitación y la práctica pueden desempeñar un papel crucial en la comprensión de las señales de tránsito.

Tabla 39. Años de experiencia como conductor y el color ámbar o amarillo del semáforo significa

Años de experiencia como conductor	El color ámbar o amarillo del semáforo significa					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	3	17,6%	5	38,5%	8	26,7%
De 8 a 12 años	8	47,1%	5	38,5%	13	43,3%
De 15 a 20 años	5	29,4%	2	15,4%	7	23,3%
De 30 a 45 años	1	5,9%	1	7,7%	2	6,7%
Total	17	100,0%	13	100,0%	30	100,0%

Figura 54. Años de experiencia como conductor y el color ámbar o amarillo del semáforo significa



La tabla presenta los resultados sobre la comprensión del significado del color ámbar o amarillo del semáforo en función de los años de experiencia como conductor. Se observó que un total de 30 conductores participaron en la evaluación, de los cuales 17 (56.7%) respondieron incorrectamente y 13 (43.3%) respondieron correctamente. Entre los conductores con 2 a 7 años de experiencia, un 38.5% tuvo respuestas correctas, destacando una mayor proporción de

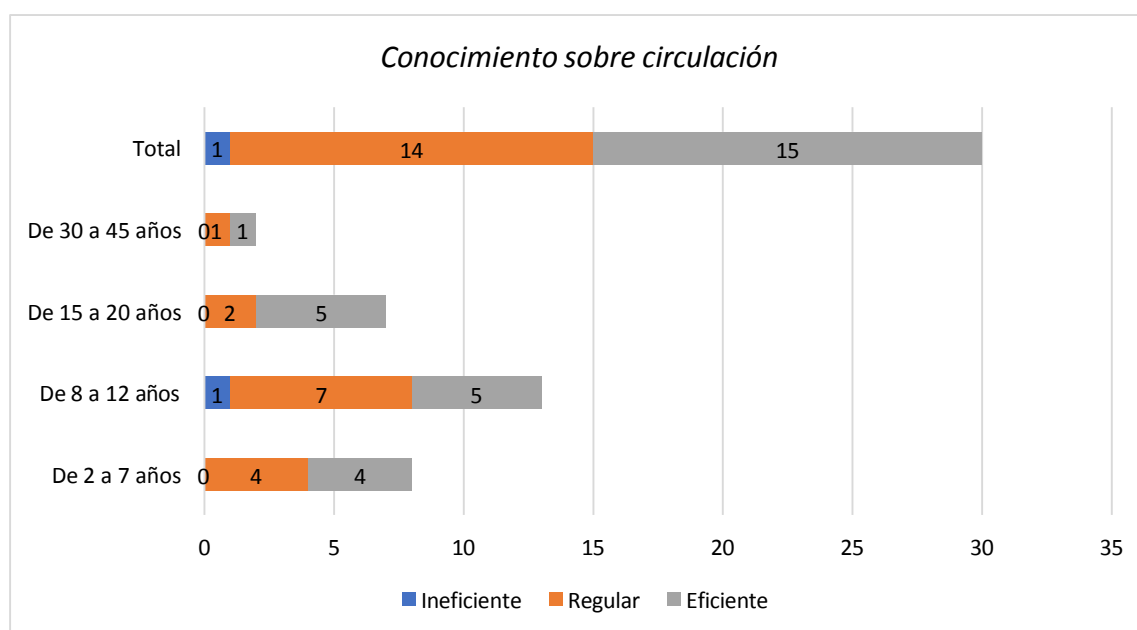
aciertos en este grupo. En contraste, los conductores con 8 a 12 años de experiencia mostraron el porcentaje más alto de respuestas correctas (38.5%), lo que sugiere que la experiencia puede influir positivamente en la comprensión de las señales de tránsito.

Por otro lado, los conductores con 15 a 20 años de experiencia presentaron un 15.4% de respuestas correctas, lo que indica una disminución en la comprensión en comparación con los grupos anteriores. Finalmente, los conductores con 30 a 45 años de experiencia tuvieron el porcentaje más bajo de respuestas correctas (7.7%), sugiriendo que, a pesar de su mayor tiempo en la conducción, podrían existir factores que afectan su percepción de las señales de tránsito.

Tabla 40. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre circulación

Años de experiencia como conductor	Conocimiento sobre circulación							
	Ineficiente		Regular		Eficiente		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	4	28,6%	4	26,7%	8	26,7%
De 8 a 12 años	1	100,0%	7	50,0%	5	33,3%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	2	14,3%	5	33,3%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	1	7,1%	1	6,7%	2	6,7%
Total	1	100,0%	14	100,0%	15	100,0%	30	100,0%

Figura 55. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre circulación



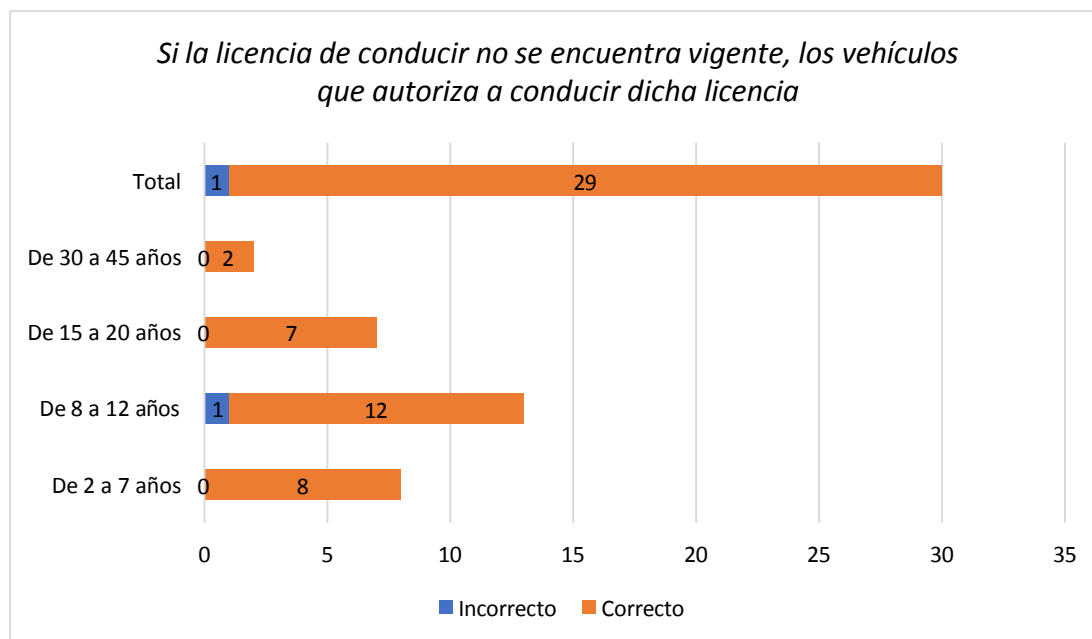
La tabla presenta un análisis sobre el conocimiento de circulación entre los conductores de la empresa, clasificado según sus años de experiencia. Se observa que, de los 30 conductores encuestados, ninguno de los que tiene entre 2 y 7 años de experiencia se clasificó como “ineficiente”, mientras que el 28.6% se considera “regular” y el 26.7% “eficiente”. Por otro lado, los conductores con 8 a 12 años de experiencia destacan en el grupo “ineficiente” con un 100% de representación en esta categoría, lo que indica que esta experiencia no garantiza un conocimiento adecuado de la circulación. En esta misma categoría, el 50% se sitúa en “regular” y el 33.3% en “eficiente”.

En el grupo de conductores con 15 a 20 años de experiencia, se observa que hay un 14.3% en la categoría “regular” y un 33.3% en “eficiente”, sugiriendo que, a pesar de tener una experiencia considerable, algunos todavía presentan deficiencias en su conocimiento sobre circulación. Por último, el grupo de 30 a 45 años de experiencia es el más reducido, con solo dos conductores, y ambos se clasifican en “regular” y “eficiente”. Este análisis resalta que, aunque la experiencia es un factor importante, no siempre se traduce en un conocimiento eficiente sobre la circulación.

Tabla 41. Años de experiencia como conductor y si la licencia de conducir no se encuentra vigente, los vehículos que autoriza a conducir dicha licencia

Años de experiencia como conductor	Si la licencia de conducir no se encuentra vigente, los vehículos que autoriza a conducir dicha licencia					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	8	27,6%	8	26,7%
De 8 a 12 años	1	100,0%	12	41,4%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	7	24,1%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	6,9%	2	6,7%
Total	1	100,0%	29	100,0%	30	100,0%

Figura 56. Años de experiencia como conductor y si la licencia de conducir no se encuentra vigente, los vehículos que autoriza a conducir dicha licencia



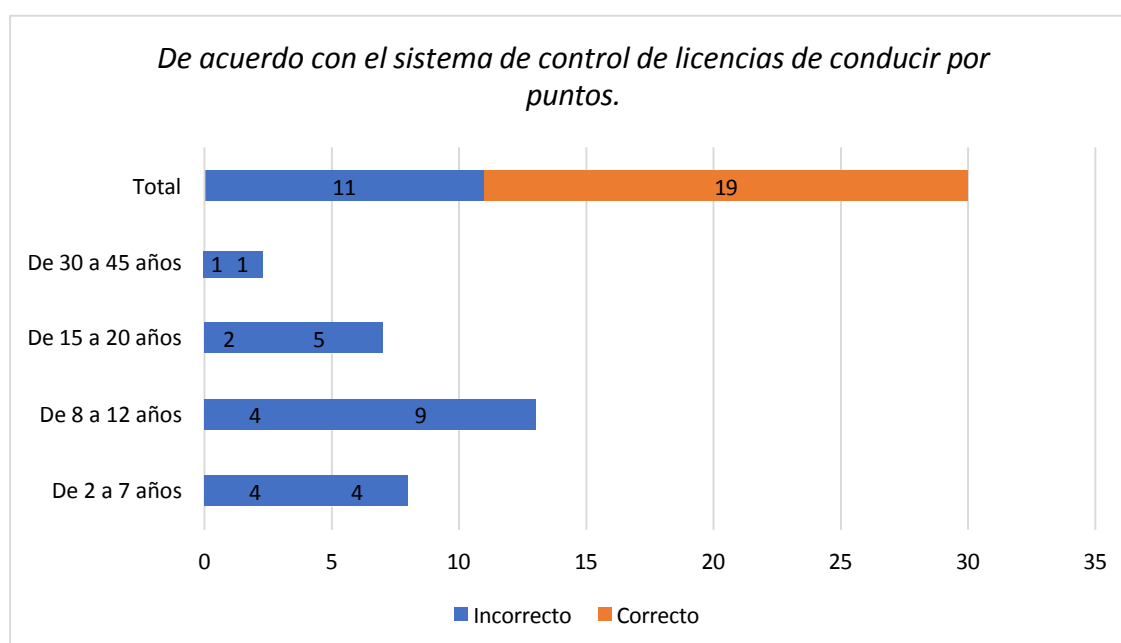
La tabla presenta un análisis sobre el conocimiento de los conductores respecto a los vehículos que pueden ser conducidos con una licencia no vigente, en relación con sus años de experiencia como conductores. De los 30 encuestados, los resultados indican que todos los conductores con 8 a 12 años de experiencia (43.3%) demostraron un conocimiento adecuado de la normativa, ya que solo uno de ellos respondió incorrectamente. Sin embargo, en los grupos con menos experiencia (2 a 7 años y 15 a 20 años), el 100% de los conductores no pudo identificar correctamente los vehículos autorizados, sugiriendo una posible falta de capacitación o información en estos grupos.

En el grupo de conductores con 30 a 45 años de experiencia, se observó que el 100% de ellos también respondió de manera incorrecta, aunque el tamaño de este grupo es pequeño, lo que limita la generalización de este resultado. En general, los datos sugieren que la experiencia no siempre se traduce en un conocimiento adecuado de las normativas para conducir.

Tabla 42. Años de experiencia como conductor y de acuerdo con el sistema de control de licencias de conducir por puntos.

Años de experiencia como conductor	De acuerdo con el sistema de control de licencias de conducir por puntos.					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	4	36,4%	4	21,1%	8	26,7%
De 8 a 12 años	4	36,4%	9	47,4%	13	43,3%
De 15 a 20 años	2	18,2%	5	26,3%	7	23,3%
De 30 a 45 años	1	9,1%	1	5,3%	2	6,7%
Total	11	100,0%	19	100,0%	30	100,0%

Figura 57. Años de experiencia como conductor y de acuerdo con el sistema de control de licencias de conducir por puntos.



La tabla presenta una evaluación del conocimiento de los conductores sobre el sistema de control de licencias de conducir por puntos, segmentado por años de experiencia. De un total de 30 conductores, se observa que 19 (63,3%) tienen un conocimiento "correcto" sobre el sistema, mientras que 11 (36,7%) lo tienen "incorrecto". Dentro de cada grupo de experiencia, los conductores con 8 a 12 años de experiencia destacan con el mayor porcentaje de respuestas "correctas" (47,4%), lo que sugiere que la experiencia en la conducción podría estar relacionada con un mejor entendimiento de las normativas. Por otro lado, los conductores con 30 a 45 años

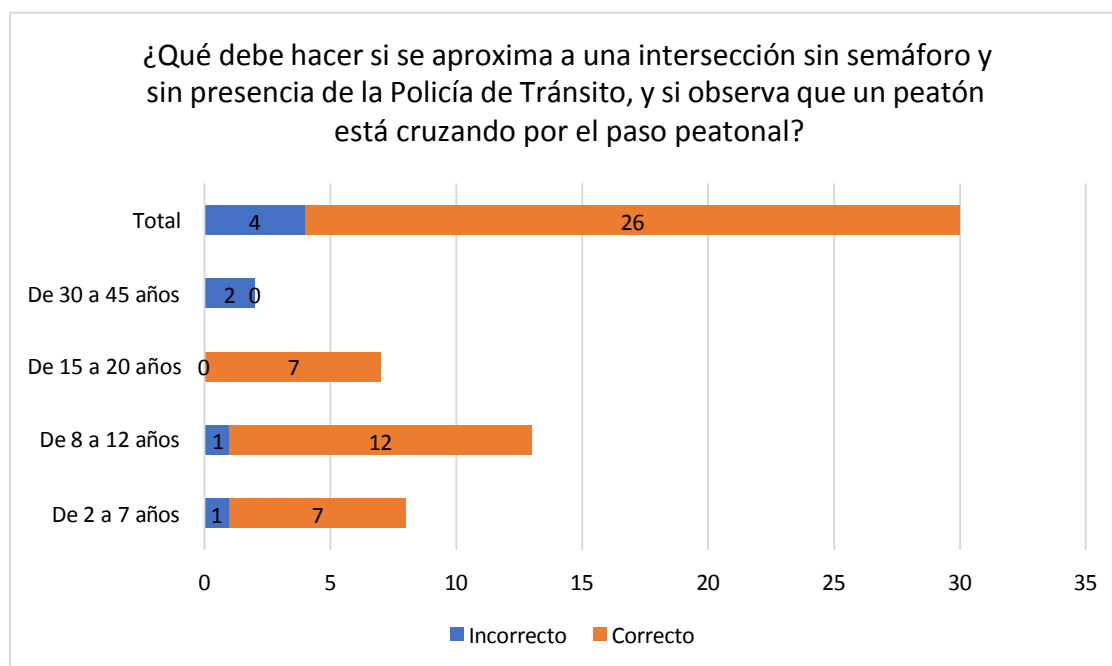
de experiencia presentaron el menor número de respuestas correctas (5,3%), lo que podría indicar una falta de actualización sobre el sistema por parte de este grupo.

Al analizar las respuestas incorrectas, los conductores con 2 a 7 años de experiencia son los que menos se manifiestan en esta categoría, con un 36,4%, lo que refleja que, a pesar de su menor experiencia, poseen un conocimiento más adecuado del sistema de puntos. En contraste, el grupo de 15 a 20 años de experiencia muestra un porcentaje considerable de respuestas correctas (26,3%), aunque menos que los de 8 a 12 años. Esto sugiere que, aunque la experiencia prolongada podría no siempre correlacionarse con una comprensión actualizada de las regulaciones, existe una tendencia entre los conductores con experiencia intermedia a estar más informados.

Tabla 43. Años de experiencia como conductor y ¿Qué debe hacer si se aproxima a una intersección sin semáforo y sin presencia de la Policía de Tránsito, y si observa que un peatón está cruzando por el paso peatonal?

Años de experiencia como conductor	¿Qué debe hacer si se aproxima a una intersección sin semáforo y sin presencia de la Policía de Tránsito, y si observa que un peatón está cruzando por el paso peatonal?					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	1	25,0%	7	26,9%	8	26,7%
De 8 a 12 años	1	25,0%	12	46,2%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	7	26,9%	7	23,3%
De 30 a 45 años	2	50,0%	0	0,0%	2	6,7%
Total	4	100,0%	26	100,0%	30	100,0%

Figura 58. Años de experiencia como conductor y ¿Qué debe hacer si se aproxima a una intersección sin semáforo y sin presencia de la Policía de Tránsito, y si observa que un peatón está cruzando por el paso peatonal?



La tabla presenta los resultados de una pregunta sobre el conocimiento de los conductores en relación con el comportamiento adecuado al aproximarse a una intersección sin semáforo y con un peatón cruzando por el paso peatonal, desglosado por años de experiencia. Se observa que un 86.7% de los conductores con 2 a 7 años de experiencia y un 71.4% de aquellos con 8 a 12 años responden de manera correcta, lo que sugiere un buen nivel de conocimiento sobre las normas de tránsito en estas categorías. Sin embargo, entre los conductores con más experiencia (15 a 20 años y 30 a 45 años), la proporción de respuestas correctas disminuye notablemente, lo que podría indicar una falta de actualización sobre las normativas vigentes o un sesgo en la interpretación de las mismas.

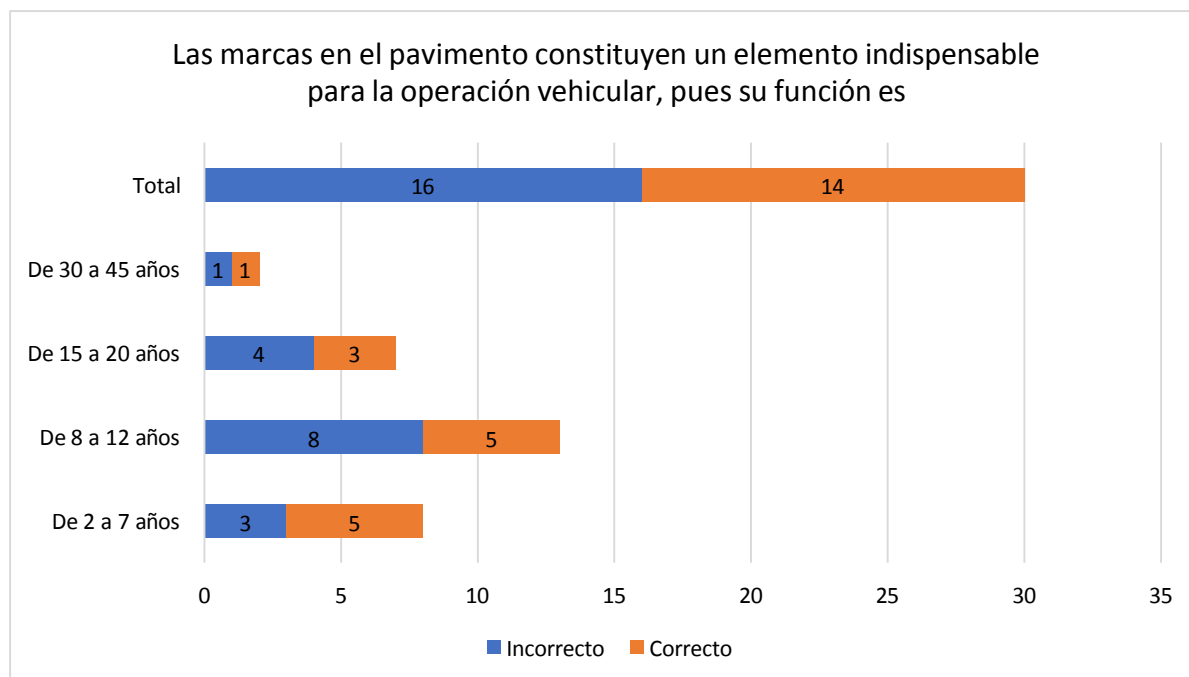
Por otro lado, el análisis de las respuestas incorrectas revela que, aunque los conductores con 2 a 7 años de experiencia tienen una tasa baja de respuestas erróneas (25%), esta cifra aumenta a un 46.2% en la categoría de 8 a 12 años, lo que sugiere que el conocimiento no siempre se traduce en la práctica adecuada. En los conductores con 15 a 20 años de experiencia, el 100%

de las respuestas incorrectas se presentan, lo que podría señalar un deterioro en la comprensión de las reglas de tránsito a medida que aumenta la experiencia.

Tabla 44. Años de experiencia como conductor y las marcas en el pavimento constituyen un elemento indispensable para la operación vehicular, pues su función es:

Años de experiencia como conductor	Las marcas en el pavimento constituyen un elemento indispensable para la operación vehicular, pues su función es:					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	3	18,8%	5	35,7%	8	26,7%
De 8 a 12 años	8	50,0%	5	35,7%	13	43,3%
De 15 a 20 años	4	25,0%	3	21,4%	7	23,3%
De 30 a 45 años	1	6,3%	1	7,1%	2	6,7%
Total	16	100,0%	14	100,0%	30	100,0%

Figura 59. Años de experiencia como conductor y las marcas en el pavimento constituyen un elemento indispensable para la operación vehicular, pues su función es:



La tabla presenta los resultados de una encuesta sobre el conocimiento de los conductores en relación a la importancia de las marcas en el pavimento para la operación vehicular, segmentada por años de experiencia. Se observa que los conductores con una experiencia entre 8 y 12 años son los que más reconocen la función esencial de estas marcas, con un 50% de respuestas

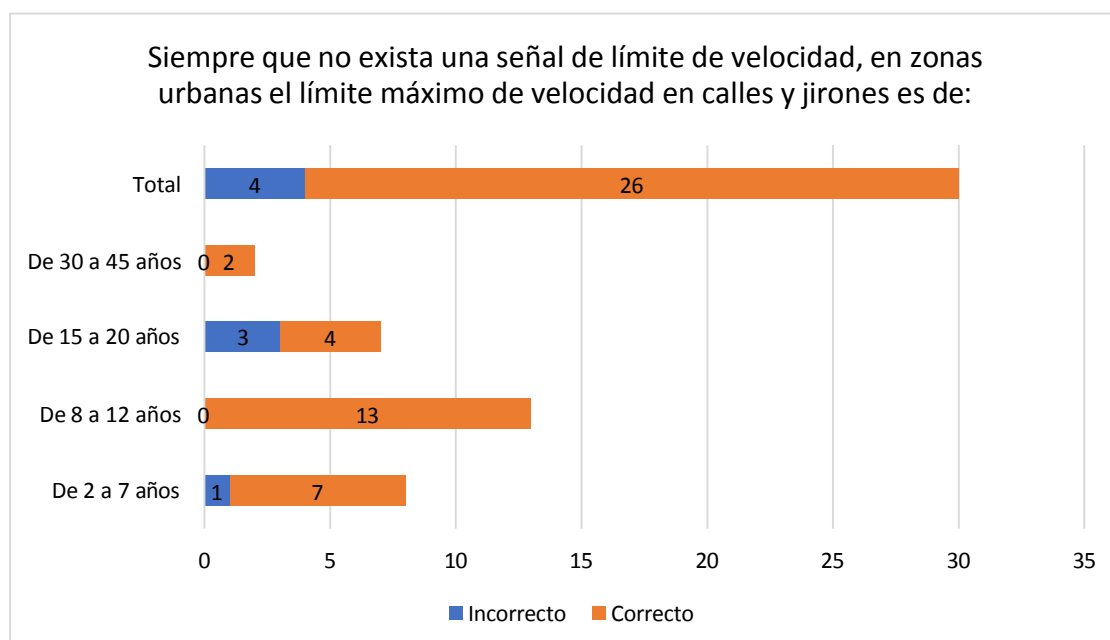
incorrectas, lo que sugiere que, a pesar de su experiencia, existe un desconocimiento significativo sobre este aspecto crucial para la seguridad vial. Por otro lado, los conductores con 2 a 7 años de experiencia muestran una mayor proporción de respuestas correctas (35.7%), lo que podría indicar una mejor formación o mayor atención a los detalles en los primeros años de conducción.

En contraste, los conductores con más de 15 años de experiencia presentan un nivel considerable de respuestas incorrectas, con un 25% en el grupo de 15 a 20 años. Esto podría interpretarse como una falta de actualización en las normativas viales o un posible desgaste en la atención hacia aspectos fundamentales de la conducción. En general, el 43.3% de los encuestados responde incorrectamente a la pregunta, lo que pone de manifiesto una necesidad de reforzar la capacitación y concienciación sobre la importancia de las marcas en el pavimento, independientemente de la experiencia acumulada.

Tabla 45. Años de experiencia como conductor y siempre que no exista una señal de límite de velocidad, en zonas urbanas el límite máximo de velocidad en calles y jirones es de:

Años de experiencia como conductor	Siempre que no exista una señal de límite de velocidad, en zonas urbanas el límite máximo de velocidad en calles y jirones es de:					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	1	25,0%	7	26,9%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	13	50,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	3	75,0%	4	15,4%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	7,7%	2	6,7%
Total	4	100,0%	26	100,0%	30	100,0%

Figura 60. Años de experiencia como conductor y siempre que no exista una señal de límite de velocidad, en zonas urbanas el límite máximo de velocidad en calles y jirones es de:



La tabla presenta los resultados sobre el conocimiento de los límites de velocidad en zonas urbanas, segmentados por los años de experiencia de los conductores. Se observa que entre los conductores con 2 a 7 años de experiencia, un 25% respondió incorrectamente, mientras que un 26,9% acertó en su respuesta. Este grupo muestra una distribución bastante equilibrada entre respuestas correctas e incorrectas. Por otro lado, los conductores con 8 a 12 años de experiencia destacan por su conocimiento, ya que el 50% respondió correctamente, lo que indica que esta categoría tiene un mayor dominio sobre la normativa de velocidad, sugiriendo que la

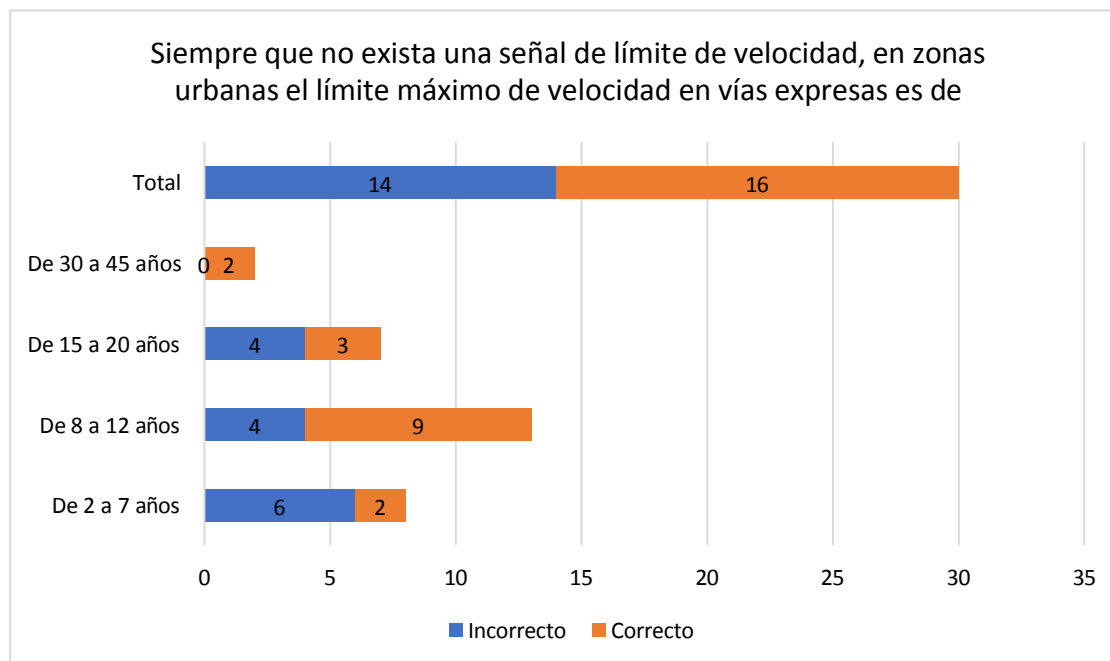
experiencia puede estar correlacionada con un mejor entendimiento de las regulaciones de tránsito.

En contraste, los conductores con 15 a 20 años de experiencia presentan un perfil diferente, donde un 75% respondió incorrectamente, lo que podría reflejar una desactualización en su conocimiento respecto a las normas de velocidad o una posible laxitud en la adherencia a las mismas, a pesar de su mayor experiencia. Finalmente, los conductores con entre 30 a 45 años de experiencia, aunque constituyen un grupo pequeño, también muestran un bajo conocimiento, con un 100% de respuestas correctas. Esto sugiere que, si bien la experiencia es un factor clave, no siempre garantiza un conocimiento actualizado de las normativas viales, lo que podría tener implicaciones serias en la seguridad vial.

Tabla 46. Años de experiencia como conductor y siempre que no exista una señal de límite de velocidad, en zonas urbanas el límite máximo de velocidad en vías expresas es de

Años de experiencia como conductor	Siempre que no exista una señal de límite de velocidad, en zonas urbanas el límite máximo de velocidad en vías expresas es de					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	6	42,9%	2	12,5%	8	26,7%
De 8 a 12 años	4	28,6%	9	56,3%	13	43,3%
De 15 a 20 años	4	28,6%	3	18,8%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	12,5%	2	6,7%
Total	14	100,0%	16	100,0%	30	100,0%

Figura 61. Años de experiencia como conductor y siempre que no exista una señal de límite de velocidad, en zonas urbanas el límite máximo de velocidad en vías expresas es de



La tabla presenta los resultados de una evaluación sobre el conocimiento de los límites de velocidad en zonas urbanas, segmentados por años de experiencia como conductor. Se observa que un 42.9% de los conductores con experiencia de 2 a 7 años respondió incorrectamente a la pregunta, mientras que solo un 12.5% respondió correctamente. Por otro lado, los conductores con 8 a 12 años de experiencia mostraron un mayor porcentaje de respuestas correctas (56.3%), sugiriendo que esta franja de experiencia puede estar mejor informada sobre las normativas de velocidad. En contraste, los conductores con 15 a 20 años de experiencia y aquellos con 30 a 45 años presentaron porcentajes de respuestas incorrectas que no son tan altos como los de los conductores más novatos, pero tampoco alcanzaron niveles significativos de aciertos.

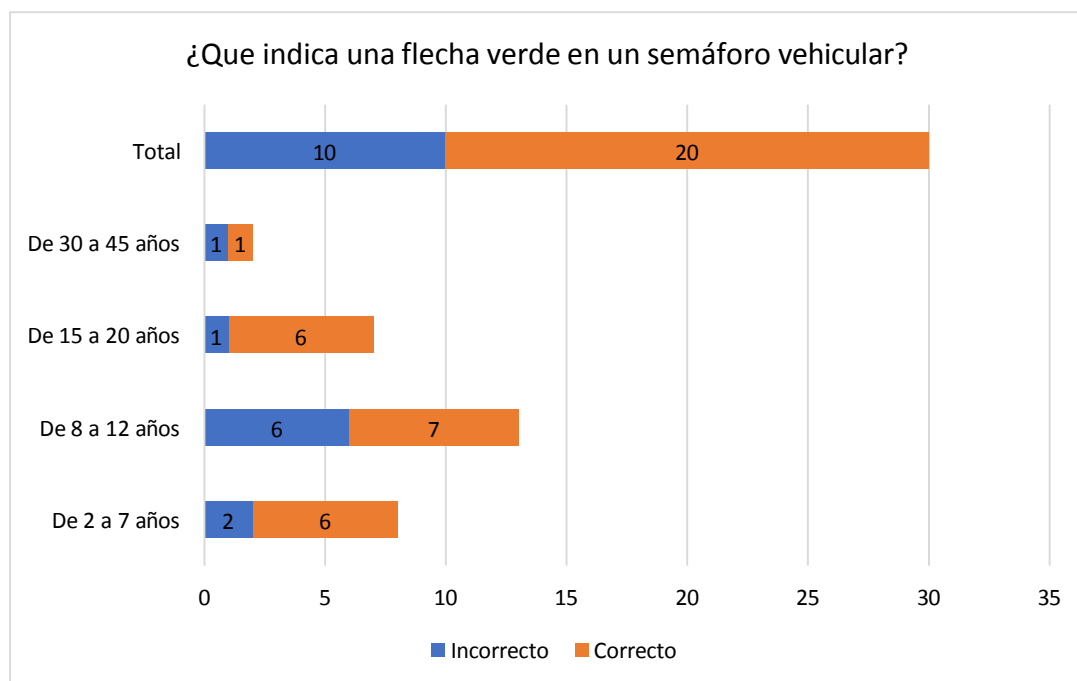
Estos resultados indican una posible relación entre la experiencia y el conocimiento de las normas de tráfico, donde los conductores con más años de experiencia tienden a tener un mejor entendimiento de las regulaciones. Sin embargo, la notable cantidad de respuestas incorrectas, especialmente en el grupo de 2 a 7 años, resalta la necesidad de reforzar la educación vial en conductores novatos. La variabilidad en las respuestas correctas sugiere que, si bien la

experiencia puede influir en el conocimiento, otros factores como la actualización de la información sobre normativas de tránsito podrían ser esenciales para mejorar la seguridad vial en general.

Tabla 47. Años de experiencia como conductor y ¿que indica una flecha verde en un semáforo vehicular?

Años de experiencia como conductor	¿Que indica una flecha verde en un semáforo vehicular?					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	2	20,0%	6	30,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	6	60,0%	7	35,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	1	10,0%	6	30,0%	7	23,3%
De 30 a 45 años	1	10,0%	1	5,0%	2	6,7%
Total	10	100,0%	20	100,0%	30	100,0%

Figura 62. Años de experiencia como conductor y ¿que indica una flecha verde en un semáforo vehicular?



La tabla presenta un análisis sobre el conocimiento de los conductores respecto al significado de una flecha verde en un semáforo vehicular, segmentado por años de experiencia como conductor. Se observa que los conductores con 2 a 7 años de experiencia tienen un 30% de respuestas correctas, mientras que aquellos con 8 a 12 años de experiencia alcanzan un 35%.

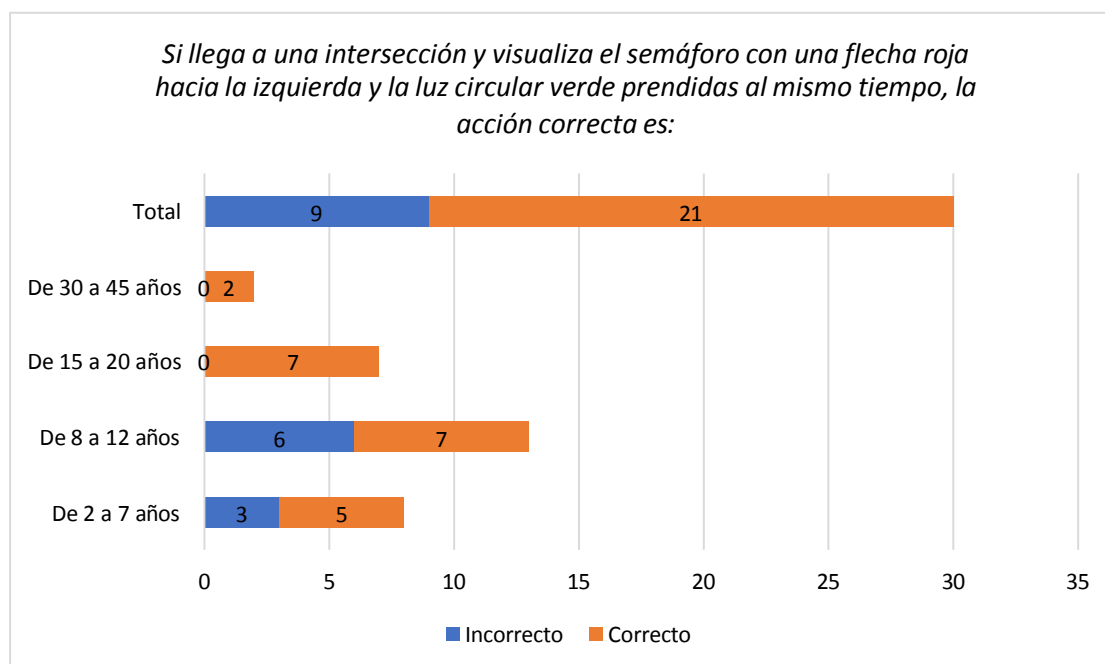
Sin embargo, es notable que los conductores con 15 a 20 años de experiencia y aquellos con 30 a 45 años muestran un 30% y un 5% de respuestas correctas, respectivamente. Esto indica que, a pesar de tener más años de experiencia, el conocimiento sobre el significado de la flecha verde no se traduce necesariamente en un mayor acierto, lo cual podría reflejar una falta de actualización o de atención a las normas de tráfico en estos grupos.

Además, al analizar las respuestas incorrectas, se evidencia que el grupo con más años de experiencia (15 a 20 años) y el grupo más joven (2 a 7 años) presentan un porcentaje significativo de respuestas erróneas, con un 10% y un 20% respectivamente. Esto sugiere que, independientemente de la experiencia, existen áreas de conocimiento que requieren atención y capacitación continua. En términos generales, el 66.7% de los conductores acertaron en su respuesta, lo que indica un nivel aceptable de comprensión sobre las señales viales; sin embargo, el 33.3% de respuestas incorrectas resalta la necesidad de reforzar la educación vial entre todos los grupos de experiencia, para asegurar una conducción más segura y eficiente.

Tabla 48. Años de experiencia como conductor y si llega a una intersección y visualiza el semáforo con una flecha roja hacia la izquierda y la luz circular verde prendidas al mismo tiempo, la acción correcta es:

Años de experiencia como conductor	Si llega a una intersección y visualiza el semáforo con una flecha roja hacia la izquierda y la luz circular verde prendidas al mismo tiempo, la acción correcta es:					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	3	33,3%	5	23,8%	8	26,7%
De 8 a 12 años	6	66,7%	7	33,3%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	7	33,3%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	9,5%	2	6,7%
Total	9	100,0%	21	100,0%	30	100,0%

Figura 63. Años de experiencia como conductor y si llega a una intersección y visualiza el semáforo con una flecha roja hacia la izquierda y la luz circular verde prendidas al mismo tiempo, la acción correcta es:



La tabla presenta los resultados de una evaluación sobre el conocimiento de las normas de tránsito entre conductores de diferentes niveles de experiencia, específicamente en relación con la interpretación de un semáforo que muestra una flecha roja hacia la izquierda y una luz circular verde. En general, 30 conductores participaron en la encuesta, de los cuales solo 21 (70%) respondieron correctamente, mientras que 9 (30%) dieron una respuesta incorrecta. Al analizar por grupos de experiencia, se observa que los conductores con 2 a 7 años de experiencia tienen una tasa de respuestas correctas del 23.8%, mientras que los de 8 a 12 años alcanzan un 33.3%. Sin embargo, es preocupante que los conductores con más experiencia (15 a 20 años) también demostraron un 33.3% de respuestas incorrectas, lo que sugiere un problema en la comprensión de las señales de tránsito.

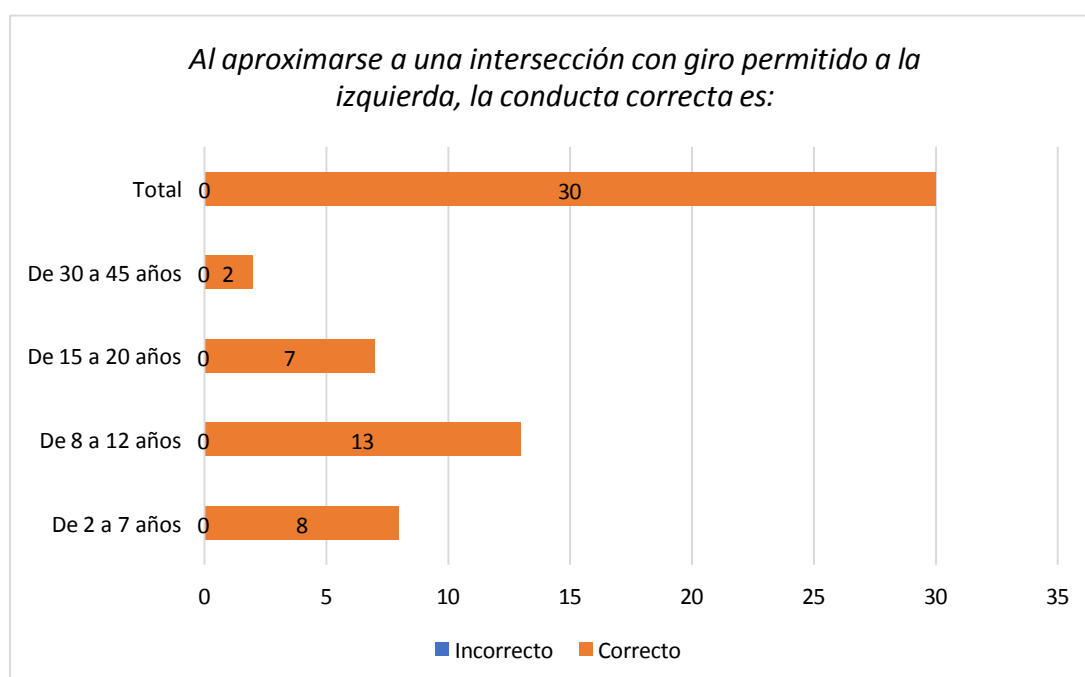
Este análisis revela que, a pesar de que la experiencia puede asociarse comúnmente con un mayor conocimiento de las normas de tránsito, los resultados son inconsistentes al considerar la respuesta correcta ante una situación específica de señalización. La categoría de conductores

con 30 a 45 años muestra un bajo número de participantes (2), pero todos ellos también respondieron incorrectamente. Esto podría indicar no solo una falta de conocimiento sobre las normas de tránsito, sino también la necesidad de una formación continua o actualizaciones sobre la interpretación de las señales viales. En conclusión, es crucial implementar programas de capacitación que refuercen el conocimiento de las señales de tránsito, independientemente del tiempo de experiencia acumulado.

Tabla 49. Años de experiencia como conductor y al aproximarse a una intersección con giro permitido a la izquierda, la conducta correcta es:

Años de experiencia como conductor	Al aproximarse a una intersección con giro permitido a la izquierda, la conducta correcta es:					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	8	26,7%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	13	43,3%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	7	23,3%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	6,7%	2	6,7%
Total	0	0,0%	30	100,0%	30	100,0%

Figura 64. Años de experiencia como conductor y al aproximarse a una intersección con giro permitido a la izquierda, la conducta correcta es:



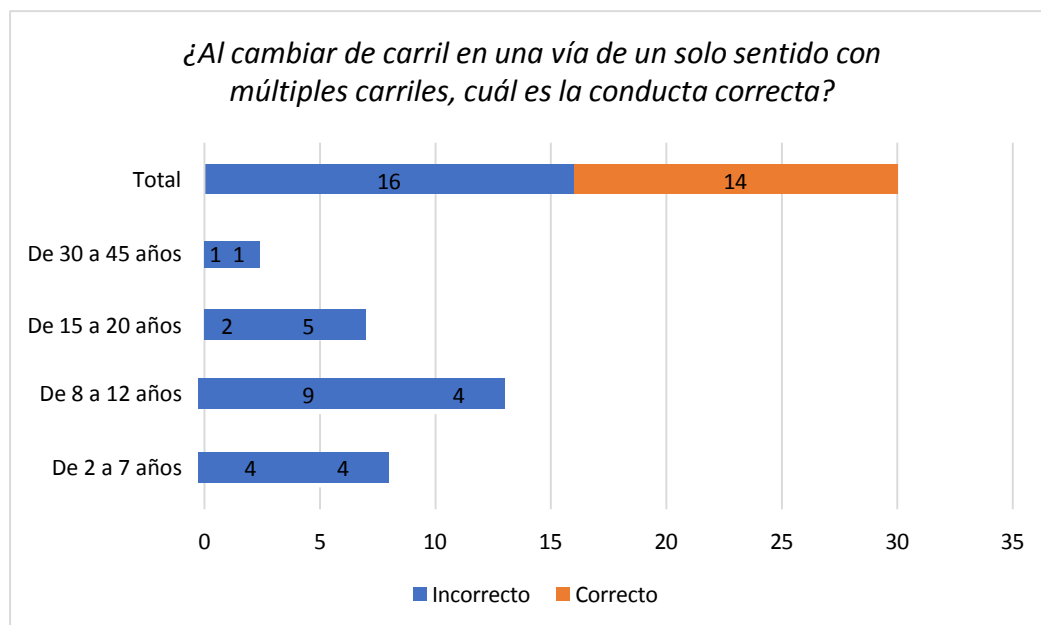
La tabla presenta los resultados de un estudio sobre el conocimiento de la conducta correcta al aproximarse a una intersección con giro permitido a la izquierda, segmentado por años de experiencia como conductor. En total, 30 conductores respondieron a la pregunta, de los cuales todos indicaron respuestas correctas. Las cifras revelan que la mayor proporción de respuestas correctas proviene de conductores con experiencia de 8 a 12 años, representando el 43.3% del total. Este grupo muestra un buen entendimiento de las normas de tránsito, lo que puede sugerir que la experiencia contribuye a una mejor comprensión de las reglas relacionadas con la seguridad vial.

Por otro lado, los conductores con 2 a 7 años de experiencia también demostraron un conocimiento positivo, con un 26.7% de respuestas correctas. En contraste, los grupos con más experiencia, como los de 15 a 20 años y de 30 a 45 años, presentaron porcentajes menores, con un 23.3% y un 6.7%, respectivamente. Esto podría indicar que, aunque la mayoría de los conductores en general conocen la conducta adecuada, la experiencia no siempre se traduce en un conocimiento actualizado de las normas viales o en la aplicación de las mismas en situaciones específicas. La ausencia de respuestas incorrectas en todos los grupos también sugiere que, a pesar de la variabilidad en la experiencia, los conductores comprenden la importancia de seguir las reglas de tránsito en situaciones críticas.

Tabla 50. Años de experiencia como conductor y ¿Al cambiar de carril en una vía de un solo sentido con múltiples carriles, cuál es la conducta correcta?

Años de experiencia como conductor	¿Al cambiar de carril en una vía de un solo sentido con múltiples carriles, cuál es la conducta correcta?					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	4	25,0%	4	28,6%	8	26,7%
De 8 a 12 años	9	56,3%	4	28,6%	13	43,3%
De 15 a 20 años	2	12,5%	5	35,7%	7	23,3%
De 30 a 45 años	1	6,3%	1	7,1%	2	6,7%
Total	16	100,0%	14	100,0%	30	100,0%

Figura 65. Años de experiencia como conductor y ¿Al cambiar de carril en una vía de un solo sentido con múltiples carriles, cuál es la conducta correcta?



La tabla presenta la respuesta de los conductores en relación con la conducta correcta al cambiar de carril en una vía de un solo sentido con múltiples carriles, segmentada por años de experiencia. En total, 30 conductores fueron encuestados, de los cuales 16 (53,3%) respondieron incorrectamente y 14 (46,7%) de manera correcta. Se observa que los conductores con 2 a 7 años de experiencia tienen un equilibrio entre respuestas correctas e incorrectas, con un 25% de respuestas incorrectas y un 28,6% correctas. Por otro lado, la categoría de 8 a 12 años de experiencia muestra un predominio de respuestas incorrectas, con un 56,3%, lo que sugiere una posible falta de actualización en el conocimiento de las normas de conducción.

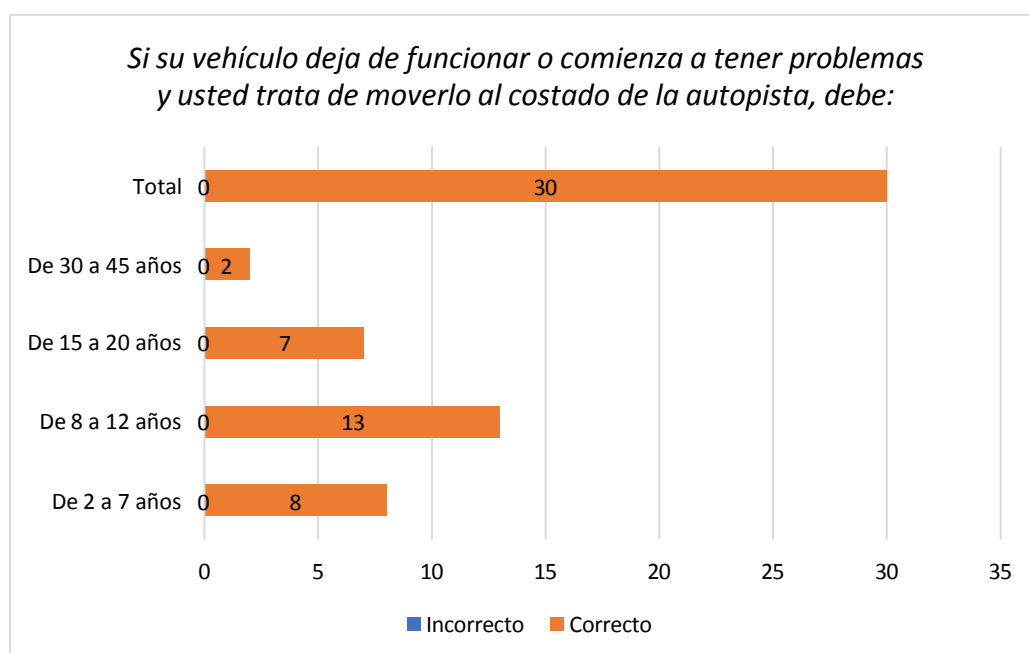
En contraste, los conductores con 15 a 20 años de experiencia presentan un 35,7% de respuestas correctas, aunque también un 12,5% de respuestas incorrectas. La categoría de 30 a 45 años de experiencia muestra la menor proporción de conductores (6,7%) y un 7,1% de respuestas correctas. Este análisis revela que, a medida que aumenta la experiencia, la proporción de respuestas incorrectas es notable en el grupo de 8 a 12 años, lo que podría indicar que estos conductores no han adaptado sus conocimientos a las normas actuales de conducción.

En general, la tendencia sugiere que la experiencia no siempre se traduce en un mayor conocimiento de las prácticas adecuadas al cambiar de carril, lo cual es un aspecto crítico en la seguridad vial.

Tabla 51. Años de experiencia como conductor y si su vehículo deja de funcionar o comienza a tener problemas y usted trata de moverlo al costado de la autopista, debe:

Años de experiencia como conductor	Si su vehículo deja de funcionar o comienza a tener problemas y usted trata de moverlo al costado de la autopista, debe:					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	8	26,7%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	13	43,3%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	7	23,3%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	6,7%	2	6,7%
Total	0	0,0%	30	100,0%	30	100,0%

Figura 66. Años de experiencia como conductor y si su vehículo deja de funcionar o comienza a tener problemas y usted trata de moverlo al costado de la autopista, debe:



La tabla presenta los resultados de una encuesta sobre el conocimiento de los conductores respecto a las acciones a tomar en caso de que su vehículo deje de funcionar o presente problemas en la autopista, desglosado por años de experiencia como conductor. En total, 30 conductores respondieron a la pregunta, y se observa que todos ellos seleccionaron la opción

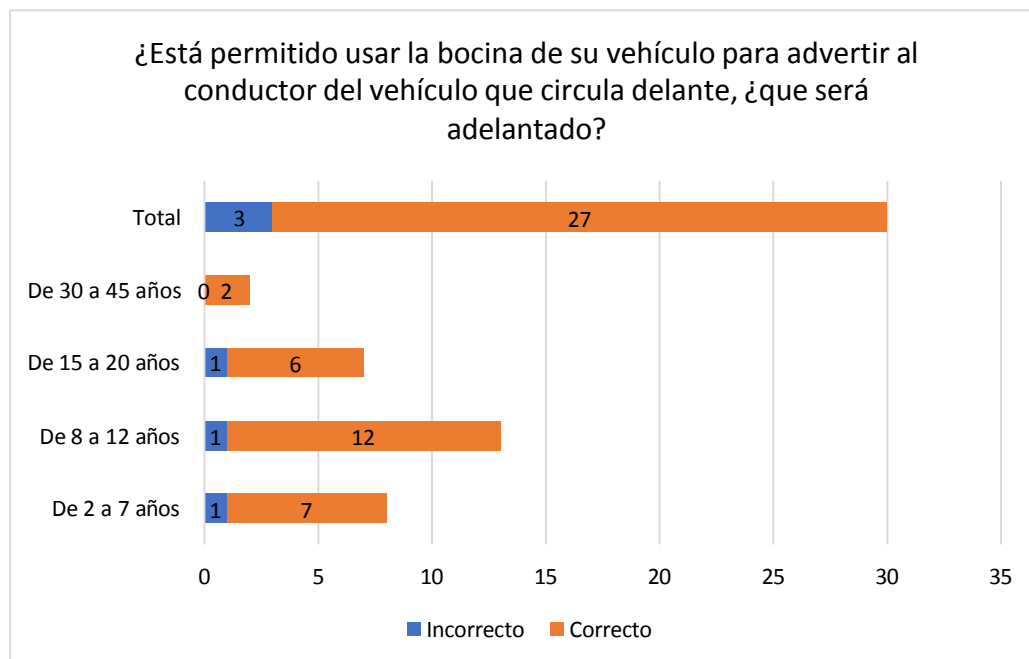
"correcto" al indicar que deben mover el vehículo al costado de la autopista. Sin embargo, no se registraron respuestas "incorrectas", lo que sugiere que todos los conductores encuestados, independientemente de su experiencia, tienen claro el procedimiento adecuado en esta situación.

Analizando los datos por grupos de años de experiencia, se evidencia que los conductores con mayor experiencia (de 8 a 12 años) constituyen el mayor porcentaje (43.3%) de quienes respondieron correctamente, seguidos por aquellos con 2 a 7 años de experiencia (26.7%) y finalmente los conductores con 15 a 20 años (23.3%) y de 30 a 45 años (6.7%). Estos resultados indican que, aunque todos los conductores conocen la respuesta correcta, aquellos con más experiencia tienen una mayor proporción de respuestas correctas, lo que podría reflejar un mayor aprendizaje y familiaridad con situaciones de emergencia en carretera a lo largo de los años.

Tabla 52. Años de experiencia como conductor y ¿Está permitido usar la bocina de su vehículo para advertir al conductor del vehículo que circula delante, ¿que será adelantado?

Años de experiencia como conductor	¿Está permitido usar la bocina de su vehículo para advertir al conductor del vehículo que circula delante, ¿que será adelantado?					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	1	33,3%	7	25,9%	8	26,7%
De 8 a 12 años	1	33,3%	12	44,4%	13	43,3%
De 15 a 20 años	1	33,3%	6	22,2%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	7,4%	2	6,7%
Total	3	100,0%	27	100,0%	30	100,0%

Figura 67. Años de experiencia como conductor y ¿Está permitido usar la bocina de su vehículo para advertir al conductor del vehículo que circula delante, ¿que será adelantado?



La tabla presenta los resultados sobre el conocimiento de los conductores respecto al uso de la bocina como medio de advertencia al vehículo que se encuentra delante, en función de sus años de experiencia. Se observa que la mayoría de los conductores con experiencia de 2 a 7 años (25.9%) considera que está permitido el uso de la bocina, aunque un 33.3% se manifiesta en desacuerdo. Por otro lado, los conductores con entre 8 y 12 años de experiencia muestran una tendencia más positiva, con un 44.4% respondiendo que es correcto utilizar la bocina para advertir, mientras que, en el grupo de 15 a 20 años, el 22.2% también opina que es incorrecto. Esto sugiere que a medida que aumenta la experiencia, los conductores tienden a tener un mejor entendimiento sobre las normas de uso de la bocina.

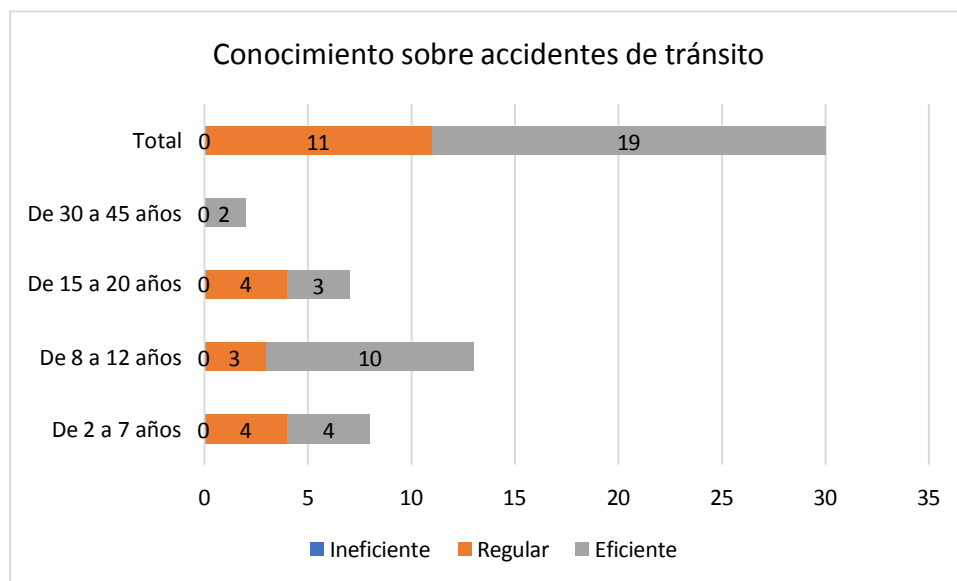
En el grupo de conductores con 30 a 45 años de experiencia, la percepción es más conservadora, ya que todos (100%) consideran incorrecto el uso de la bocina para advertir al vehículo que se va a adelantar. Esto podría indicar una influencia de la formación y las normas de tránsito más estrictas en conductores con mayor experiencia, quienes podrían estar más familiarizados con las regulaciones y su aplicación. En general, la tendencia muestra que los conductores con más

experiencia tienden a considerar menos aceptable el uso de la bocina como advertencia, lo que podría reflejar una mayor comprensión de las normas de tránsito y la importancia de mantener una comunicación adecuada y segura en la vía.

Tabla 53. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre accidentes de tránsito

Años de experiencia como conductor	Conocimiento sobre accidentes de tránsito							
	Ineficiente		Regular		Eficiente		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	0	0,0%	4	36,4%	4	21,1%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	3	27,3%	10	52,6%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	4	36,4%	3	15,8%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	0	0,0%	2	10,5%	2	6,7%
Total	0	0,0%	11	100,0%	19	100,0%	30	100,0%

Figura 68. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre accidentes de tránsito



La tabla presenta un análisis del conocimiento sobre accidentes de tránsito entre conductores de diversas categorías de experiencia. Se observa que un total de 30 conductores participaron en la evaluación, de los cuales ninguno se clasificó en la categoría de conocimiento "ineficiente". Sin embargo, se identificaron 11 conductores (36.7%) en la categoría "regular", con la mayoría (36.4%) perteneciendo al grupo de 2 a 7 años de experiencia. Por otro lado, la categoría "eficiente" muestra que 19 conductores (63.3%) poseen un conocimiento adecuado sobre accidentes de tránsito, destacando que el 52.6% de ellos tiene entre 8 a 12 años de

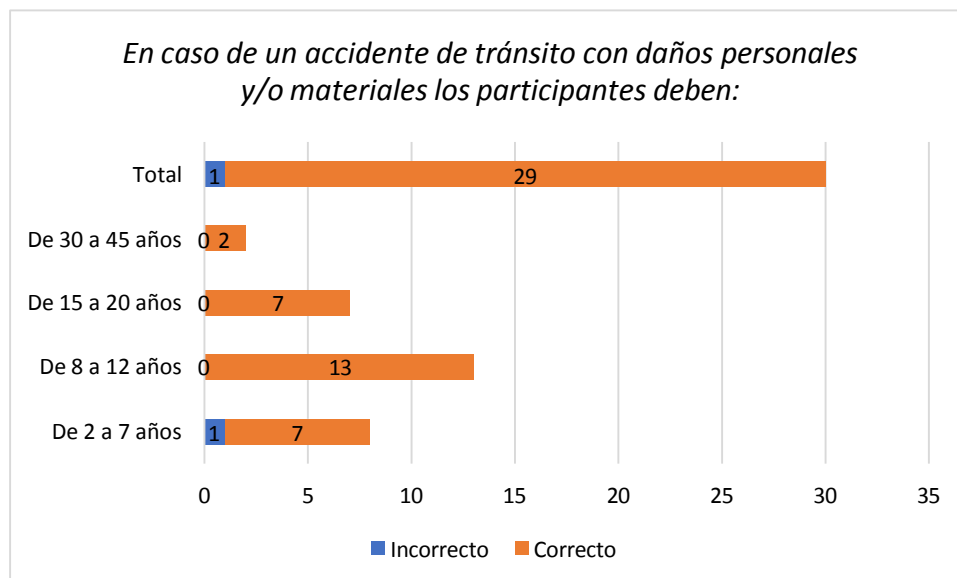
experiencia, lo que sugiere que un mayor tiempo en la conducción se relaciona con un mejor entendimiento de esta temática.

En cuanto a los resultados de la categoría "ineficiente", es notable que no se registraron conductores en esta clasificación, lo que podría indicar un nivel mínimo de desconocimiento en el grupo evaluado. Adicionalmente, la categoría "eficiente" muestra que un 10.5% de los conductores con 30 a 45 años de experiencia tienen un conocimiento adecuado sobre accidentes de tránsito, aunque su cantidad es reducida. Esto sugiere que, aunque la experiencia es un factor relevante, no necesariamente garantiza un conocimiento robusto sobre la materia. En resumen, los datos reflejan que la mayoría de los conductores tienen un conocimiento aceptable o alto sobre accidentes de tránsito, siendo la experiencia un elemento clave en esta evaluación.

Tabla 54. Años de experiencia como conductor y en caso de un accidente de tránsito con daños personales y/o materiales los participantes deben:

Años de experiencia como conductor	<i>En caso de un accidente de tránsito con daños personales y/o materiales los participantes deben:</i>					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	1	100,0%	7	24,1%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	13	44,8%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	7	24,1%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	6,9%	2	6,7%
Total	1	100,0%	29	100,0%	30	100,0%

Figura 69. Años de experiencia como conductor y en caso de un accidente de tránsito con daños personales y/o materiales los participantes deben:



La tabla presenta los resultados de una evaluación sobre el conocimiento de los conductores respecto a las acciones a tomar en caso de un accidente de tránsito con daños personales y/o materiales, segmentados por años de experiencia como conductor. De los participantes con entre 2 y 7 años de experiencia, el 100% de ellos respondió incorrectamente, lo que indica una falta de conocimiento significativo en este grupo. En contraste, entre los conductores con 8 a 12 años de experiencia, un 44.8% respondió correctamente, lo que sugiere que a medida que aumenta la experiencia, también lo hace la comprensión de las acciones adecuadas a seguir tras un accidente. Sin embargo, es preocupante que un 55.2% en este grupo aún haya respondido incorrectamente, lo que resalta la necesidad de capacitación continua en seguridad vial.

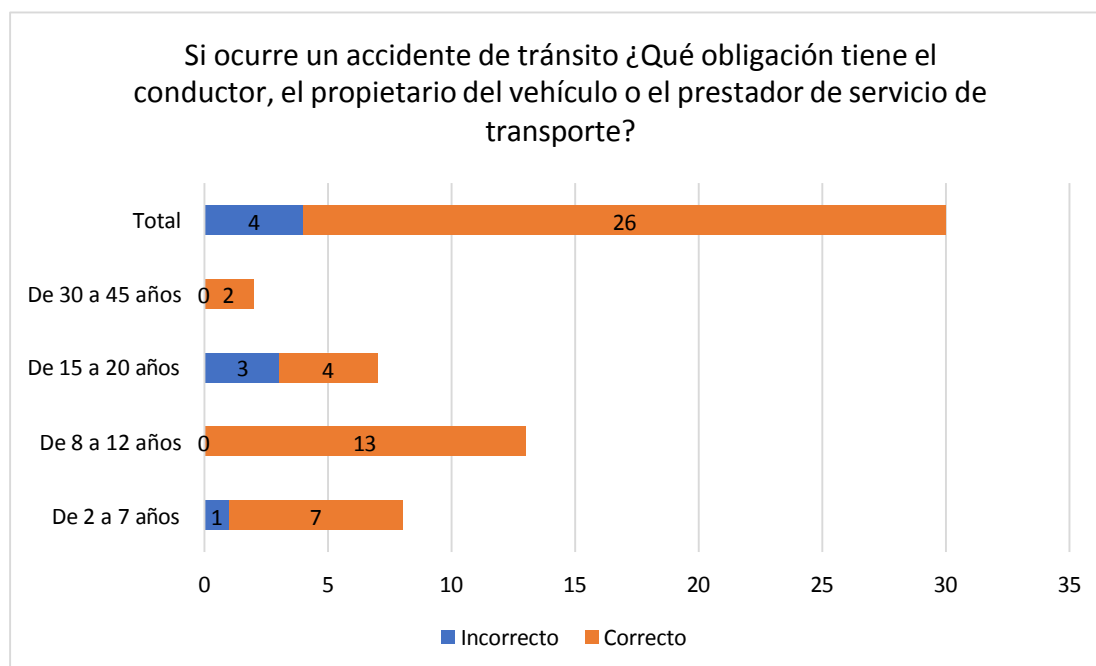
Por otro lado, los grupos con mayores años de experiencia, como los de 15 a 20 años y de 30 a 45 años, también presentaron una baja tasa de respuestas correctas, con un 24.1% y un 6.9% respectivamente. Esto sugiere que, aun con una experiencia considerable, existe una falta de actualización o de conocimiento sobre los procedimientos correctos en caso de accidentes. En general, aunque hay una tendencia a una mayor comprensión entre los conductores con más experiencia, el porcentaje significativo de respuestas incorrectas en todos los grupos indica que

es fundamental implementar programas de formación y concienciación que refuercen el conocimiento de los procedimientos adecuados tras un accidente, independientemente de la experiencia del conductor.

Tabla 55. Años de experiencia como conductor y si ocurre un accidente de tránsito ¿Qué obligación tiene el conductor, el propietario del vehículo o el prestador de servicio de transporte?

Años de experiencia como conductor	Si ocurre un accidente de tránsito ¿Qué obligación tiene el conductor, el propietario del vehículo o el prestador de servicio de transporte?					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	1	25,0%	7	26,9%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	13	50,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	3	75,0%	4	15,4%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	7,7%	2	6,7%
Total	4	100,0%	26	100,0%	30	100,0%

Figura 70. Años de experiencia como conductor y si ocurre un accidente de tránsito ¿Qué obligación tiene el conductor, el propietario del vehículo o el prestador de servicio de transporte?



La tabla presenta un análisis sobre el conocimiento de los conductores respecto a las obligaciones que tienen en caso de un accidente de tránsito, segmentado por años de

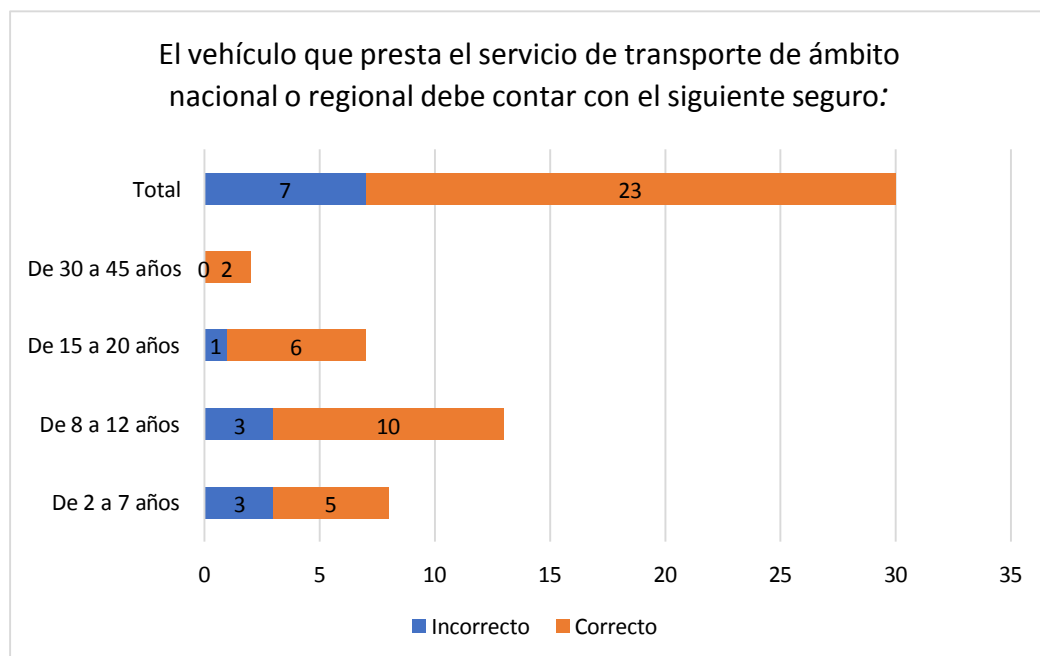
experiencia. De los 30 conductores encuestados, solo 4 dieron una respuesta incorrecta, lo que representa un 13.3% de la muestra total. Es notable que la mayor parte de las respuestas incorrectas provienen de conductores con 15 a 20 años de experiencia, donde el 75% de ellos respondió incorrectamente. Este dato sugiere que, a pesar de la prolongada experiencia en la conducción, algunos conductores pueden no estar completamente informados sobre las responsabilidades legales que asumen en situaciones de accidentes, lo que podría ser indicativo de una falta de actualización en normativas o una desatención a la formación continua.

Por otro lado, la mayoría de los conductores, es decir, 26 de 30, respondieron correctamente a la pregunta sobre las obligaciones en caso de un accidente. Este alto porcentaje de respuestas correctas es especialmente significativo entre los conductores con 8 a 12 años de experiencia, donde el 50% mostró un buen entendimiento de sus responsabilidades. Esto sugiere que esta categoría de experiencia podría estar recibiendo una formación o capacitación más adecuada en temas de seguridad vial y responsabilidades legales. En general, el resultado resalta la importancia de mantener programas de educación y actualización para todos los conductores, independientemente de su experiencia, para asegurar que estén al tanto de sus obligaciones legales y así contribuir a una conducción más segura.

Tabla 56. Años de experiencia como conductor y el vehículo que presta el servicio de transporte de ámbito nacional o regional debe contar con el siguiente seguro:

Años de experiencia como conductor	El vehículo que presta el servicio de transporte de ámbito nacional o regional debe contar con el siguiente seguro:					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	3	42,9%	5	21,7%	8	26,7%
De 8 a 12 años	3	42,9%	10	43,5%	13	43,3%
De 15 a 20 años	1	14,3%	6	26,1%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	8,7%	2	6,7%
Total	7	100,0%	23	100,0%	30	100,0%

Figura 71. Años de experiencia como conductor y el vehículo que presta el servicio de transporte de ámbito nacional o regional debe contar con el siguiente seguro:



La tabla presenta un análisis sobre el conocimiento de los conductores en relación con el seguro que debe tener un vehículo que presta servicio de transporte de ámbito nacional o regional, segmentado por años de experiencia como conductor. De los 30 conductores encuestados, solo 7 (23.3%) respondieron incorrectamente a la pregunta, lo que indica un alto nivel de conocimiento sobre la normativa de seguros. La mayoría de las respuestas incorrectas provienen de los conductores con entre 2 a 7 años de experiencia (42.9%), sugiriendo que, a pesar de contar con una experiencia significativa, un porcentaje notable aún tiene confusión sobre los requisitos del seguro.

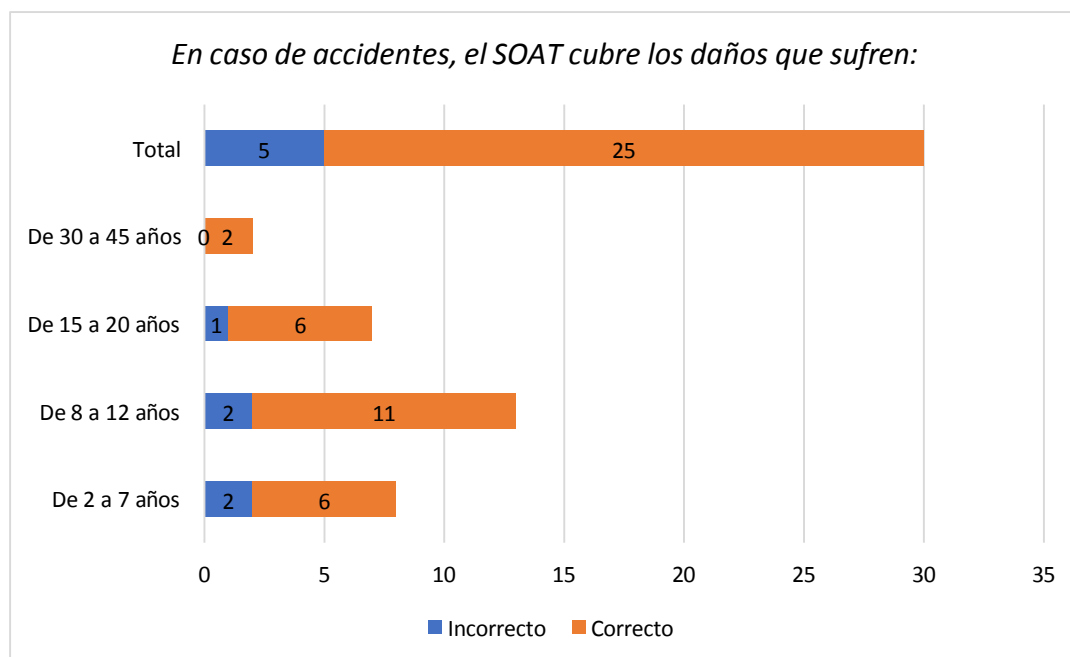
Por otro lado, los conductores con más experiencia, especialmente aquellos con entre 8 a 12 años, mostraron el mayor porcentaje de respuestas correctas (43.5%), lo que sugiere que la experiencia en el sector se traduce en un mejor entendimiento de las regulaciones pertinentes. Es interesante notar que ningún conductor con 30 a 45 años de experiencia respondió incorrectamente, lo que podría indicar que la acumulación de años en el campo les ha

proporcionado un conocimiento sólido de los requisitos legales. En general, los resultados reflejan una tendencia positiva en el conocimiento del seguro requerido, aunque se debe prestar atención al grupo de menor experiencia para fortalecer su comprensión sobre la normativa.

Tabla 57. Años de experiencia como conductor y en caso de accidentes, el SOAT cubre los daños que sufren:

Años de experiencia como conductor	<i>En caso de accidentes, el SOAT cubre los daños que sufren:</i>					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	2	40,0%	6	24,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	2	40,0%	11	44,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	1	20,0%	6	24,0%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	8,0%	2	6,7%
Total	5	100,0%	25	100,0%	30	100,0%

Figura 72. Años de experiencia como conductor y en caso de accidentes, el SOAT cubre los daños que sufren



La tabla presenta un análisis de los conocimientos sobre la cobertura del SOAT en relación con los años de experiencia de los conductores. Se observa que, de un total de 30 conductores encuestados, solo 5 (16.7%) respondieron incorrectamente a la pregunta sobre la cobertura del SOAT en caso de accidentes. La mayoría de los conductores con experiencia de 8 a 12 años

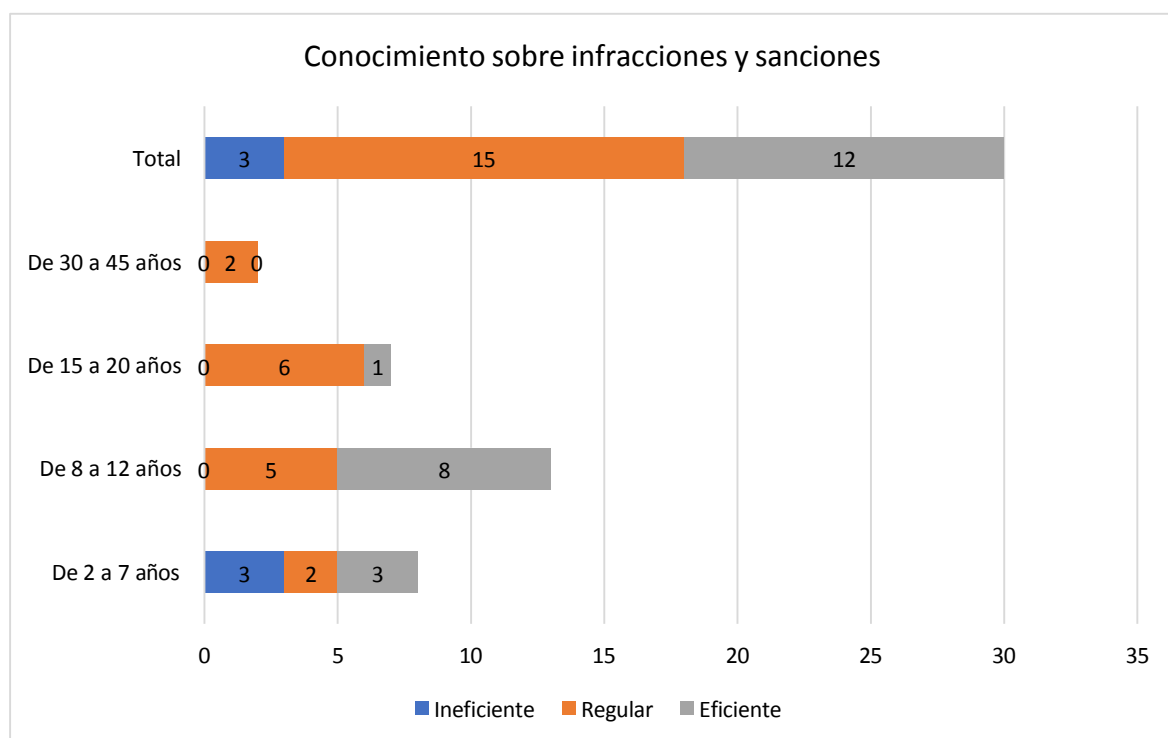
son los que destacan en respuestas correctas, alcanzando un 44% de aciertos, lo que sugiere que este grupo tiene un mayor conocimiento sobre la normativa relacionada con el SOAT. Por otro lado, los conductores con 2 a 7 años de experiencia también muestran un buen nivel de conocimiento, aunque con un porcentaje de respuestas correctas del 24%, lo que indica que la experiencia no siempre se traduce en un conocimiento sólido de las coberturas del seguro.

Aun así, es preocupante que un 20% de los conductores con experiencia de 15 a 20 años haya respondido incorrectamente. Esto puede sugerir que, a pesar de su mayor trayectoria, algunos conductores no están actualizados sobre las regulaciones del SOAT o carecen de información adecuada. La ausencia de respuestas incorrectas en el grupo de 30 a 45 años, podría indicar que la experiencia en la conducción también podría estar relacionada con una evaluación más crítica de las normativas vigentes. En general, la tendencia sugiere que un buen porcentaje de los conductores tiene conocimiento adecuado sobre las coberturas del SOAT.

Tabla 58. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre infracciones y sanciones

Años de experiencia como conductor	Conocimiento sobre accidentes de tránsito							
	Ineficiente		Regular		Eficiente		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	3	100,0%	2	13,3%	3	25,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	5	33,3%	8	66,7%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	6	40,0%	1	8,3%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	13,3%	0	0,0%	2	6,7%
Total	3	100,0%	15	100,0%	12	100,0%	30	100,0%

Figura 73. Años de experiencia como conductor y conocimiento sobre infracciones y sanciones



La tabla presenta un análisis del conocimiento sobre accidentes de tránsito entre conductores de diferentes niveles de experiencia. Se observa que, de los 30 conductores evaluados, únicamente 3 (10%) tienen un conocimiento considerado "ineficiente", todos ellos pertenecientes al grupo con 2 a 7 años de experiencia. Esto sugiere que la mayoría de los conductores tienden a poseer un nivel aceptable de conocimiento sobre accidentes de tránsito, lo que puede estar relacionado con la formación y la experiencia acumulada a lo largo de los años. En particular, el grupo con 8 a 12 años de experiencia destaca con un 66.7% de respuestas "eficientes", lo que indica que a medida que los conductores acumulan más años de experiencia, también mejoran su entendimiento sobre las normativas y la prevención de accidentes.

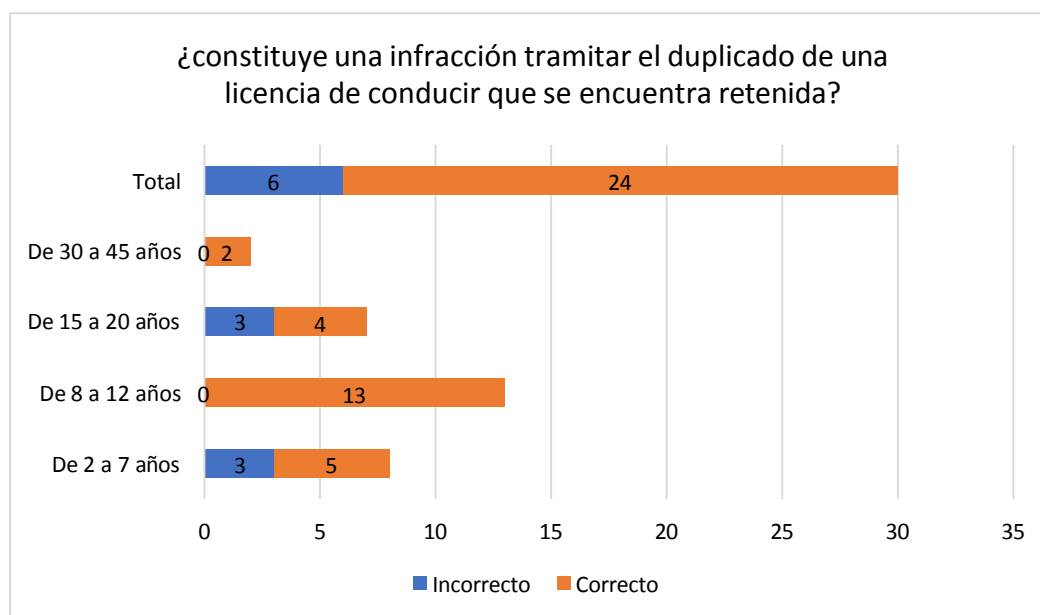
Por otro lado, el grupo con 15 a 20 años de experiencia presenta un 40% de respuestas "regulares", pero solo un 8.3% de conocimiento "eficiente", lo que podría sugerir que, a pesar de su experiencia, la actualización en conocimientos sobre seguridad vial puede ser insuficiente. Finalmente, el grupo de 30 a 45 años tiene una representación mínima, con solo 2 conductores, y todos ellos clasifican su conocimiento en "regular". Esto resalta la importancia

de la capacitación continua para todos los conductores, independientemente de su experiencia, para asegurar una adecuada comprensión de las normativas y la prevención de accidentes de tránsito.

Tabla 59. Años de experiencia como conductor y ¿constituye una infracción tramitar el duplicado de una licencia de conducir que se encuentra retenida?

Años de experiencia como conductor	¿Constituye una infracción tramitar el duplicado de una licencia de conducir que se encuentra retenida?					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	3	50,0%	5	20,8%	8	26,7%
De 8 a 12 años	0	0,0%	13	54,2%	13	43,3%
De 15 a 20 años	3	50,0%	4	16,7%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	8,3%	2	6,7%
Total	6	100,0%	24	100,0%	30	100,0%

Figura 74. Años de experiencia como conductor y ¿constituye una infracción tramitar el duplicado de una licencia de conducir que se encuentra retenida?



La tabla presenta las respuestas de los conductores respecto a si constituye una infracción tramitar el duplicado de una licencia de conducir que se encuentra retenida, segmentadas por años de experiencia como conductor. Se observa que un total de 30 conductores participaron en la encuesta, de los cuales solo 6 (20%) respondieron de manera incorrecta, indicando que

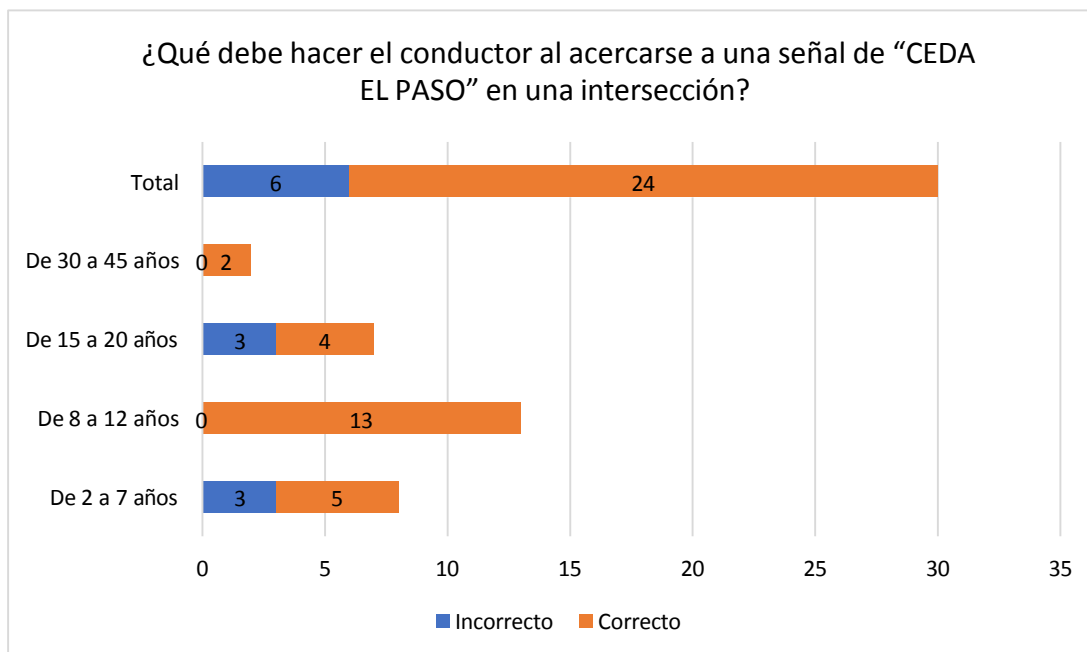
tienen un mal entendimiento sobre la legalidad de esta acción. La mayoría de las respuestas incorrectas provienen de conductores con menos experiencia, específicamente, 3 de ellos (50%) tienen entre 2 a 7 años de experiencia, mientras que los conductores más experimentados, con 8 a 12 años, tienen un alto porcentaje de respuestas correctas (54,2%), lo que sugiere que la experiencia incide positivamente en el conocimiento de las normativas relacionadas con la licencia de conducir.

Asimismo, al analizar la distribución de las respuestas, se destaca que los conductores con experiencia de 15 a 20 años también muestran un porcentaje significativo de respuestas correctas, aunque menos que los del grupo de 8 a 12 años. Esto sugiere que no solo la cantidad de años de experiencia es importante, sino también la posibilidad de que los conductores más jóvenes, a pesar de tener cierta experiencia, no estén tan bien informados sobre aspectos legales. Por otro lado, la ausencia de respuestas incorrectas en los grupos de 30 a 45 años y la mayoría de los conductores con 8 a 12 años de experiencia, resalta la relevancia de la experiencia y el conocimiento legal en la conducción.

Tabla 60. Años de experiencia como conductor y ¿Qué debe hacer el conductor al acercarse a una señal de “ceda el paso” en una intersección?

Años de experiencia como conductor	¿Qué debe hacer el conductor al acercarse a una señal de “ceda el paso” en una intersección?					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	3	25,0%	5	27,8%	8	26,7%
De 8 a 12 años	3	25,0%	10	55,6%	13	43,3%
De 15 a 20 años	5	41,7%	2	11,1%	7	23,3%
De 30 a 45 años	1	8,3%	1	5,6%	2	6,7%
Total	12	100,0%	18	100,0%	30	100,0%

Figura 75. Años de experiencia como conductor y ¿Qué debe hacer el conductor al acercarse a una señal de “ceda el paso” en una intersección?



La tabla presenta los resultados de una encuesta realizada a conductores sobre su conocimiento acerca de la señal de “ceda el paso” en intersecciones, segmentados por años de experiencia. En total, 30 conductores participaron, de los cuales 12 (40%) proporcionaron respuestas incorrectas. Al analizar los resultados, se observa que los conductores con menos experiencia (de 2 a 7 años) tienen una tasa de respuestas incorrectas del 25%, mientras que los conductores con 8 a 12 años de experiencia muestran una tasa más alta de respuestas correctas (55.6%). Sin embargo, es preocupante que el grupo con más experiencia (15 a 20 años) presenta un porcentaje significativo de respuestas incorrectas (41.7%), lo que sugiere que la experiencia no siempre se traduce en un mejor conocimiento de las normas de tránsito.

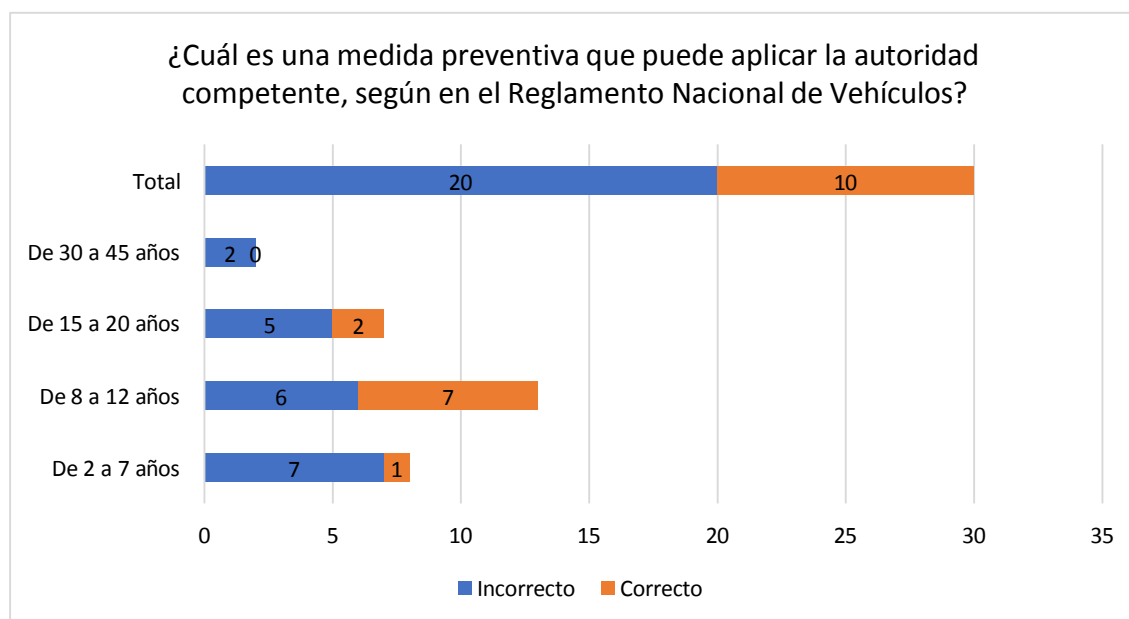
Por otro lado, los conductores con 30 a 45 años de experiencia son los que menos participaron, con solo dos respuestas, y ambas fueron incorrectas. Esto puede indicar una falta de familiarización con las señales de tránsito actuales o un posible desinterés en actualizar sus conocimientos. En general, el análisis sugiere que, a pesar de que una parte significativa de los conductores (60%) parece tener un conocimiento adecuado sobre lo que deben hacer ante una

señal de “ceda el paso”, la presencia de respuestas incorrectas en todos los grupos de experiencia resalta la necesidad de una mayor educación y sensibilización sobre las normas de tránsito, independientemente de la antigüedad al volante.

Tabla 61. Años de experiencia como conductor y ¿Cuál es una medida preventiva que puede aplicar la autoridad competente, según en el Reglamento Nacional de Vehículos?

Años de experiencia como conductor	¿Cuál es una medida preventiva que puede aplicar la autoridad competente, según en el Reglamento Nacional de Vehículos?					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	7	35,0%	1	10,0%	8	26,7%
De 8 a 12 años	6	30,0%	7	70,0%	13	43,3%
De 15 a 20 años	5	25,0%	2	20,0%	7	23,3%
De 30 a 45 años	2	10,0%	0	0,0%	2	6,7%
Total	20	100,0%	10	100,0%	30	100,0%

Figura 76. Años de experiencia como conductor y ¿Cuál es una medida preventiva que puede aplicar la autoridad competente, según en el Reglamento Nacional de Vehículos?



La tabla presenta los resultados de una evaluación sobre el conocimiento de medidas preventivas que pueden ser aplicadas por la autoridad competente según el Reglamento Nacional de Vehículos, segmentado por años de experiencia como conductor. Se observa que un total de 20 conductores (66.7%) respondieron incorrectamente, lo que indica una falta de

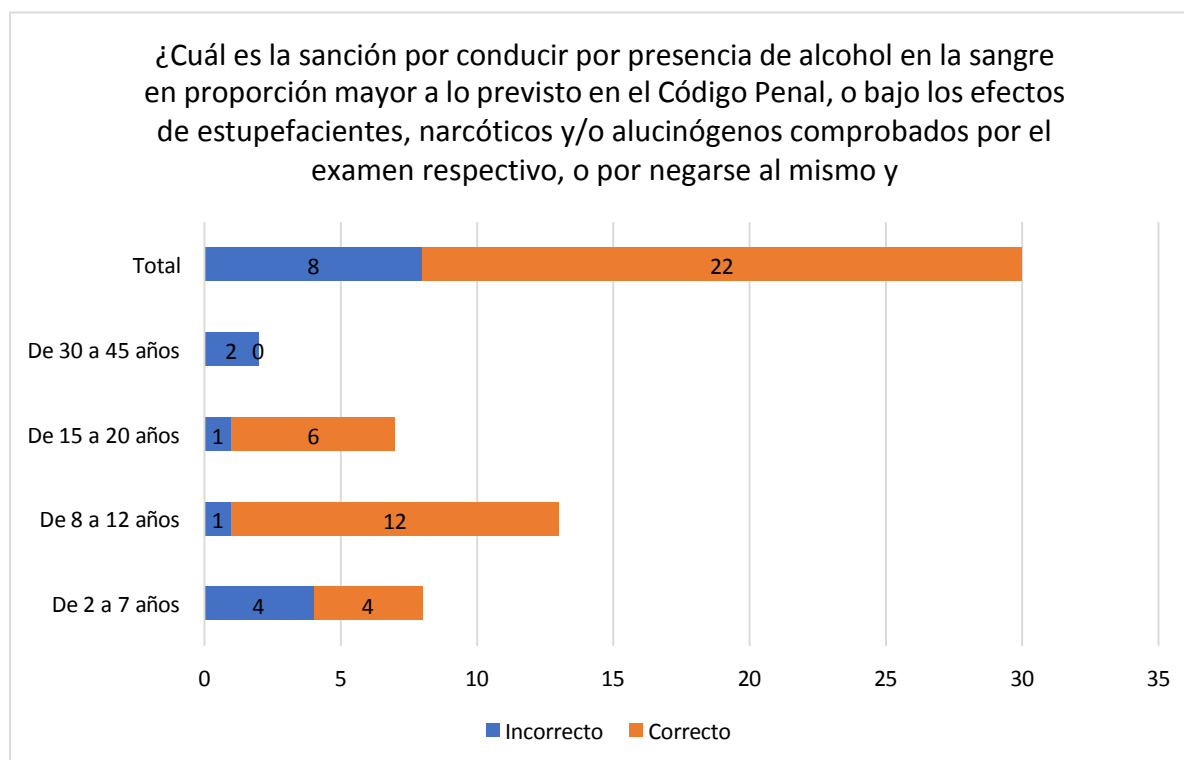
conocimiento significativo en esta área. En particular, los conductores con experiencia de 2 a 7 años mostraron el mayor porcentaje de respuestas incorrectas (35.0%), lo que sugiere que, a pesar de tener una cantidad razonable de años de experiencia, este grupo puede no estar suficientemente informado sobre las normativas vigentes. En contraste, los conductores con 8 a 12 años de experiencia registraron un alto porcentaje de respuestas correctas (70.0%), lo que podría reflejar un mayor compromiso con la capacitación continua o una mayor familiaridad con el Reglamento.

Por otro lado, los conductores con más años de experiencia (15 a 20 años y 30 a 45 años) presentaron un menor número de respuestas incorrectas, pero, aun así, un 20% de los conductores con 15 a 20 años no acertaron en su respuesta, lo que plantea la posibilidad de que la experiencia por sí sola no sea suficiente para garantizar un conocimiento adecuado de las normativas. Estos resultados sugieren la necesidad de implementar programas de capacitación y actualización para todos los conductores, independientemente de su tiempo de experiencia, con el fin de mejorar el conocimiento sobre las medidas preventivas y promover una conducción más segura.

Tabla 62. Años de experiencia como conductor y ¿Cuál es la sanción por conducir por presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobados por el examen respectivo, o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito?

Años de experiencia como conductor	¿Cuál es la sanción por conducir por presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobados por el examen respectivo, o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito?					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	f	%
De 2 a 7 años	4	50,0%	4	18,2%	8	26,7%
De 8 a 12 años	1	12,5%	12	54,5%	13	43,3%
De 15 a 20 años	1	12,5%	6	27,3%	7	23,3%
De 30 a 45 años	2	25,0%	0	0,0%	2	6,7%
Total	8	100,0%	22	100,0%	30	100,0%

Figura 77. Años de experiencia como conductor y ¿Cuál es la sanción por conducir por presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobados por el examen respectivo, o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito?



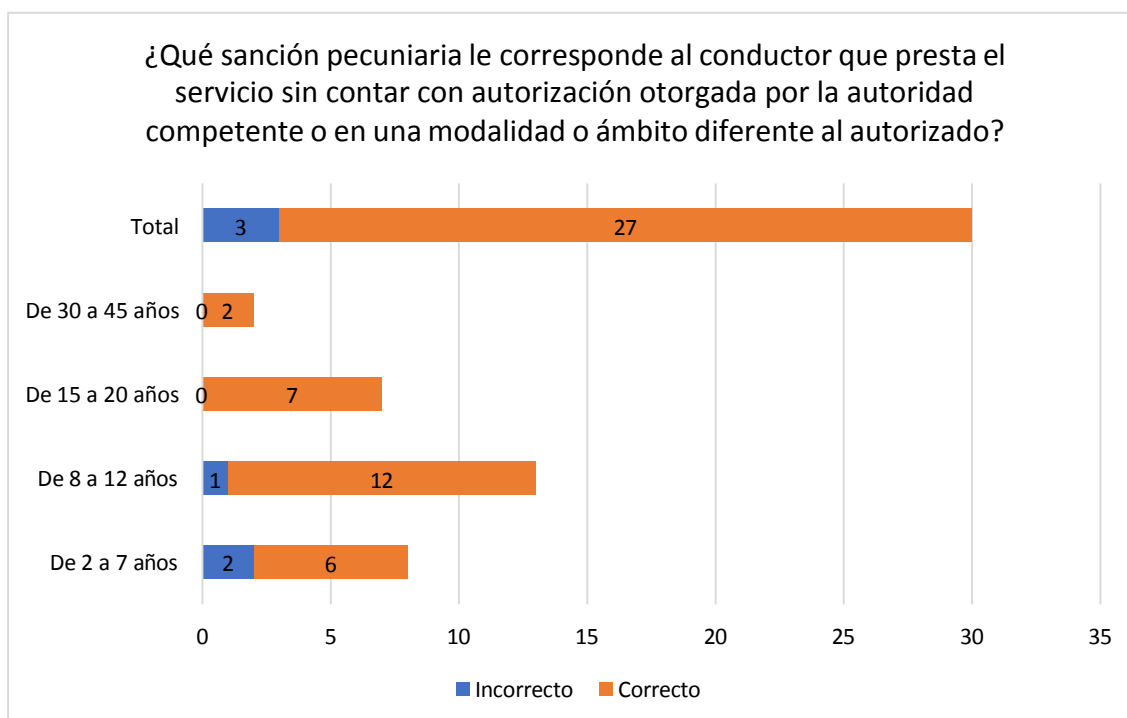
La tabla presenta los resultados relacionados con el conocimiento sobre las sanciones por conducir bajo la influencia de alcohol o drogas en función de los años de experiencia como conductor. Se observa que un total de ocho conductores (26.7%) respondió incorrectamente a la pregunta sobre las sanciones, lo que indica una falta de conocimiento significativo en este tema. Dentro del grupo de conductores con 2 a 7 años de experiencia, el 50% respondió incorrectamente, lo que sugiere que esta categoría de experiencia es especialmente vulnerable a la desinformación sobre las consecuencias legales de conducir bajo los efectos de sustancias. Por otro lado, en la categoría de 8 a 12 años de experiencia, el 12.5% de los conductores también respondió incorrectamente, aunque la mayoría (54.5%) acertó, lo que indica un mejor entendimiento en comparación con los menos experimentados.

Por su parte, los conductores con 15 a 20 años de experiencia también presentaron un 12.5% de respuestas incorrectas, mientras que los conductores con 30 a 45 años de experiencia, aunque en menor cantidad (6.7% del total), no reportaron respuestas incorrectas en la categoría de “correcto”. Esto sugiere que a medida que aumenta la experiencia como conductor, también parece aumentar el nivel de conocimiento sobre las sanciones correspondientes a la conducción bajo la influencia de sustancias.

Tabla 63. Años de experiencia como conductor y ¿Qué sanción pecuniaria le corresponde al conductor que presta el servicio sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente o en una modalidad o ámbito diferente al autorizado?

Años de experiencia como conductor	¿Qué sanción pecuniaria le corresponde al conductor que presta el servicio sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente o en una modalidad o ámbito diferente al autorizado?					
	Incorrecto		Correcto		Total	
	f	%	f	%	F	%
De 2 a 7 años	2	66,7%	6	22,2%	8	26,7%
De 8 a 12 años	1	33,3%	12	44,4%	13	43,3%
De 15 a 20 años	0	0,0%	7	25,9%	7	23,3%
De 30 a 45 años	0	0,0%	2	7,4%	2	6,7%
Total	3	100,0%	27	100,0%	30	100,0%

Figura 78. Años de experiencia como conductor y ¿Qué sanción pecuniaria le corresponde al conductor que presta el servicio sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente o en una modalidad o ámbito diferente al autorizado?



La tabla presenta los resultados sobre el conocimiento de los conductores respecto a la sanción pecuniaria aplicable a aquellos que prestan servicios sin la debida autorización. De un total de 30 conductores, un 10% (3 conductores) respondieron incorrectamente a la pregunta, lo que sugiere que una proporción significativa de los encuestados no tiene claro este aspecto normativo. La mayoría de los errores se concentran en los conductores con 2 a 7 años de experiencia, donde el 66.7% de las respuestas incorrectas proviene de este grupo. A pesar de que este segmento representa solo el 26.7% del total, su tasa de respuesta incorrecta indica una posible falta de formación o conocimiento sobre las regulaciones que rigen su actividad.

Por otro lado, al observar las respuestas correctas, se destaca que los conductores con más años de experiencia (de 8 a 12 años) son quienes poseen un mayor porcentaje de respuestas correctas, alcanzando el 44.4%. Esto sugiere que la experiencia laboral podría estar correlacionada con un mejor entendimiento de las normativas correspondientes. Sin embargo,

también es notable que, en el grupo de 15 a 20 años de experiencia, un 25.9% de los conductores respondió incorrectamente, lo que indica que la antigüedad no siempre garantiza un conocimiento actualizado sobre las sanciones.

5.1.4 Resultados cualitativos de la observación de estrategias de comunicación visual

Tabla 64. Resultados cualitativos de las observaciones realizadas

Variable o dimensiones	Características
Ruta de la Empresa de Eransporte Ttio la Florida	La Empresa de Transporte Ttio la Florida, inicia su recorrido en el distrito de Santiago y culmina en el distrito de San Jerónimo a la altura de la Derrama Magisterial. En todo el recorrido se observó, baches, huecos y problemas en la carretera, espacios en mantenimiento que perjudican el recorrido del vehículo. Entre los años de construcción de la Vía Expresa la empresa siguió una ruta acondicionada, sin una reorganización de los paraderos y de las vías.
Estrategias de comunicación visual	Las estrategias de comunicación visual que utiliza la Empresa de Transporte Ttio la Florida están relacionadas únicamente al transporte, no se evidenció estrategias relacionadas a algún tipo de marketing publicitario. Sin embargo, en algunos paraderos de evidencia estrategia publicitaria de la Municipalidad Distrital de Cusco.
Uso de señales visuales	Según lo manifestado por los conductores conocen sobre el uso de las señales visuales y su significado, sin embargo, no lo utilizan correctamente, en muchos casos no utilizan las luces vehiculares como medio de comunicación visual con los otros conductores sobre las maniobras que realizarán.
Medios de comunicación visuales	La ruta Ttio la Florida es una empresa que cuenta con los documentos legales para prestar el servicio de transporte, todas las líneas tienen el mismo color y la especificación del nombre en la misma letra y tamaño, además llevan los símbolos del número de ruta y el número de auto. Utilizan infografías para dar información al usuario sobre la

	ruta, asiento reservado, aforo permitido y pago con billetera digital (yape).
Señales visuales comunicativas	Las señales de tránsito identificadas en la ruta fueron semáforos, señales preventivas (disminuya la velocidad) señales informativas (paraderos), se evidenció el descaste y deterioro de algunas señales viales y la falta de otras como “zona escolar”, “reductor de velocidad (rompemuelles)”
Opinión de los conductores	Los conductores manifiestan el mal estado de la ruta, sobre todo cuando la ruta cambio al momento en que la vía expresa estaba en construcción. Manifiestan la presencia de muchos rompe muelles además despintados y sin el mantenimiento debido y la colocación de muchos semáforos lo que perjudica su ruta. Por otro lado, los conductores manifiestan ser detenidos por los inspectores de tránsito, que en muchos casos no conocen las reglas de tránsito, les ponen multas y papeletas cuando la situación no lo amerita.
Conocimiento de reglas de tránsito	Según el cuestionario desarrollado los conductores en su mayoría conocen sobre reglas de tránsito, pero no las ponen en práctica, entre las faltas evidentes están el recoger pasajeros en paraderos no autorizados, mayor número de pasajeros de la capacidad autorizada.

5.1.5 Volante informativo

A continuación, se presenta un volante informativo elaborado en función a las debilidades que tienen los chóferes sobre el conocimiento de reglas de tránsito, a partir de los resultados se determinó que se utilizan estrategias de comunicación visual que son reglamentarias para el transporte público, sin embargo la Empresa de Transporte no promueve el uso de otras estrategias que ayuden en el conocimiento de los conductores, por esta razón se ha tomado la iniciativa de crear un volante informático sobre aspectos relevantes que deben conocer los conductores como el procedimiento para el reclamo de una papeleta, la función de las luces vehiculares e información sobre los tipos de tránsito.

PROCEDIMIENTO PARA EL RECLAMO DE UNA PAPELETA

● LUGAR DEL TRÁMITE

Si desconoce que trámite debe realizar, diríjase a las oficinas de infracciones de tránsito de la Av. 28 de Julio (5 paradero)

● ANTE UN RECLAMO TENER EN CUENTA

- Solicitud dirigida al alcalde
- Copia de tarjeta de propiedad del vehículo
- Récord de infracciones
- Adjuntar medios probatorios del hecho y derecho (puede solicitar antes copias de papeletas en caso lo haya extraviado, solicitar cámaras de videovigilancia,
- Copia de DNI del propietario y/o conductor
- Recibo de pago por procedimiento.

● LUGARES DE ATENCIÓN

- Oficina de infracciones de tránsito tercer piso ubicado en la Av. 28 de Julio – Wanchaq (diríjase para realizar consultas, reclamos, o ver en que etapa está su expediente)
- Galerías turísticas Av. El sol: para realizar pagos por procedimiento y para entregar sus documentos por Mesa de partes.



TIPS VEHICULARES



ANTE UNA INTERVENCIÓN

El policía de tránsito debe informar el motivo de la intervención y, si es un operativo, debe especificar su razón.



ANTE UN RECLAMO

Cualquier reclamo debe presentarse dentro de 5 días hábiles desde el día siguiente a la infracción.



SI RECIBE UNA PAPELETA

Siempre guárdela pues le servirá para presentar cualquier reclamo.



REVISAR RECORD DE INFRACCIONES

Por si hubo cualquier error por parte de la Municipalidad del Cusco: <https://cusco.gob.pe/informatica/infracciones>

LUCES DELANTERAS, POSTERIORES Y PERIMÉTRICAS DE TU VEHÍCULO

LUCES ALTAS

Las luces son obligatorias en carreteras y caminos, excepto si hay otro vehículo en sentido contrario, si sigue a otro en el mismo sentido o si hay niebla durante la noche y tiene luces rompenieblas.

LUCES DE PLACA



LUCES INTERMITENTES DE EMERGENCIA

LUCES DE RETROCESO

Se activan con la marcha atrás, son de luz blanca



LUCES BAJAS

Obligatorias durante todo el día, excepto cuando corresponda el uso de la luz alta

LUCES DE FRENO

CONOCE LAS SEÑALES DE TRÁNSITO

REGLAMENTARIAS - PREVENTIVAS - INFORMATIVAS

REGLAMENTARIAS

Indican la existencia de limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que regulan el tránsito



PREVENTIVAS

Prevenien a los conductores de la existencia de algún peligro en el camino y su naturaleza



INFORMATIVAS

Guían al usuario a lo largo de su viaje e informarle sobre lugares de interes, servicios, kilometrajes, etc.



En la ciudad de Cusco, el transporte se encuentra regulado por la Policía Nacional del Perú y los inspectores de tránsito (trabajadores de la municipalidad del Cusco de chaleco azul), ambos tienen la función de organizar el transporte público y de sancionar una infracción al conductor si la situación lo amerita, sin embargo según lo manifestado por los choferes de la ruta de la Empresa Ttio la Florida los inspectores desconocen sobre las normas e imponen multas no siguiendo la normativa vigente, lo que les ocasiona a los choferes la imposición de papeletas, para lo cual se presenta el procedimiento para el reclamo de una papeleta.

Sobre el procedimiento para reclamar una papeleta, la información plasmada resulta importante incluirla puesto que existe desinformación sobre los pasos a seguir para realizar el descargo de una papeleta cuando el conductor afirma no haber cometido la infracción. Además, se proporciona “*tips*” informativos sobre normas e información que deben conocer los conductores al momento de una intervención.

Por otro lado, según el nivel de conocimiento de los conductores tienen conocimiento sobre el uso de las señales visuales (luces vehiculares) del vehículo sin embargo según la observación realizada en la ruta los conductores de la empresa, de otras líneas, taxis y choferes particulares no utilizan correctamente las señales, simplemente no las hacen, ponen luces de stop cuando el automóvil está en marcha, no utilizan las direccionales cuando quieren voltear a la derecha o izquierda.

Por tanto, se muestra información relacionada a las características y función de las señales visuales, se evidencia que cada luz tiene una función en particular, el conductor tiene la posibilidad de comunicarse a través de las luces, indicar su posición, la dirección y maniobra que realizará, siendo la principal estrategia de comunicación entre conductores, también da a conocer las reglas de tránsito reglamentarias, preventivas e informativas.

5.2 Prueba de hipótesis

5.2.1 Prueba de Normalidad

Como primer punto para decidir que prueba se utilizó en el estudio, se realizó la prueba de normalidad de Shapiro Wills por tener una muestra $<$ a 50 datos (30 conductores)

Planteamiento de la hipótesis

Ho (hipótesis nula)

Los datos de las variables estrategias de comunicación visual y conocimiento de reglas de tránsito siguen una distribución normal. (no son diferentes)

Ha (hipótesis alterna)

Los datos de las variables estrategias de comunicación visual y conocimiento de reglas de tránsito, no tienen una distribución normal

Nivel de significancia

Valor de significancia del 95%, por tanto, un p-valor del 5% (0.05), para un valor $>$ a 0.05 se acepta la hipótesis nula y para un valor $<$ a 0.05 se acepta la hipótesis alterna.

Tabla 65. Prueba de Normalidad

Preguntas	Shapiro Wills ^a		
	Estadístico	gl.	Sig.
Uso de señales visuales	0,127	30	0,06
Medios de comunicación visuales	0,136	30	0,09
Señales visuales comunicativas	0,163	30	0,09
Conocimiento sobre los dispositivos de control	0,134	30	0,05
Conocimiento sobre la circulación	0,383	30	0,09
Conocimiento sobre accidentes de tránsito	0,390	30	0,05
Conocimiento sobre infracciones y sanciones	0,292	30	0,08

Nota. a. Corrección de significación de Lilliefors

Según los resultados del p-valor, se obtuvo valores entre 0.06 a 0.09 siendo mayores a 0.05, por tanto, se acepta la hipótesis nula que indica “los datos de las variables estrategias de

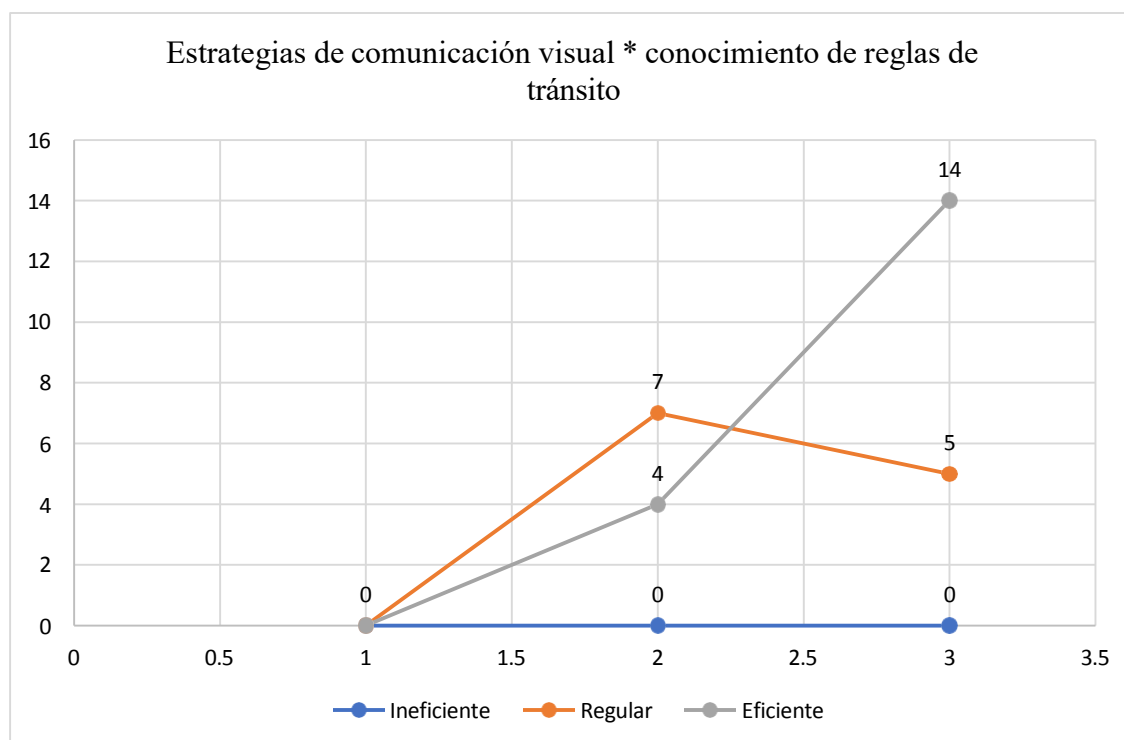
comunicación visual y conocimiento de reglas de tránsito siguen una distribución normal”, a partir de estos resultados se utilizó la prueba de correlación de Pearson.

5.2.2 Contrastación de la hipótesis General.

Tabla 66. Cruce entre las estrategias de comunicación visual y el conocimiento de reglas de tránsito

Estrategias	Conocimiento							
	Ineficiente		Regular		Eficiente		Total	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Bajo	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Medio	0	0,0%	7	58,3%	4	22,2%	11	36,7%
Adecuado	0	0,0%	5	41,7%	14	77,8%	19	63,3%
Total	0	0,0%	12	100,0%	18	100,0%	30	100,0%

Figura 79. Cruce entre las estrategias de comunicación visual y el conocimiento de reglas de tránsito



Análisis e interpretación

La tabla presenta una evaluación del conocimiento de conductores de transporte, categorizando su desempeño en tres niveles de eficiencia: ineficiente, regular y eficiente. En total, se observa que no hay conductores clasificados como ineficientes. La mayoría de los

conductores se distribuyen entre las categorías de conocimiento medio y adecuado, con un 36,7% de los conductores en conocimiento medio (principalmente en la categoría regular) y un 63,3% en conocimiento adecuado (predominantemente en la categoría eficiente). Esto sugiere que, aunque hay un número significativo de conductores con un conocimiento regular, la mayoría muestra un conocimiento adecuado, lo que indica un desempeño generalmente positivo en su capacitación y habilidades.

Hipótesis de trabajo

Las estrategias de comunicación visual se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

Planteamiento de la hipótesis

Hipótesis nula: no existe relación entre las estrategias de comunicación visual y el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

Hipótesis alterna: existe relación entre las estrategias de comunicación visual y el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

Nivel de significancia

Valor de significancia del 95%, por tanto, un p-valor del 5% (0.05), para un valor $> a$ 0.05 se acepta la hipótesis nula y para un valor $< a$ 0.05 se acepta la hipótesis alterna.

Tabla 67. Correlación de Pearson entre estrategias de comunicación visual y el conocimiento de reglas de tránsito

	Estadísticos	Conocimiento de reglas de tránsito
Estrategias de comunicación visual	Coefficiente de correlación de Pearson	0.430
	Sig. (bilateral)	0.001
	N	30

El resultado del p valor (Sig = 0,001) es menor al valor de significancia 0,05, de modo que se rechaza la hipótesis nula (Ho) y se acepta la hipótesis alterna (Ha); por tanto, las estrategias de comunicación visual se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos por la ruta de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco, 2024. Además, por ser un valor de 0.430 la relación es moderada.

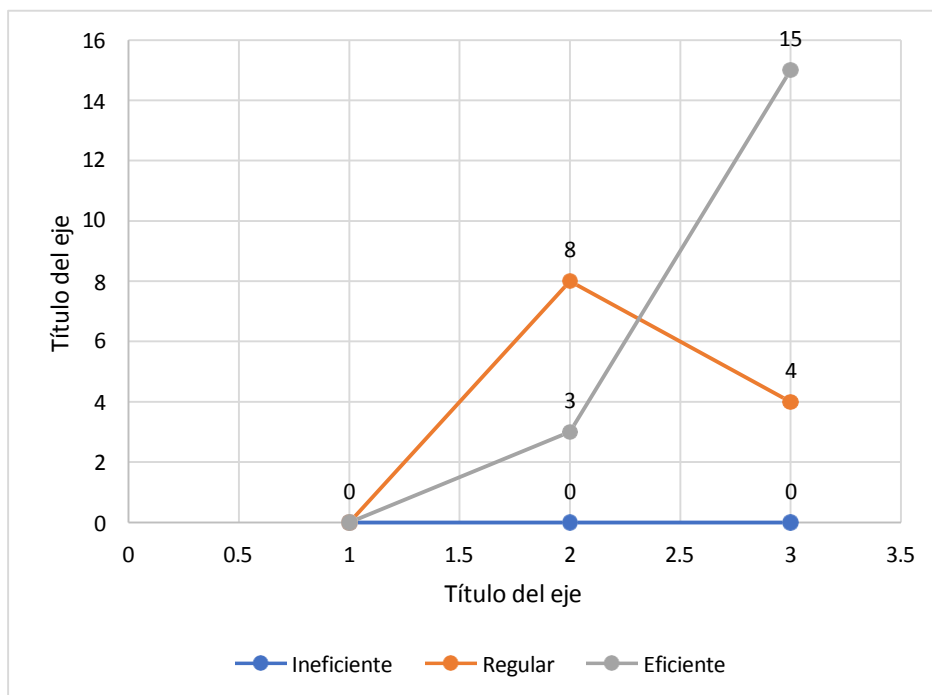
Relación entre:		Coefficiente de correlación de Pearson	Sig. (bilateral)	N	Significado
Uso de señales visuales	Conocimiento de reglas de tránsito	0.410	0.001	30	Relación moderada
Medios de comunicación visual	Conocimiento de reglas de tránsito	0.310	0.001	30	Relación baja
Señales visuales comunicativas	conocimiento de reglas de tránsito	0.501	0.001	30	Relación moderada

5.2.3 Hipótesis Específicas

Tabla 68. Cruce entre uso de señales visuales y el conocimiento de reglas de tránsito

Uso de señales visuales	Conocimiento							
	Ineficiente		Regular		Eficiente		Total	
	f	%	F	%	F	%	f	%
Bajo	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Medio	0	0,0%	8	66,7%	3	16,7%	11	36,7%
Adecuado	0	0,0%	4	33,3%	15	83,3%	19	63,3%
Total	0	0,0%	12	100,0%	18	100,0%	30	100,0%

Figura 80. Cruce entre uso de señales visuales y el conocimiento de reglas de tránsito



Análisis e interpretación

La tabla presenta la evaluación del uso de señales visuales entre conductores de transporte, categorizando su conocimiento en tres niveles: ineficiente, regular y eficiente. Se observa que ningún conductor fue clasificado como ineficiente y que, en el nivel medio de conocimiento, la mayoría (66,7%) demostró un uso regular de las luces, aunque solo un 16,7% mostró un uso eficiente. En el nivel adecuado, la mayoría de los conductores (83,3%) se desempeñó eficientemente, lo que sugiere que, aunque hay un grupo significativo que utiliza las luces de manera correcta, existe un porcentaje notable de conductores con conocimientos regulares que podrían beneficiarse de una capacitación adicional para mejorar su desempeño en el uso de las señales visuales, fundamental para la seguridad en el transporte.

Hipótesis específica 1

El uso de señales visuales se relaciona positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

Planteamiento de la hipótesis

Hipótesis nula: no existe relación entre el uso de señales visuales y el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

Hipótesis alterna: existe relación entre el uso de señales visuales y el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

Nivel de significancia

Valor de significancia del 95%, por tanto, un p-valor del 5% (0.05), para un valor $> a$ 0.05 se acepta la hipótesis nula y para un valor $< a$ 0.05 se acepta la hipótesis alterna.

Prueba estadística

Tabla 69. Prueba de relación entre el uso de señales visuales y el conocimiento de reglas de tránsito

	Estadísticos	Conocimiento de reglas de tránsito
Uso de señales visuales	Coefficiente de correlación de Pearson	0.410
	Sig. (bilateral)	0.001
	N	30

El resultado del p valor (Sig = 0.001) es menor al valor de significancia 0.05, de modo que se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_a); por tanto, el uso de señales visuales se relaciona positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en

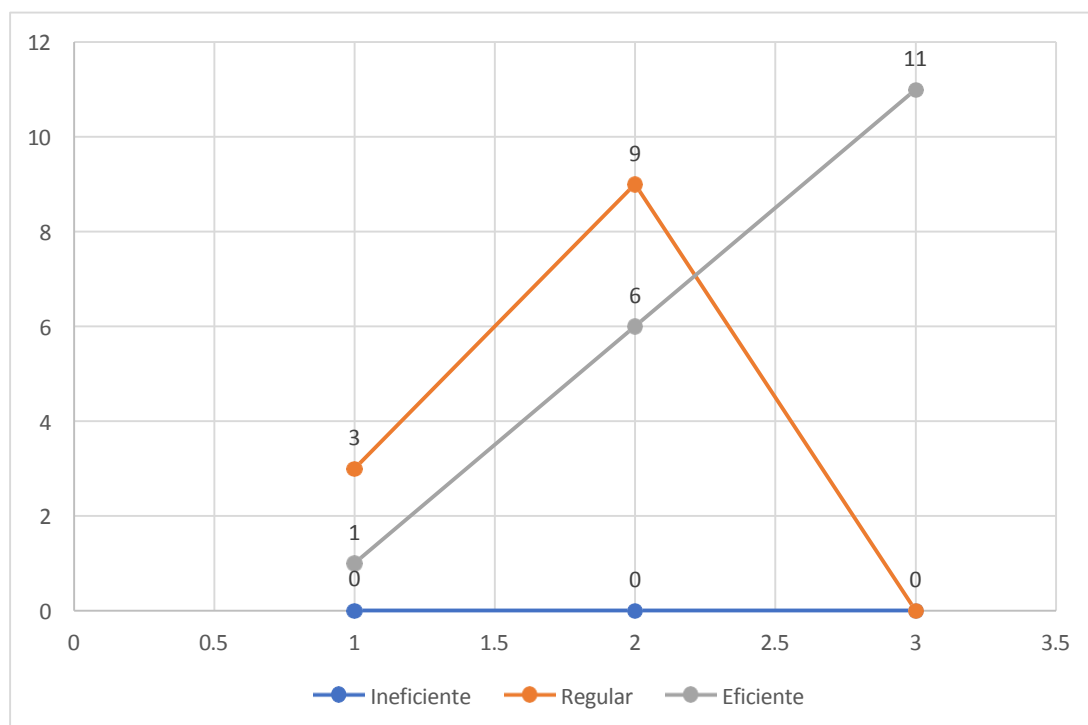
los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024. Además, por ser un valor de 0.410 la relación es moderada.

Hipótesis específica 2

Tabla 70. Cruce entre uso de medios de comunicación visuales y el conocimiento de reglas de tránsito

Medios de comunicación visuales	Conocimiento							
	Ineficiente		Regular		Eficiente		Total	
	F	%	F	%	f	%	f	%
Bajo	0	0,0%	3	25,0%	1	5,6%	4	13,3%
Medio	0	0,0%	9	75,0%	6	33,3%	15	50,0%
Adecuado	0	0,0%	0	0,0%	11	61,1%	11	36,7%
Total	0	0,0%	12	100,0%	18	100,0%	30	100,0%

Figura 81. Cruce entre medios de comunicación visuales y el conocimiento de reglas de tránsito



Análisis e interpretación

La tabla presenta una evaluación de la eficiencia de los medios de comunicación visuales en relación con el nivel de conocimiento de los conductores de transporte. Se observa que, aunque

no hay conductores clasificados como "ineficientes", la mayoría de ellos se sitúan en la categoría "regular" con un 40% (12 de 30), lo que sugiere que hay un área significativa de mejora en el uso de medios de comunicación visuales. Un 60% de los conductores son considerados "eficientes", con un notable 61.1% de los que tienen un conocimiento "adecuado" que destaca en esta categoría. Esto indica que aquellos con un conocimiento adecuado son más propensos a utilizar eficazmente los medios de comunicación visuales, lo que sugiere una correlación positiva entre el nivel de conocimiento y la eficiencia en el uso de estos recursos. Sin embargo, el hecho de que aún existan conductores en la categoría "regular" resalta la necesidad de capacitación adicional para optimizar la formación y el uso de medios de comunicación visuales en el transporte.

Planteamiento de la hipótesis

Hipótesis nula: no existe relación entre los medios de comunicación visuales y el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

Hipótesis alterna: existe relación entre los medios de comunicación visuales y el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

Nivel de significancia

Valor de significancia del 95%, por tanto, un p-valor del 5% (0.05), para un valor $> a$ 0.05 se acepta la hipótesis nula y para un valor $< a$ 0.05 se acepta la hipótesis alterna.

Prueba estadística

Tabla 71. Prueba de relación entre los medios de comunicación visuales y el conocimiento de reglas de tránsito

Estadísticos	Conocimiento de reglas de tránsito
--------------	------------------------------------

Medios de comunicación visuales	Coefficiente de correlación de Pearson	0.310
	Sig. (bilateral)	0.001
	N	30

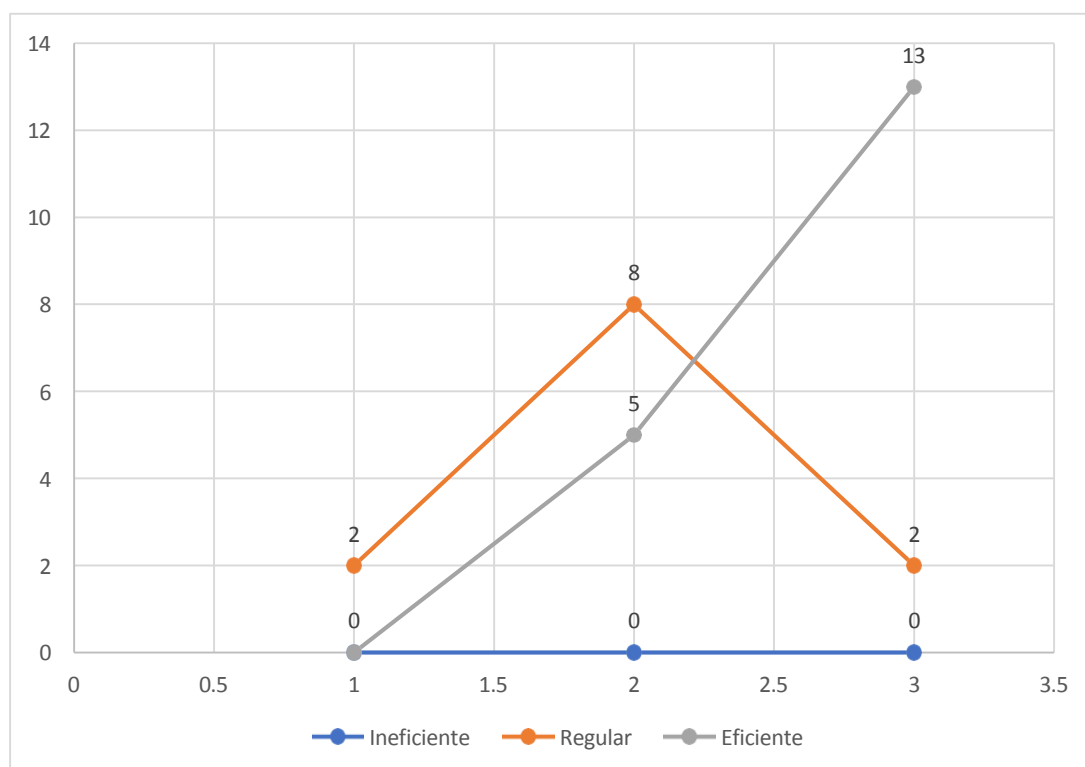
El resultado del p valor (Sig = 0,001) es menor al valor de significancia 0.05, de modo que se rechaza la hipótesis nula (Ho) y se acepta la hipótesis alterna (Ha); por tanto, los medios de comunicación visuales se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos por la ruta de la Empresa de Transporte Tio la Florida de la ciudad del Cusco, 2024. Además, por ser un valor de 0.310 la relación es baja

Hipótesis específica 3

Tabla 72. Cruce entre uso de señales visuales y el conocimiento de reglas de tránsito

Señalización visual	Conocimiento							
	Ineficiente		Regular		Eficiente		Total	
	f	%	F	%	f	%	f	%
Bajo	0	0,0%	2	16,7%	0	0,0%	2	6,7%
Medio	0	0,0%	8	66,7%	5	27,8%	13	43,3%
Adecuado	0	0,0%	2	16,7%	13	72,2%	15	50,0%
Total	0	0,0%	12	100,0%	18	100,0%	30	100,0%

Figura 82. Cruce entre uso de señales visuales y el conocimiento de reglas de tránsito



Análisis e interpretación

La tabla presenta la relación entre la señalización visual y el conocimiento de conductores de transporte, clasificándolos en tres niveles: bajo, medio y adecuado. Se observa que la mayoría de los conductores con un conocimiento medio (66,7%) y adecuado (72,2%) califican la señalización visual como eficiente, lo que sugiere que aquellos con mejor conocimiento son más propensos a percibir la señalización como efectiva. Por otro lado, el 16,7% de los conductores con conocimiento medio y el 16,7% con conocimiento adecuado consideran la señalización como regular, lo que indica que hay un espacio para mejorar la percepción de la señalización visual incluso entre los conductores más capacitados.

De los 30 conductores evaluados, ninguno reportó una señalización visual ineficiente, lo que podría reflejar una tendencia general hacia la consideración positiva de la señalización en el contexto del transporte. Sin embargo, es importante resaltar que la falta de registros en el nivel

bajo sugiere que los conductores con menor conocimiento podrían no ser representados en esta muestra, lo que limita una comprensión más completa de la situación.

Planteamiento de la hipótesis

Hipótesis nula: no existe relación entre las señales visuales comunicativas y el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

Hipótesis alterna: existe relación entre las señales visuales comunicativas y el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

Nivel de significancia

Valor de significancia del 95%, por tanto, un p-valor del 5% (0.05), para un valor $>$ a 0.05 se acepta la hipótesis nula y para un valor $<$ a 0.05 se acepta la hipótesis alterna.

Prueba estadística

Tabla 73. Prueba de relación entre las señales visuales comunicativas y el conocimiento de reglas de tránsito

		Estadísticos	Conocimiento de reglas de tránsito
señales comunicativas	visuales	Coefficiente de correlación de Pearson	0.501
		Sig. (bilateral)	0.001
		N	30

El resultado del p valor (Sig = 0,001) es menor al valor de significancia 0.05, de modo que se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_a); por tanto, las señales visuales comunicativas se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024. Además, por ser un valor de 0,501 la relación es moderada.

5.3 Discusión de resultados

Para iniciar con la discusión de los resultados es preciso detallar los resultados a los cuales se llegó en la investigación, con respecto a los resultados de la variable estrategias de la comunicación visual se determinó que su uso es adecuado según el 63.3% de conductores, seguido de regular según el 36.7%; el uso de señales visuales es adecuado según el 90% de conductores, el uso de medios de comunicación visuales es adecuado en el 56.7% y la señalización visual es regular en el 70%.

En cuanto al conocimiento de reglas de tránsito es eficiente en el 60% de conductores y regular en el 40% de conductores; el conocimiento sobre dispositivos de control es regular en el 90% e ineficiente en el 6.7% de conductores; el conocimiento sobre la circulación es eficiente en el 50% y regular en el 46.7%; el conocimiento sobre accidentes de tránsito es eficiente en el 63.3% y regular en el 36.7%; el conocimiento sobre infracciones y sanciones es regular en el 50% y eficiente en el 40% de conductores.

Por otro lado, a partir de la contratación de hipótesis se determinó que las estrategias de comunicación visual se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024 (0.430 correlación moderada); al igual que sus dimensiones uso de señales visuales (0.310 correlaciona baja); medios de comunicación visuales (0.410 correlación moderada) y señales visuales comunicativas (0.501 correlación moderada)

Dichos resultados fueron discutidos con antecedentes de investigación, agrupados en resultados similares y diferentes. Es así que similares resultados obtuvo Armas (2020), quien determino que la señalización influyen en la comunicación visual, además de ser necesaria para la población que la utiliza, siendo imprescindible en la seguridad y orientación.

Por su parte Robles y Torres (2016), determinaron que los conductores conocen las reglas de tránsito además determino que el uso de estrategias visuales beneficio a los conductores, pasajeros y peatones, una de las estrategias a utilizar es el uso de volantes.

Mientras que Casas y Palomino (2024), determinaron que existe una relación baja entre el incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito y la emisión de licencias de conducir determinada a partir de la prueba de correlación donde $r < 0,05$.

Resultados diferentes obtuvo Morales (2016), quien determino que la mayoría de choferes desconocen las normas de tránsito lo cual tienen relación con los accidentes de tránsito que vienen ocurriendo, por otro lado la falta de implementación de estrategias de comunicación se debe al poco presupuesto de la autoridad competente.

Por su parte Castañeda y Girón (2022), manifestaron que la comunicación sobre seguridad es baja según el 83% de conductores y está en un nivel medio según el 17% de conductores.

Aguilar (2023), determino una relación inversa entre la seguridad vial y los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana y Callao en el año 2022. Comprobado estadísticamente mediante la prueba del Coeficiente de correlación de Spearman, con un valor de ($\rho = -,308$) y con un nivel de significancia de valor ($p = .020 < 0.05$).

Mientras que Valdez (2012), manifestó que los estudiantes desconocen sobre aspectos de comunicación visual entre ellos no saben interpretar las luces del semáforo, desconocen que la cebra blanca es para el cruce de peatones, además desconocen sobre las señales preventivas colocadas alrededor de la institución.

CONCLUSIONES

Primera A partir del análisis de resultados, se acepta la hipótesis de estudio, por tanto, las estrategias de comunicación visual se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024. Siendo una relación moderada.

Las estrategias de comunicación visual que se identificaron en el transporte público fueron el uso de señales visuales, los medios de comunicación visuales y la señalización visual comunicativa, dichas estrategias son utilizadas de manera adecuada según el 63.3% de conductores, las cuales se relación de forma moderada con el conocimiento en reglas de tránsito.

Segunda En respuesta al objetivo específico uno, se determinó que el uso de señales visuales se relaciona positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

Siendo una relación moderada con un valor de 0.410; las señales visuales son el sistema de luces con las que cuenta el ómnibus para comunicarse con los otros conductores, se determinó su uso adecuado en el 90% de conductores y regular en el 10% estando relacionado de manera moderada con el conocimiento en reglas de tránsito.

Tercera En respuesta al objetivo específico dos, se determinó que los medios de comunicación visuales se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

Siendo una relación baja con un valor de 0.310. Los medios de comunicación visuales que se identificaron carteles y afiches informativos y las fuentes tipográficas utilizadas, según los conductores su uso es adecuado en el 56.7% y regular en el 43.3%; estando relacionado de manera baja con el conocimiento de reglas de tránsito.

Cuarta Mientras que a partir del objetivo específico tres, se determinó que las señales visuales comunicativas se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.

Siendo una relación moderada con un valor de 0,501. Las señales visuales comunicativas fueron identificadas en la ruta de la empresa Ttio la Florida, pudiendo diferenciar señales preventivas, informativas, semáforos y señales en las pistas; este tipo de señalización es regular según el 70% de conductores y adecuado según el 23.3%.

RECOMENDACIONES

- Primera Se recomienda a las autoridades de la Región y a la municipalidad del Cusco, en particular a la Gerencia de tránsito, evaluar las estrategias de comunicación visual, que actualmente vienen utilizando las empresas de transporte público en la ciudad del Cusco, a fin de realizar proyectos y actividades en beneficio de los conductores, cobradores y los usuarios.
- Segunda Se recomienda, al sindicato del transporte urbano de la Municipalidad del Cusco, desarrollar capacitaciones a sus conductores, sobre el uso de señales visuales, pudiendo utilizar estrategias de comunicación visual como volantes, trípticos y banners informativos.
- Tercera Se recomienda, a los conductores de la ruta de la Empresa de Transporte Ttio la Florida el uso de medios de comunicación visuales para mantenerse informado y estar en constante capacitación sobre las reglas de tránsito.
- Cuarta Se recomienda, a la Municipalidad del Cusco realizar un diagnóstico sobre las señales visuales comunicativas de las 36 rutas de empresas de transporte público, a fin de tomar acciones e implementar nuevas señales, ponerlas en mantenimiento a fin de mejorar el transporte público, evitar el congestionamiento y los accidentes.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agencias Marketing. (2023). *Agencias Marketing Barcelona*.
<https://www.agenciasmarketing.com/barcelona/?type=clinicas&sort=mejor-valorados®ion=barcelona>
- Aguilar, S. G. (2023). *Seguridad vial y su relación con los accidentes de tránsito en conductores y peatones de Lima Metropolitana y Callao en el año 2022* [Tesis de maestría, Universidad San Ignacio de Loyola].
<https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/b5a83695-5c17-4e21-905c-b8c2fc364bfa/content>
- Angeloni, J. P. (2022). *Estrategias de comunicación visual del movimiento artístico antiespectista Voicot en el espacio público de la ciudad de Rosario* [Tesis de grado, Universidad Nacional de Rosario]. <http://hdl.handle.net/2133/25767>
- Apolo, D., Moncayo, M. F., & Zúñiga, F. (2018). Diseño y comunicación visual: Perspectivas para su abordaje desde la imagen corporativa. *Kepes*, 15(17), Article 17.
<https://doi.org/10.17151/kepes.2018.15.17.11>
- Armas, Á. G. (2020). *Comunicación visual y señalización turística en la comunidad de Nizag del Cantón Alausí, Provincia de Chimborazo* [Tesis de licenciatura, Universidad Nacional de Chimborazo]. <http://dspace.unach.edu.ec/handle/51000/8140>
- Arias Villamar, J. A., & Pezo Cunalata, C. L. (2018). La comunicación visual desde el aula para el mundo. *Universidad y Sociedad*, 10(1), 290–295. Recuperado de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2218-36202018000100290
- Barthes, R. (1993). *La aventura semiológica* (2ª ed.). Ediciones Paidós Ibérica.
<https://mercaba.org/SANLUIS/Filosofia/autores/Contempor%C3%A1nea/Barthes/La%20aventura%20semiol%C3%B3gica.pdf>
- Casas, Y. A., & Palomino, C. J. (2024). *Incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito y el trámite de licencias de conducir en la Municipalidad Provincial de Ica, 2022* [Tesis de grado, Universidad San Juan Bautista].
- Castañeda, C. G., & Girón, R. M. (2022). *Barreras de la comunicación sobre seguridad vial en los conductores de transporte público de la ruta Huacho—Andahuasi—Sayán, 2021* [Tesis de grado, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión].

- Compañía de Televisión Cusqueña – CTC (director). (2025, febrero 12). *Reconocen la caótica situación vial, conductores de transporte urbano se resisten* [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=vTcyHdDnzl4>
- Cortés, M., & Iglesias León, M. (2004). *Generalidades sobre metodología de la investigación*. Universidad Autónoma del Carmen.
- Cruz, J. P., & Oropeza, M. C. J. (2019). *Estudio y propuesta de mejoramiento de la transitabilidad vehicular y peatonal de la avenida Los Incas en la ciudad de Trujillo—La Libertad* [Tesis de licenciatura, Universidad Privada Antenor Orrego]. <https://repositorio.upao.edu.pe/handle/20.500.12759/4635>
- Decreto Supremo. (2009). *Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito N.º 016-2009-MTC*, actualizado a julio de 2020. Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN. <https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/08/Texto-%C3%9Anico-Ordenado-del-Reglamento-Nacional-de-Tr%C3%A1nsito-DS-N%C2%BA-016-2009-MTC.pdf>
- Del Olmo, J. (2006). El color como elemento comunicacional. *Comunicar*, 26, 112–116.
- Everaert-Desmedt, N. (2004). *La semiótica de Peirce*. En L. Hébert (Ed.), *Signo (online)*. Universidad de Québec à Rimouski. Recuperado de https://nicole-everaert-semio.be/PDF/esp/semiotica_peirce.pdf
- Esquisabel, O., & Sautu, R. (2013). *La investigación social: estrategias y herramientas*. Miño y Dávila.
- Ferrer, A., & Gómez, D. G. (s.f.). *Imagen y comunicación visual*. Universitat Oberta de Catalunya.
- Küppers, H. (2005). Qué es el color realmente? En Teoría del color. Kueppers Color. Recuperado de https://www.kuepperscolor.de/es/funktionsprinzip_des_sehens/was_ist_farbe_eigentlich.html
- Gakenheimer, R. (1998). Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo. *Revista EURE: Revista de Estudios Urbano Regionales*, 24(72), Article 72. <https://doi.org/10.7764/1174>

- Gibbs, M., Wang, K., Zhang, W., Feng, Z., & Wang, C. (2014). Research on the classification for road traffic visibility based on the characteristics of driving behaviour – a driving simulator experiment. *Journal of Intelligent and Connected Vehicles*, 3(3), 138–147. <https://doi.org/10.1108/JICV-10-2019-0011>
- González, J. D. (2021). La comunicación visual en paradas de colectivos: Estrategias de orientación en Maracaibo (2012–2014). *Cuadernos del Centro de Estudios de Diseño y Comunicación*, 99, Article 99. <https://doi.org/10.18682/cdc.vi99.3948>
- Gurevicz, M., & Toro, C. (2010). *La teoría de la Gestalt*.
- Hernández, R., & Mendoza, C. P. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw-Hill Interamericana. <http://repositorio.uasb.edu.bo:8080/handle/54000/1292>
- Hunton, & Bermúdez Aguirre, D. Mendoza López, E. (2015). *Una mirada al cartel*. Proyecto de investigación doctoral, Doctorado en Historia y Artes, Universidad de Granada. Pontificia Universidad Javeriana Cali. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7303217.pdf>
- Küppers, H. (2005). *Fundamentos de la teoría de los colores*. España: Gustavo Gili. https://www.google.com.pe/books/edition/Fundamentos_de_la_teor%C3%ADa_de_lo_s_colores/hpZBAAAACAAJ?hl=es
- Leone, G. (2011). *Leyes de la Gestalt*. <https://guillermoleone.com.ar/wp-content/uploads/2018/01/leyes-de-la-gestalt.pdf>
- López, J. E. L. (2017). *Desarrollo de una estrategia de comunicación visual para el posicionamiento de la fundación Defensores de la Naturaleza, ciudad de Guatemala* [Tesis de licenciatura, Universidad de San Carlos de Guatemala].
- Lucky Ride Bus. (2022). Visión y empresa. <https://www.lrb.com.mx/>
- Martín Serrano, M., Piñuel Raigada, J. L., Gracia Sanz, J., & Arias Fernández, M. A. (1982). *Teoría de la comunicación I: Epistemología y análisis de la referencia* (2ª ed., Vol. VIII). Cuadernos de la comunicación. A. Corazón Editor. Recuperado de: https://www.uv.mx/personal/paguirre/files/2011/05/teoria-de-la-comunicacion.libro_.pdf

- Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción. (2000). *Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor en Calles y Carreteras* (Aprobado con R.M. N.º 210-2000-MTC/15.02, 3 de mayo de 2000). Lima, Perú: MTC.
<https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/manualdedispositivosdecontrolde transitautomotorencallesy carreteras1.pdf>
- Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo (MTPE). (2023). Portal institucional del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo. Gobierno del Perú.
<https://www.gob.pe/mtpe>
- Moncada Tarazona, J. A. (2019). *Origen y desarrollo de la teoría del conocimiento*. Institución Educativa Estambul, Secretaría de Educación de Manizales. pp. 69–83.
<https://revistas.umecit.edu.pa/index.php/oradores/article/view/314>
- Montaigne, J. (2014). *Comunicación visual*. <https://www.colegiomontaignejerez.com/wp-content/uploads/departamentos/EPV/2ESO/Comunicaci%C3%B3n%20visual.pdf>
- Morales, M. N. (2016). *Estrategia de comunicación para la Unidad Urbana de Transporte (GAMEA), en pro de prevenir los accidentes de tránsito en peatones entre las calles 2 y 5 de la Av. 6 de marzo de la ciudad de El Alto* [Tesis de licenciatura, Universidad Mayor de San Andrés]. <http://repositorio.umsa.bo/xmlui/handle/123456789/18668>
- Morris, C. W. (1985). *Fundamentos de la teoría de los signos* (R. Grasa, Trad.). Ediciones Paidós Ibérica. (Obra original publicada en 1938). Recuperado de https://ifdc6m-juj.infod.edu.ar/aula/archivos/repositorio/0/178/Morris_Charles_-_Fundamentos_De_La_Teoria_De_Los_Signos.pdf
- Munari, B. (2016). *Design y comunicación visual: Contribución a una metodología didáctica* (F. Serra i Cantarell, Trad.; M. Puente, Ed., 2ª ed.). Editorial Gustavo Gili
https://editorialgg.com/media/catalog/product/9/7/9788425228667_inside.pdf
- Municipalidad del Cusco (director). (2025, febrero). *Alcalde del Cusco, Luis Pantoja logra financiamiento de proyectos de transporte* [Video]. YouTube.
<https://www.youtube.com/watch?v=waIuzTVvsOM>
- Naranti. (2024). *Publicidad exterior: el tercer medio publicitario más importante de México*.
<https://naranti.com/mx/es/noticias/industria-publicitaria-crecimiento-2024>

- Oviedo, G. L. (2004). La definición del concepto de percepción en psicología con base en la teoría Gestalt. *Revista de Estudios Sociales*, (18), 89–96.
- Palomino, B. L. (2020). *Diseño de una red de ciclovías urbanas y rurales como alternativa de mejoramiento de la transitabilidad en una ciudad del sur del Perú – Andahuaylas—Apurímac* [Tesis de licenciatura, Universidad San Ignacio de Loyola]. <https://repositorio.usil.edu.pe/entities/publication/8a5ee018-5777-473c-a608-58f64cddb3e5>
- Pierce (2024). *La semiótica de C. S. Peirce como bisagra teórica entre información y comunicación*. *Informatio*, 29(1). Instituto de Comunicación, Universidad de la República. http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2301-13782024000101101
- Robles, L. R., & Torres, A. M. (2016). *Diseño de una estrategia de comunicación para incentivar el uso apropiado de las normas de tránsito en el municipio de Aguachica, Cesar y así evitar el alto índice de accidentalidad* [Tesis de grado, Universidad Francisco de Paula Santander Ocaña]. <https://repositorioinstitucional.ufps.edu.co/xmlui/handle/20.500.14167/3035>
- Rodríguez, L. (2011). *Estrategia de comunicación visual para la promoción de la Fundación Protección Animal Ecuador (PAE)* [Tesis de grado, Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes]. PUCE Biblioteca. Recuperado de <https://catalogobiblioteca.puce.edu.ec/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=24081>
- Ross, T., May, A., & Thompson, J. (2017). The use of visual communication in transport: A review of strategies and effectiveness. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 46, 1–13. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.01.001>
- Salcedo, M., & Caicedo, S. C. (2007). Señales visuales urbanas en algunos cruces viales de Cali, Colombia. *Revista Científica Guillermo de Ockham*, 5(2), 111–133.
- Sánchez, M. E., & Caldera, D. (2016). La significación del color y su importancia para la divulgación de la ciencia: Un enfoque cualitativo. *Opción*, 32(13), 540–559.

- Studio, G. (2025, febrero 5). *Teoría y psicología del color: Guía completa 2025*. Girona Studio. <https://gironastudio.es/teoria-y-psicologia-del-color/>
- Thomson, I., & Bull, A. (2001). La congestión del tránsito urbano: Causas y consecuencias económicas y sociales. *Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)*. <https://hdl.handle.net/11362/6381>
- Torre, K. (2021). *Identidad visual y diseño de la información turística en el distrito de Pisac—Cusco* [Tesis de licenciatura, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/658745>
- Vargas, C., Castro, C., Martos, F. J., & Trujillo, H. M. (2012). Conocimiento de las normas de tráfico en función de la edad y de la importancia para la seguridad vial. *Universitas Psychologica*, 11(4), 1277–1289. Pontificia Universidad Javeriana. <https://www.redalyc.org/pdf/647/64725418022.pdf>
- Valdez, M. (2012). *Comunicación educativa, soporte estratégico para la seguridad vial en la institución educativa Sagrado Corazón de Jesús* [Tesis de grado, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco]. <https://repositorio.unsaac.edu.pe/handle/20.500.12918/867>
- Zimmermann, Y. (2012). La esencia del diseño es la de ser una actividad comunicadora que trascienda la superficialidad y el esteticismo en los cuales se encuentra inmersa la sociedad actual. En *Estrategias en la producción de comunicaciones visuales* (Cap. 2). *Revista Tipo Gráfica*, (34). Cátedra Comunicación Visual Gráfica 1, Universidad Nacional de Rosario. https://www.academia.edu/35111575/Estrategias_en_la_Producci%C3%B3n_de_Comunicaciones_Visuales

Anexos

ANEXO 1: Matriz de consistencia

TÍTULO: Estrategias de comunicación visual y el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPOTESIS	VARIABLES
PROBLEMA GENERAL ¿Cuál es la relación de las estrategias de comunicación visual con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024?	OBJETIVO GENERAL Establecer la relación de las estrategias de comunicación visual con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.	HIPOTESIS GENERAL Las estrategias de comunicación visual se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.	VARIABLE INDEPENDIENTE Estrategias de comunicación visual Dimensiones: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Uso de señales visuales ▪ Medios de comunicación visual ▪ Señales visuales comunicativas VARIABLE DEPENDIENTE Conocimiento de reglas de tránsito Dimensiones: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Conocimiento sobre los dispositivos de control. ▪ Conocimiento sobre la circulación. ▪ Conocimiento sobre accidentes de tránsito. ▪ Conocimiento sobre infracciones y sanciones.
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECIFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICOS	
1. PE1. ¿Cuál es la relación del uso de señales visuales con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024? 2. PE2. ¿Cuál es la relación de los medios de comunicación visuales con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024? 3. PE3. ¿Cuál es la relación de las señales visuales comunicativas con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024?	1. OE1. Identificar la relación del uso de señales visuales con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024. 2. OE2. Identificar la relación de los medios de comunicación visuales con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024. 3. OE3. Identificar la relación de las señales visuales comunicativas con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.	1. HE1. El uso de señales visuales se relaciona positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024. 2. HE2. Los medios de comunicación visuales se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024. 3. HE3. Las señales visuales comunicativas se relacionan positiva y significativamente con el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024.	

JUSTIFICACIÓN	MÉTODO	UNIVERSO POBLACIÓN Y MUESTRA
<p>La investigación se justifica desde la perspectiva teórica puesto que actualmente no se cuenta con estudios en la región del Cusco sobre las estrategias de comunicación visual en el transporte urbano, además la información obtenida sobre el conocimiento que tienen los conductores en reglas de tránsito permitirá la creación de una base de datos que complementen la información con la que actualmente se cuenta.</p> <p>El transporte urbano es el más utilizado por la población de la ciudad del Cusco para el traslado a los centros de trabajo, colegios y el desarrollo de actividades económicas, sin embargo, en la actualidad se puede observar que los conductores cometen muchas faltas en el transporte público ocasionando accidentes y congestión vehicular, esta situación perjudica a toda la población cusqueña sobre todo ahora que existen muchas obras de construcción vehicular en ejecución. Además, pone en evidencia que el examen de conocimiento de reglas de tránsito no es el adecuado por las constantes faltas que cometen los conductores o no se estaría utilizando una buena estrategia de comunicación visual.</p> <p>El estudio se justifica desde la perspectiva metodológica puesto que seguirá el proceso de la investigación científica para el recojo de la información, con el uso de teoría ya existente para cada variable, además utilizará métodos y técnicas aprobadas por la investigación científica para la obtención de resultados.</p> <p>El estudio además de servir para la obtención del título profesional, permitirá a la investigadora adentrarse en el conocimiento de la comunicación visual que actualmente es de suma importancia por el crecimiento y desarrollo de las grandes urbes.</p>	<p>ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN Se seguirá el enfoque cuantitativo</p> <p>ALCANCE DE INVESTIGACIÓN De nivel descriptivo y correlacional puesto que se pretende identificar y detallar las características de la comunicación visual y las reglas de tránsito, a partir de las estrategias en comunicación visual y el conocimiento que tienen los conductores de la ruta E.T. Ttio la Florida en reglas de tránsito. Además de medir la relación que hay entre las dos variables.</p> <p>DISEÑO DE INVESTIGACIÓN El diseño es no experimental, puesto que se describirá una realidad sin ser manipulada, es decir describirá lo que actualmente viene sucediendo con las estrategias de comunicación visual y el conocimiento de las reglas de tránsito.</p>	<p>POBLACIÓN La población es el conjunto de individuos con características comunes que pueden ser sujetos de medición, el estudio comprende está conformada por 30 conductores de la Empresa de Transportes Ttio la Florida.</p> <p>MUESTRA La muestra estará conformada por 30 conductores de la Empresa de Transportes Ttio la Florida los que participaran en la prueba de conocimientos.</p> <p>TECNICAS Y INSTRUMENTOS Técnica: Se utilizará la encuesta, la encuesta es una técnica que está compuesta de preguntas abiertas o cerradas generalmente a escala o con opciones de respuestas. Instrumento: Los instrumentos que se utilizarán serán la prueba de conocimiento sobre las normas de tránsito para determinar el grado de aprendizaje que tienen los conductores y el cuestionario sobre estrategias de comunicación visual.</p> <p>METODO ESTADÍSTICO La investigación utilizara métodos estadísticos que permitan comprobar las hipótesis de estudio, el estudio se apoyara en la estadística descriptiva para la obtención de datos, frecuencias a través de tablas y gráficos.</p>

ANEXO 2: Matriz de operacionalización de variables

Variables	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
Estrategias de comunicación visual	Elemento conceptual y formal que pone en relación a diferentes actores a partir de la articulación de códigos visuales, lingüísticos, recursos estéticos, modos de representación, para un caso en particular que define los límites y los alcances del contenido (Angeloni, 2022)	Conjunto de elementos utilizados para comunicar de forma visual dentro del transporte público a través del sistema de alumbrado del vehículo, los medios de comunicación visuales y las señales visuales comunicativas.	Uso de las señales visuales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uso de señales visuales. ▪ Realización de señales visuales de otros vehículos.
			Medios de comunicación visuales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Carteles informativos en la ruta. ▪ Afiches informativos ▪ Características de las fuentes tipográficas
			Señales visuales comunicativas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ubicación de las señales de tránsito en la ruta. ▪ Falta de señales de tránsito en la ruta. ▪ Mantenimiento de las señales de tránsito en la ruta. ▪ Señalética externa de los automóviles
Conocimiento de reglas de tránsito	Conocimiento sobre el reglamento de las normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito (D.S. N° 016-2009-MTC República del Perú, 2014).	Adquisición del conocimiento de materias generales, reglamento de reglas de tránsito, tipos de señales y marcas de pavimento de los conductores del transporte público con categoría A III que se desplazan por la ruta de la Empresa de Transporte Ttío la Florida.	Conocimiento sobre los dispositivos de control	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Señales, marcas y dispositivos. ▪ Semáforos.
			Conocimiento sobre la circulación	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Habilitación para conducir. ▪ Reglas para adelantar y sobrepasar. ▪ Cambios de dirección. ▪ Condiciones de seguridad del vehículo.
			Conocimiento sobre accidentes de tránsito	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accidentes de tránsito. ▪ El seguro obligatorio.
			Conocimiento sobre infracciones y sanciones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Medidas preventivas ▪ Sanciones a los conductores

ANEXO 3: Matriz de recolección de datos

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEMS	#ÍTEMS	%	ESCALA VALORATIVA	INSTRUMENTO
Estrategias de comunicación visual	1.1. Uso de señales visuales	1.1.1. Uso de señales visuales	<ol style="list-style-type: none"> 1. Utiliza correctamente las luces largas y cortas de su vehículo. 2. Utiliza correctamente las luces intermitentes. 3. Utiliza correctamente las luces diurnas al inicio de su jornada laboral. 4. Usted utiliza las luces en su placa vehicular. 	9	40%	Escala: Siempre (5) Casi siempre (4) A veces (3) Casi nunca (2) Nunca (1)	Cuestionario
		1.1.2. Realización de señales visuales de otros vehículos	<ol style="list-style-type: none"> 5. Los otros conductores utilizan correctamente las luces delanteras del vehículo. 6. Los otros conductores utilizan correctamente las luces de freno. 7. Los otros conductores utilizan correctamente las luces intermitentes. 8. Los otros conductores utilizan correctamente las luces diurnas. 9. Los otros conductores utilizan correctamente las luces diurnas. 				
	1.2. Medios de comunicación visuales	1.2.1. Carteles informativos en la ruta	<ol style="list-style-type: none"> 10. Las señales informativas (por ejemplo, sobre desvío de rutas, cierre de vías entre otros) en su ruta de trabajo son fáciles de identificar. 11. Considera que las señales informativas están ubicadas correctamente. 	7	30%	Dicotómica Sí (1) No (0)	
		1.2.2. Afiches informativos	<ol style="list-style-type: none"> 12. Utiliza afiches informativos dentro del vehículo que comuniquen sobre las reglas de tránsito. 13. Utiliza afiches informativos dentro del vehículo con símbolos informativos (por ejemplo, afiches sobre la capacidad del vehículo, afiches de ceder el asiento) para los pasajeros. 14. Dentro de su vehículo cuenta con un afiche que informe sobre su ruta. 				

		1.2.3. Características de las fuentes tipográficas	15. El tipo de letra y colores del nombre de la ruta “Tío La Florida” le resulta llamativo. 16. El tipo y tamaño de letra de las señales informativas que tiene su vehículo, permite la lectura de la información.				
	1.3. Señales visuales comunicativas	1.3.1. Ubicación de las señales de tránsito en la ruta.	17. En su ruta, los semáforos están ubicados de manera estratégica.	7	30%	Escala: Siempre (5) Casi siempre (4) A veces (3) Casi nunca (2) Nunca (1)	
		1.3.2. Falta de señales de tránsito en la ruta	18. Considera que la cantidad de semáforos en su ruta es la adecuada.				
		1.3.3. Mantenimiento de las señales de tránsito en la ruta.	19. Considera que los semáforos están en buenas condiciones. 20. Considera que las señales en las vías del pavimento (rompemuelles) están en buenas condiciones. 21. Considera que las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias están en buenas condiciones.				
		1.3.4. Señalética externa de los automóviles	22. Considera que las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias están ubicados de manera estratégica. 23. Cuando ve un automóvil con carga identifica que este tiene una señal preventiva (lazo rojo, símbolo de peligro).				
Conocimiento de reglas de tránsito	2.1. Conocimiento sobre los dispositivos de control	2.1.1. Señales, marcas y dispositivos	1. ¿Cuál es un elemento, característica o dispositivo considerados como requisito técnico general? a. Dispositivos alumbrados y señalización óptica. b. Sistema de frenos c. Carrocería diseñada para evitar salpicaduras de las ruedas y/o protegidas por guardafangos o escarpines d. Todas las anteriores. Respuesta correcta: d	4	15%	Escala dicotómica: Puntuación Respuesta incorrecta: 0 Respuesta incorrecta: 1	Prueba de conocimiento

			<p>2. La señal vertical reglamentaria R-6 “prohibido voltear a la izquierda”, significa que:</p> <p>a. Está prohibido voltear a la izquierda y, por lo tanto, también está prohibido el giro en U.</p> <p>b. Está prohibido voltear a la izquierda, sin embargo, está permitido el giro en U.</p> <p>c. El único sentido de desplazamiento es continuar de frente.</p> <p>d. Ninguna de las alternativas es correcta.</p> <p>Respuesta Correcta: a</p>				
		2.1.2. Semáforos	<p>3. Los colores del semáforo tienen el siguiente significado: rojo, ámbar o amarillo; verde:</p> <p>a) Detención – prevención – paso.</p> <p>b) Detención – paso con prevención – circulación rápida.</p> <p>c) Disminución de la velocidad – prevención – paso rápido.</p> <p>d) Ninguna de las alternativas es correcta.</p> <p>Respuesta Correcta: a</p> <p>4. El color ámbar o amarillo del semáforo significa:</p> <p>a) Los vehículos deben avanzar.</p> <p>b) Los vehículos deben detenerse</p> <p>c) Los vehículos deben acelerar la marcha.</p> <p>d) Los vehículos deben detenerse antes de ingresar al a intersección si su velocidad y ubicación lo permite, de lo contrario, deberán cruzar y despejar la intersección.</p> <p>Respuesta correcta: d</p>	12	46%		

	2.2. Conocimientos sobre la circulación	2.2.1. Habilitación para conducir	<p>5. Si la licencia de conducir no se encuentra vigente, los vehículos que autoriza a conducir dicha licencia:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) No podrán ser conducidos. b) Podrán ser conducidos únicamente en zonas urbanas. c) Podrán ser conducidos hasta por 90 días posteriores a la pérdida de vigencia de la licencia. d) Podrán ser conducidos con normalidad hasta que renueven su licencia. <p>Respuesta correcta: a</p> <p>6. De acuerdo con el sistema de control de licencias de conducir por puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Determinadas infracciones suman puntos b) Una infracción puede sumar o disminuir puntos, a elección del infractor. c) Determinadas infracciones restan puntos. d) Ninguna de las alternativas es correcta. <p>Respuesta correcta: a</p>				
			2.2.2. Reglas generales de circulación	<p>7. ¿Qué debe hacer si se aproxima a una intersección sin semáforo y sin presencia de la Policía de Tránsito, y si observa que un peatón está cruzando por el paso peatonal?</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Disminuir la velocidad y pasar con cuidado. b) Detener el vehículo y ceder el paso al peatón. c) Continuar porque usted tiene la prioridad. d) Incrementar la velocidad para adelantar el cruce el peatón. <p>Respuesta correcta: b</p>			

			<p>8. Las marcas en el pavimento constituyen un elemento indispensable para la operación vehicular, pues su función es:</p> <ol style="list-style-type: none"> Reemplazar a la señalización vertical cuando esta no se encuentra en la vía, por tal motivo son colocadas donde no existe señales verticales. Guiar a los usuarios únicamente en las vías que presentan peligros. Reglamentar la circulación, así como advertir y guiar a los usuarios de la vía. <p>Respuesta correcta: c</p>				
		2.2.3. Velocidades	<p>9. Siempre que no exista una señal de límite de velocidad, en zonas urbanas el límite máximo de velocidad en calles y jirones es de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 30 km/h. 40 km/h. 60 km/h. 80 km/h. <p>Respuesta correcta: b</p> <p>10. Siempre que no exista una señal de límite de velocidad, en zonas urbanas el límite máximo de velocidad en vías expresas es de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 60 km/h. 70 km/h. 80 km/h. 100 km/h. <p>Respuesta correcta: c</p>				
		2.2.4. Reglas para adelantar y sobrepasar	<p>11. ¿Que indica una flecha verde en un semáforo vehicular?</p> <ol style="list-style-type: none"> Se puede continuar con precaución únicamente en la 				

			<p>dirección de la flecha y desde el carril que esta flecha controla.</p> <p>b) No está permitida la circulación en el sentido que indica la flecha.</p> <p>c) Se debe respetar únicamente la luz circular.</p> <p>d) Ninguna de las anteriores es correcta.</p> <p>Respuesta correcta: a</p> <p>12. Si llega a una intersección y visualiza el semáforo con una flecha roja hacia la izquierda y la luz circular verde prendidas al mismo tiempo, la acción correcta es:</p> <p>a. Avanzar, en cualquier sentido, ya que la luz circular está en verde.</p> <p>b. Avanzar, pero el giro a la izquierda está prohibido por la flecha roja.</p> <p>c. Avanzar únicamente hacia la izquierda, pues continuar de frente está prohibido.</p> <p>d. Ninguna de las anteriores es correcta.</p> <p>Respuesta correcta: b</p>				
		2.2.5. Cambios de dirección	<p>13. Al aproximarse a una intersección con giro permitido a la izquierda, la conducta correcta es:</p> <p>a. Girar desde cualquier carril.</p> <p>b. Colocarse en el carril derecho, luego girar con precaución.</p> <p>c. Colocarse en el carril más despejado de tráfico, luego girar con precaución.</p> <p>d. Hacer la señal de volteo a la izquierda con las luces direccionales, ubicar con antelación el vehículo en el carril de circulación de la izquierda y girar con precaución.</p>				

			<p>Respuesta correcta: d</p> <p>14. ¿Al cambiar de carril en una vía de un solo sentido con múltiples carriles, cuál es la conducta correcta?</p> <p>a. Se deben encender las luces direccionales primero, buscar una brecha y realizar el cambio de carril con precaución.</p> <p>b. Se debe encontrar una brecha, luego cambiar de carril con precaución, no es necesario el uso de luces direccionales para cambios de carril.</p> <p>c. Se debe advertir usando el claxon, identificar una brecha y realizar el cambio de carril con precaución.</p> <p>d. Está prohibido el cambio de carril en vías de un solo sentido.</p>				
		2.2.6. Condiciones de seguridad del vehículo	<p>Respuesta correcta: a</p> <p>15. Si su vehículo deja de funcionar o comienza a tener problemas y usted trata de moverlo al costado de la autopista, debe:</p> <p>a. Activar las luces intermitentes de emergencia.</p> <p>b. Parar en su posición actual.</p> <p>c. Salir del vehículo rápidamente.</p> <p>d. Ninguna de las alternativas es correcta.</p> <p>Respuesta correcta: a</p> <p>16. ¿Está permitido usar la bocina de su vehículo para advertir al conductor del vehículo que circula delante, ¿que será adelantado?</p> <p>a. Sí, siempre y cuando el sonido no sea estridente.</p>				

			<ul style="list-style-type: none"> b. Si, salvo prohibición expresa mediante la correspondiente señal. c. No, está prohibido. d. Ninguna de las alternativas es correcta. <p>Respuesta correcta: c</p>				
2.3. Conocimientos sobre accidentes de tránsito	2.3.1. Accidentes de tránsito	<p>17. En caso de un accidente de tránsito con daños personales y/o materiales los participantes deben:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Acudir a la estación de bomberos. b. Llamar a un familiar. c. Solicitar la intervención de la autoridad policial. d. Abandonar el lugar donde ocurrió el accidente. <p>Respuesta correcta: c</p> <p>18. Si ocurre un accidente de tránsito ¿Qué obligación tiene el conductor, el propietario del vehículo o el prestador de servicio de transporte?</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Dar aviso a los bomberos. b. Dar aviso solo a la compañía de seguros. c. Dar aviso a la compañía de seguros y dejar constancia en la delegación de la Policía Nacional del Perú más cercana. d. Dar aviso únicamente a la Policía Nacional del Perú. <p>Respuesta correcta: c</p>	4	15%			
	2.3.2. El seguro obligatorio	<p>19. El vehículo que presta el servicio de transporte de ámbito nacional o regional debe contar con el siguiente seguro:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT. b. Certificado contra Accidentes de Tránsito CAT. 					

			<p>c. Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito – SOAT o Certificado contra Accidentes de Tránsito – CAT.</p> <p>d. Alternativas a) y b).</p> <p>Respuesta correcta: a</p> <p>20. En caso de accidentes, el SOAT cubre los daños que sufren:</p> <p>a. Solo los ocupantes del vehículo.</p> <p>b. Los ocupantes y terceros no ocupantes del vehículo.</p> <p>c. Solo terceros afectados.</p> <p>d. Solo el conductor del vehículo.</p> <p>Respuesta correcta: b</p>				
	2.4. Conocimiento sobre infracciones y sanciones	2.4.1. Tipificación y calificación de las infracciones	<p>21. Es una infracción de tránsito:</p> <p>a. No detenerse totalmente en una señal de PARE.</p> <p>b. Arrojar, depositar o abandonar objetivos o sustancias en la vía pública que dificulten la circulación.</p> <p>c. Utilizar la bocina para llamar la atención en forma innecesaria.</p> <p>d. Todas las anteriores son correctas.</p> <p>Respuesta correcta: d</p> <p>22. ¿Constituye una infracción tramitar el duplicado de una licencia de conducir que se encuentra retenida?</p> <p>a. No constituye una infracción.</p> <p>b. Solo cuando la licencia de conducir ha sido retenida por la comisión de una infracción muy grave.</p> <p>c. Si, constituye una infracción.</p> <p>d. Ninguna de las alternativas es correcta.</p> <p>Respuesta correcta: c</p>	6	23%		

		2.4.2. Medidas preventivas	<p>23. ¿Qué debe hacer el conductor al acercarse a una señal de “ceda el paso” en una intersección?</p> <p>a. Ceder el paso a los vehículos de emergencia.</p> <p>b. Mantener la velocidad y avanzar con cuidado.</p> <p>c. Disminuir la velocidad, parar si es necesario y ceder el paso a los peatones o vehículos que circulan por la vía transversal.</p> <p>d. Parar totalmente y luego avanzar con cuidado</p> <p>Respuesta correcta: c</p>				
			<p>24. ¿Cuál es una medida preventiva que puede aplicar la autoridad competente, según en el Reglamento Nacional de Vehículos?</p> <p>a. Retención de la licencia de conducir</p> <p>b. Retención de mercancía.</p> <p>c. Internamiento del Vehículo</p> <p>d. A y C son correctas.</p> <p>Respuesta correcta: c</p>				
		2.4.3. Sanciones a los conductores	<p>25. ¿Cuál es la sanción por conducir por presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobados por el examen respectivo, o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito?</p> <p>a. Multa.</p> <p>b. Cancelación de la licencia de conducir.</p> <p>c. Suspensión de la licencia de conducir.</p> <p>d. Multa, cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación</p>				

			<p>definitiva para obtener una licencia de conducir.</p> <p>Respuesta correcta: d</p> <p>26. ¿Qué sanción pecuniaria le corresponde al conductor que presta el servicio sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente o en una modalidad o ámbito diferente al autorizado?</p> <p>a. Multa de 1 UIT</p> <p>b. Multa de 2 UIT</p> <p>c. Multa de 0.5 UIT</p> <p>d. Multa de 0.05 UIT</p> <p>Respuesta correcta: a</p>				
--	--	--	---	--	--	--	--

ANEXO 4: Instrumentos de recolección de datos
CUESTIONARIO SOBRE ESTRATEGIAS DE
COMUNICACIÓN VISUAL



DATOS GENERALES

Nombre o código:	
Género	
	Masculino
	Femenino
¿Cuántos años trabaja como conductor?:	
¿Cuántos años trabaja como conductor en la Empresa de Transporte de la ruta Ttio la Florida?	

INDICACIONES:

Estimado conductor, a continuación, se le presenta dos cuestionarios que obtener la información para responder a los objetivos propuestos en investigación titulada “Estrategias de comunicación visual y el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco. 2024” para lo cual le pedimos que responda cada una de las preguntas con la mayor sinceridad posible.

ÍTEMS	Criterios de calificación				
	Siempre (5)	Casi siempre (4)	A veces (3)	Casi nunca (2)	Nunca (1)
Dimensión 1: Uso de señales visuales					
1. Utiliza correctamente las luces largas y cortas de su vehículo.					
2. Utiliza correctamente las luces intermitentes					
3. Utiliza correctamente las luces diurnas al inicio de su jornada laboral.					
4. Usted utiliza las luces en su placa vehicular.					
5. Los otros conductores utilizan correctamente las luces delanteras del vehículo.					
6. Los otros conductores utilizan correctamente las luces de freno.					
7. Los otros conductores utilizan correctamente las luces intermitentes.					
8. Los otros conductores utilizan correctamente las luces diurnas.					
9. Los otros conductores utilizan correctamente las luces traseras de su vehículo					
Dimensión 2: Medios de comunicación visuales					
10. Las señales informativas (por ejemplo, sobre desvió de rutas, cierre de vías entre otros) en su ruta de trabajo son fáciles de identificar.	i		o		
11. Considera que las señales informativas están ubicadas correctamente.	i		o		
12. Utiliza afiches informativos dentro del vehículo que comuniquen sobre las reglas de tránsito.	i		o		
13. Utiliza afiches informativos dentro del vehículo con símbolos informativos (por ejemplo, afiches sobre la capacidad del vehículo, afiches de ceder el asiento) para los pasajeros.	i		o		
14. Dentro de su vehículo cuenta con un afiche que informe sobre su ruta.	i		o		
15. El tipo de letra y colores del nombre de la ruta "Ttio La Florida" le resulta llamativo.	i		o		
16. El tipo y tamaño de letra de las señales informativas que tiene su vehículo, permite la lectura de la información.	i		o		

Dimensión 3: Señales visuales comunicativas					
17. En su ruta, los semáforos están ubicados de manera estratégica.					
18. Considera que la cantidad de semáforos en su ruta es la adecuada					
19. Considera que los semáforos están en buenas condiciones.					
20. Considera que las señales en las vías del pavimento (rompemuelles) están en buenas condiciones.					
21. Considera que las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias están en buenas condiciones.					
22. Considera que las señales preventivas reglamentarias, informativas o transitorias están ubicados de manera estratégica.					
23. Cuando ve un automóvil con carga identifica que este tiene una señal preventiva (lazo rojo, símbolo de peligro)					

PRUEBA DE CONOCIMIENTO SOBRE LAS NORMAS DE TRÁNSITO



INDICACIONES:

Estimado conductor, a continuación, se le presenta dos cuestionarios que obtener la información para responder a los objetivos propuestos en investigación titulada “Estrategias de comunicación visual y el conocimiento de reglas de tránsito en los conductores de vehículos por la ruta de la Empresa de Transporte Ttio la Florida de la ciudad del Cusco, 2024” para lo cual le pedimos que responda cada una de las preguntas con la mayor sinceridad posible.

PREGUNTAS	RESPUESTA
1. ¿Cuál es un elemento, característica o dispositivo considerados como requisito técnico general? e. Dispositivos alumbrados y señalización óptica. f. Sistema de frenos g. Carrocería diseñada para evitar salpicaduras de las ruedas y/o protegidas por guardafangos o escarpines h. Todas las anteriores.	
2. La señal vertical reglamentaria R-6 “prohibido voltear a la izquierda”, significa que: e. Está prohibido voltear a la izquierda y, por lo tanto, también está prohibido el giro en U. f. Está prohibido voltear a la izquierda, sin embargo, está permitido el giro en U. g. El único sentido de desplazamiento es continuar de frente. h. Ninguna de las alternativas es correcta.	
3. Los colores del semáforo tienen el siguiente significado: rojo, ámbar o amarillo; verde: e) Detención – prevención – paso. f) Detención – paso con prevención – circulación rápida. g) Disminución de la velocidad – prevención – paso rápido. h) Ninguna de las alternativas es correcta.	
4. El color ámbar o amarillo del semáforo significa: e) Los vehículos deben avanzar. f) Los vehículos deben detenerse	

<p>g) Los vehículos deben acelerar la marcha. h) Los vehículos deben detenerse antes de ingresar al a intersección si su velocidad y ubicación lo permite, de lo contrario, deberán cruzar y despejar la intersección.</p>	
<p>5. Si la licencia de conducir no se encuentra vigente, los vehículos que autoriza a conducir dicha licencia: e) No podrán ser conducidos. f) Podrán ser conducidos únicamente en zonas urbanas. g) Podrán ser conducidos hasta por 90 días posteriores a la perdida de vigencia de la licencia. h) Podrán ser conducidos con normalidad hasta que renueven su licencia.</p>	
<p>6. De acuerdo con el sistema de control de licencias de conducir por puntos: e) Determinadas infracciones suman puntos f) Una infracción puede sumar o disminuir puntos, a elección del infractor. g) Determinadas infracciones restan puntos. h) Ninguna de las alternativas es correcta.</p>	
<p>7. ¿Qué debe hacer si se aproxima a una intersección sin semáforo y sin presencia de la Policía de Tránsito, y si observa que un peatón está cruzando por el paso peatonal? e) Disminuir la velocidad y pasar con cuidado. f) Detener el vehículo y ceder el paso al peatón. g) Continuar porque usted tiene la prioridad. h) Incrementar la velocidad para adelantar el cruce el peatón.</p>	
<p>8. Las marcas en el pavimento constituyen un elemento indispensable para la operación vehicular, pues su función es: d. Reemplazar a la señalización vertical cuando esta no se encuentra en la vía, por tal motivo son colocadas donde no existe señales verticales. e. Guiar a los usuarios únicamente en las vías que presentan peligros. f. Reglamentar la circulación, así como advertir y guiar a los usuarios de la vía.</p>	
<p>9. Siempre que no exista una señal de límite de velocidad, en zonas urbanas el límite máximo de velocidad en calles y jirones es de: e. 30 km/h. f. 40 km/h. g. 60 km/h. h. 80 km/h.</p>	

<p>10. Siempre que no exista una señal de límite de velocidad, en zonas urbanas el límite máximo de velocidad en vías expresas es de:</p> <ul style="list-style-type: none"> e. 60 km/h. f. 70 km/h. g. 80 km/h. h. 100 km/h. 	
<p>11. ¿Que indica una flecha verde en un semáforo vehicular?</p> <ul style="list-style-type: none"> e) Se puede continuar con precaución únicamente en la dirección de la flecha y desde el carril que esta flecha controla. f) No está permitida la circulación en el sentido que indica la flecha. g) Se debe respetar únicamente la luz circular. h) Ninguna de las anteriores es correcta. 	
<p>12. Si llega a una intersección y visualiza el semáforo con una flecha roja hacia la izquierda y la luz circular verde prendidas al mismo tiempo, la acción correcta es:</p> <ul style="list-style-type: none"> e. Avanzar, en cualquier sentido, ya que la luz circular está en verde. f. Avanzar, pero el giro a la izquierda está prohibido por la flecha roja. g. Avanzar únicamente hacia la izquierda, pues continuar de frente está prohibido. h. Ninguna de las anteriores es correcta. 	
<p>13. Al aproximarse a una intersección con giro permitido a la izquierda, la conducta correcta es:</p> <ul style="list-style-type: none"> e. Girar desde cualquier carril. f. Colocarse en el carril derecho, luego girar con precaución. g. Colocarse en el carril más despejado de tráfico, luego girar con precaución. h. Hacer la señal de volteo a la izquierda con las luces direccionales, ubicar con antelación el vehículo en el carril de circulación de la izquierda y girar con precaución. 	
<p>14. ¿Al cambiar de carril en una vía de un solo sentido con múltiples carriles, cuál es la conducta correcta?</p> <ul style="list-style-type: none"> e. Se deben encender las luces direccionales primero, buscar una brecha y realizar el cambio de carril con precaución. f. Se debe encontrar una brecha, luego cambiar de carril con precaución, no es necesario el uso de luces direccionales para cambios de carril. g. Se debe advertir usando el claxon, identificar una brecha y realizar el cambio de carril con precaución. h. Está prohibido el cambio de carril en vías de un solo sentido. 	
<p>15. Si su vehículo deja de funcionar o comienza a tener problemas y usted trata de moverlo al costado de la autopista, debe:</p> <ul style="list-style-type: none"> e. Activar las luces intermitentes de emergencia. f. Parar en su posición actual. g. Salir del vehículo rápidamente. 	

h. Ninguna de las alternativas es correcta.	
<p>16. ¿Está permitido usar la bocina de su vehículo para advertir al conductor del vehículo que circula delante, ¿que será adelantado?</p> <p>e. Sí, siempre y cuando el sonido no sea estridente.</p> <p>f. Si, salvo prohibición expresa mediante la correspondiente señal.</p> <p>g. No, está prohibido.</p> <p>h. Ninguna de las alternativas es correcta.</p>	
<p>17. En caso de un accidente de tránsito con daños personales y/o materiales los participantes deben:</p> <p>e. Acudir a la estación de bomberos.</p> <p>f. Llamar a un familiar.</p> <p>g. Solicitar la intervención de la autoridad policial.</p> <p>h. Abandonar el lugar donde ocurrió el accidente.</p>	
<p>18. Si ocurre un accidente de tránsito ¿Qué obligación tiene el conductor, el propietario del vehículo o el prestador de servicio de transporte?</p> <p>e. Dar aviso a los bomberos.</p> <p>f. Dar aviso solo a la compañía de seguros.</p> <p>g. Dar aviso a la compañía de seguros y dejar constancia en la delegación de la Policía Nacional del Perú más cercana.</p> <p>h. Dar aviso únicamente a la Policía Nacional del Perú.</p>	
<p>19. El vehículo que presta el servicio de transporte de ámbito nacional o regional debe contar con el siguiente seguro:</p> <p>e. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.</p> <p>f. Certificado contra Accidentes de Tránsito CAT.</p> <p>g. Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito – SOAT o Certificado contra Accidentes de Tránsito – CAT.</p> <p>h. Alternativas a) y b).</p>	
<p>20. En caso de accidentes, el SOAT cubre los daños que sufren:</p> <p>e. Solo los ocupantes del vehículo.</p> <p>f. Los ocupantes y terceros no ocupantes del vehículo.</p> <p>g. Solo terceros afectados.</p> <p>h. Solo el conductor del vehículo.</p>	
<p>21. Es una infracción de tránsito:</p> <p>e. No detenerse totalmente en una señal de PARE.</p> <p>f. Arrojar, depositar o abandonar objetivos o sustancias en la vía pública que dificulten la circulación.</p> <p>g. Utilizar la bocina para llamar la atención en forma innecesaria.</p> <p>h. Todas las anteriores son correctas.</p>	

<p>22. ¿Constituye una infracción tramitar el duplicado de una licencia de conducir que se encuentra retenida?</p> <p>e. No constituye una infracción.</p> <p>f. Solo cuando la licencia de conducir ha sido retenida por la comisión de una infracción muy grave.</p> <p>g. Si, constituye una infracción.</p> <p>h. Ninguna de las alternativas es correcta.</p>	
<p>23. ¿Qué debe hacer el conductor al acercarse a una señal de “ceda el paso” en una intersección?</p> <p>e. Ceder el paso a los vehículos de emergencia.</p> <p>f. Mantener la velocidad y avanzar con cuidado.</p> <p>g. Disminuir la velocidad, parar si es necesario y ceder el paso a los peatones o vehículos que circulan por la vía transversal.</p> <p>h. Parar totalmente y luego avanzar con cuidado</p>	
<p>24. ¿Cuál es una medida preventiva que puede aplicar la autoridad competente, según en el Reglamento Nacional de Vehículos?</p> <p>e. Retención de la licencia de conducir</p> <p>f. Retención de mercancía.</p> <p>g. Internamiento del Vehículo</p> <p>h. A y C son correctas.</p>	
<p>25. ¿Cuál es la sanción por conducir por presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupeficientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobados por el examen respectivo, o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito?</p> <p>e. Multa.</p> <p>f. Cancelación de la licencia de conducir.</p> <p>g. Suspensión de la licencia de conducir.</p> <p>h. Multa, cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener una licencia de conducir.</p>	
<p>26. ¿Qué sanción pecuniaria le corresponde al conductor que presta el servicio sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente o en una modalidad o ámbito diferente al autorizado?</p> <p>e. Multa de 1 UIT</p> <p>f. Multa de 2 UIT</p> <p>g. Multa de 0.5 UIT</p> <p>h. Multa de 0.05 UIT</p>	

ANEXO 5: Base de datos

ID	Género	¿Cuántos años trabaja como conductor?	¿Cuántos años trabaja como conductor en la ET Ttio la florida?	D1. Uso de señales visuales	D2. Medios de comunicación visuales	D3. Señales visuales comunicativas	Estrategias de CV
1	1	10	6 meses	40	7	26	73
2	1	10	1	41	6	25	72
3	1	7	2	40	7	22	69
4	1	10	5	45	5	25	75
5	1	5	1	42	7	30	79
6	1	10	5	35	6	15	56
7	1	8	1	41	6	29	76
8	1	30	11	39	6	15	60
9	1	20	1	44	5	27	76
10	1	5	2	43	6	22	71
11	1	10	10	33	6	22	61
12	1	10	2	45	7	33	85
13	1	45	9	38	5	19	62
14	1	15	5	33	7	29	69

ID	Género	¿Cuántos años trabaja como conductor?	¿Cuántos años trabaja como conductor en la ET Ttio la florida?	D1. Uso de señales visuales	D2. Medios de comunicación visuales	D3. Señales visuales comunicativas	Estrategias de CV
15	1	5	1	43	5	28	76
16	1	2	2	43	5	23	71
17	1	15	4	37	5	23	65
18	1	10	8	38	5	23	66
19	1	10	5	43	4	23	70
20	1	7	7	45	5	26	76
21	1	6	3	43	6	23	72
22	1	20	1	43	7	22	72
23	1	16	10	42	6	20	68
24	1	15	10	39	5	20	64
25	1	5	2	40	7	22	69
26	1	10	4	37	5	23	65
27	1	12	6	38	5	24	67
28	1	20	4	43	4	23	70
29	1	9	1	33	6	22	61
30	1	10	6	45	7	33	85

ID	Conocimiento sobre los dispositivos de control	Conocimiento sobre la circulación	Conocimiento sobre accidentes de tránsito	Conocimiento sobre infracciones y sanciones	CRT
1	3	12	4	6	25
2	2	12	4	6	24
3	2	10	2	2	16
4	4	8	2	3	17
5	2	9	4	2	17
6	1	7	4	3	15
7	2	4	3	4	13
8	2	6	4	4	16
9	0	12	4	4	20
10	2	8	2	6	18
11	2	6	4	6	18
12	2	8	4	5	19
13	2	11	4	3	20
14	3	12	4	6	25

ID	Conocimiento sobre los dispositivos de control	Conocimiento sobre la circulación	Conocimiento sobre accidentes de tránsito	Conocimiento sobre infracciones y sanciones	CRT
15	3	10	4	5	22
16	2	7	4	5	18
17	2	7	2	4	15
18	2	12	4	6	24
19	3	10	4	4	21
20	2	6	4	3	15
21	3	8	3	3	17
22	3	9	3	3	18
23	3	9	3	3	18
24	3	8	3	3	17
25	2	10	2	2	16
26	2	7	2	4	15
27	2	12	4	6	24
28	3	10	4	4	21
29	2	6	4	6	18
30	2	8	4	5	19

ANEXO 6: Evidencia fotográfica

Fotografía 1. Desarrollo de instrumentos a chofer 1 en terminal de San Jerónimo



Fotografía 2. Desarrollo de instrumentos a chofer 2 en terminal de San Jerónimo



Fotografía 3. Desarrollo de instrumentos a chofer 3 en terminal de San Jerónimo



Fotografía 4. Desarrollo de instrumentos a chofer 3 en terminal de San Jerónimo



Fotografía 5. Estrategia de comunicación visual en el 5 Paradero de Ttio



Fotografía 6. Semáforos en la Ruta Ttio la Florida



Fotografía 7. Señales visuales comunicativas sin mantenimiento en la Ruta Ttio la Florida (San Francisco)



Fotografía 8. Ruta N°17 Ttio la Florida

